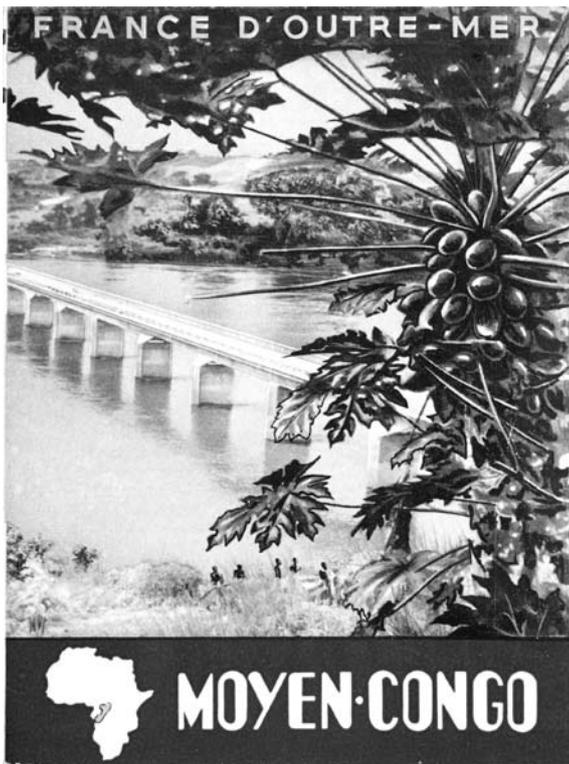


L'outre-mer comme prisme des transformations du métier d'ingénieur des Ponts et Chaussées et des pratiques de l'urbanisme.

Par Jean-Charles Fredenucci, urbaniste, doctorant en histoire fredenucci@voila.fr



France d'outre-mer - Moyen Congo : brochure de l'Agence des colonies, Moyen-Congo, 1951. Coll. É. Deroo- Tous droits réservés.

L'article de Jean-Charles Fredenucci qui suit est la reprise d'une conférence qu'il a donnée le 15 novembre dernier au ministère, dont le titre - passablement long - était : "le retour en métropole des ingénieurs des Ponts et Chaussées coloniaux et la modernisation des pratiques de l'aménagement au cours des années Soixante (1958-1975)".

Dans le premier numéro de notre revue, une mention avait été faite du thème de cette conférence, à propos du courant de pensée attribuant à une partie au moins des modes d'intervention en matière d'aménagement expérimentés dans le contexte colonial la modernisation des structures et des pratiques de l'aménagement, notamment urbain, en France. Cette conférence avait alors suscité beaucoup d'intérêt. Une partie importante de l'auditoire était en effet composée de ces ingénieurs des Ponts et Chaussées coloniaux, familièrement surnommés « Ponts-colo »... ayant effectivement exercé outre-mer, généralement en début de carrière, avant de revenir en France occuper des postes importants dans les différentes structures d'aménagement, le plus souvent publiques,

*qui se sont mises en place au cours des années Soixante. Selon le souhait de l'auteur, l'article qui va suivre diffère quelque peu de la conférence initiale. Son contenu est assez éclairant en soi. Il n'est donc pas nécessaire d'y insister plus ici, et il suscitera sans doute diverses réactions de la part de nos lecteurs. Mais les premières réactions ont déjà eu lieu à l'issue de la conférence, puisque un certain nombre de ceux qui y avaient assisté, décidaient séance tenante de constituer une commission de travail pérenne afin de rassembler et d'organiser la mémoire éparse, non plus seulement sur la trace et l'influence des « Ponts-colo » après leur retour en France, mais aussi sur ce qui avait été accompli, du temps de l'Union française, et dans les premiers temps de la Coopération avec les territoires ayant accédé à l'indépendance. Les coordonnées de ce groupe de travail sont les suivantes :
groupe de travail « Ponts-colo »,
Secrétariat du comité d'histoire
tel : 01 40 81 36 75
mél : comite.histoire@equipement.gouv.fr*

Au tournant des années Soixante près de deux cents ingénieurs des Ponts et Chaussées ayant été en activité outre-mer effectuent leur retour en métropole. Ce phénomène peut être considéré comme un des événements majeurs d'une histoire sociale des pratiques de l'urbanisme. Ils effectuent des parcours militants au sein de l'administration métropolitaine et de ses organismes périphériques et s'affirment dans la deuxième moitié des années Soixante comme des militants de la cause urbaine¹.

Réactualisation de l'urbanisme et transformation du métier d'ingénieur des Ponts et Chaussées cheminent alors de pair. L'urbanisme est proposé comme un levier permettant au corps

de se moderniser². L'Association des Ponts et Chaussées et des Mines (AIPCM) représente un de ces lieux grisés où s'élaborent ces changements. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées coloniaux s'y distinguent. Sur la période, sur huit présidents de l'association, six sont des ingénieurs des Ponts et Chaussées issus d'Outre-mer³.

L'objectif de cette contribution n'est pas de réhabiliter le fait colonial mais d'intégrer l'outre-mer aux évolutions métropolitaines. De notre point de vue, il n'existe pas de « colonie » proprement dite. Sur le plan géographique, on compte des territoires, des administrations et des personnels différents. Sur le plan chronologique, la création du service du Plan au ministère de la France d'outre-mer (FOM), la Loi-cadre de 1956 ou l'élaboration du Plan de Constantine sont autant d'événements qui tendent à rapprocher l'outre-mer des évolutions métropolitaines.

Aussi, nous faisons l'hypothèse que le renouvellement des pratiques de l'administration de l'urbanisme formalisée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées au cours de la longue décennie des années Soixante (1958-1974) a partie liée avec l'outre-mer au travers de l'assistance technique. L'Afrique est proposée comme un détour pour appréhender les pratiques de l'urbanisme dans l'hexagone.

1. Les transformations du métier d'ingénieur des Ponts et Chaussées outre-mer

L'évolution de la répartition des effectifs d'ingénieurs des Ponts et Chaussées affectés outre-mer s'effectue à la fin de la deuxième moitié des années Cinquante d'une part au profit des départements algériens au moment de l'élaboration et du lancement du Plan de Constantine et d'autre part en direction des organismes d'assistance technique⁴.

¹ Jean-Charles Fredenucci, L'entregent colonial des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans l'urbanisme des années 1950-1970, *Vingtième Siècle, Revue d'histoire*, n°79, juillet-septembre 2003, p. 82-85

² On pense ici à l'atelier d'aménagement régional de l'ENPC créé en 1964 à l'initiative de M. Peberneau. JC Fredenucci, L'impératif de la méthode et l'actualisation de l'urbanisme, in L. Vadelorge (dir.), *Éléments pour une histoire des villes nouvelles*, Manuscrit université, p.181-185

³ Pierre Pialoux, (X IPCC P.1930) ancien ingénieur en AEF, président de l'AIPCM de 1957 à 1959, M. Jean Mathieu (X IPCM P.1932), ancien directeur des Travaux Publics de Tunisie, président de l'AIPCM de 1962 à 1964, P. Boilot (X IPCC P.1944), ingénieur en Afrique noire président de l'AIPCM de 1966 à 1967, Jacques Block (X IPCM P.1954), ingénieur en Afrique noire et Algérie, président de l'AIPCM de 1967 à 1970, Josse (X IPCC P.1948) ingénieur en AOF, René Mayer (X IPCM P.1952) ingénieur en Algérie, président de l'AIPCM de 1971 à 1976.

⁴ Concernant l'évolution générale des effectifs, nous renvoyons à l'analyse réalisée dans l'article de la revue *Vingtième siècle*. Jean-Charles Fredenucci, L'entregent colonial des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans l'urbanisme des années 1950-1970, *Vingtième Siècle, Revue d'histoire*, n°79, juillet-septembre 2003, p. 80-82

Tableau de l'évolution de la répartition par territoires des ingénieurs formés à l'ENPC et détachés du ministère des Travaux-Publics dans les territoires de la FOM (ministères de la FOM puis de la Coopération), dans les protectorats de Tunisie et du Maroc (ministère des Affaires étrangères) et dans les départements algériens (ministères de l'Intérieur puis de la Coopération)

non compris : services spéciaux des bases aériennes d'outre-mer et élèves ingénieurs de l'ENPC en stage et IPC appelés du contingent dans les départements algériens de 1958 à 1962 (exception faite pour l'année 1962 et 1964)

	38-39	48	50	52	54	56	57-58	59*	62**	64-65***	66****	67	69
Départements algériens	non renseigné	non renseigné	non renseigné	non renseigné	46	47	58	51	112	22			
Protectorat du Maroc	13	14	18	23	22	22	9	12	non renseigné	4			
Protectorat de Tunisie	8	11	11	11	12	8	3	5	idem				
Indochine	22	24	21	11	4	3	1	1	idem				
A.O.F.	20	23	23	38	38	34	34	24	idem	non renseigné			
A.E.F.	7	6	7	12	12	8	6	4	idem	idem			
Cameroun	2	2	4	8	9	7	6	3	idem	idem			
Togo	1								idem	idem	109	96	78
Madagascar	5	6	9	8	9	9	11	7	idem	9			
Insp. Gle des TP de la FOM	3	9	8	5	4	7	5	3	idem	2			
BCEOM				5	4		5	8	idem	29			
CCFOM							1		idem				
BMFOM								4	idem				
OCCFFOM					2	1	2	5	idem	9			
Total M. FOM	60	70	72	87	82	69	71	59					
Total IPC OM					162	146	141	127					

Sources : annuaires du ministère des Travaux Publics, revue PCM, AIPCM, ouvrage de JC Thoëniç

BMFOM : bureau minier de la FOM / OCCFFOM : office central des chemins de fer de la FOM qui devient en 1959 l'OFEROM : Office central des chemins de fer d'outre-mer / BCEOM : bureau central d'études et d'équipements d'outre-mer

* États de la Communauté appartenant antérieurement aux confédérations de l'AOF et de l'AEF

** compris IPC appelés du contingent et stagiaires (source : revue PCM 1962 « le dossier algérien »)

*** détachés au sein de l'administration centrale du ministre de la Coopération

**** détachés au sein du ministère de la Coopération

Le bureau central d'études et d'équipement d'outre-mer (BCEOM) triple ses effectifs d'ingénieurs des Ponts et Chaussées entre 1959 et 1964. Organisme créé au lendemain de la guerre, il est présenté en mars 1957 par le ministère de la FOM comme un modèle de l'assistance technique⁵. Sur la même période le nombre des ingénieurs des Ponts et Chaussées passe de 8 à 22 au sein de la société centrale d'Équipement du territoire (SCET) en lien avec le développement des activités outre-mer (SCET Algérie et SCET Coopération).

Au lendemain de la loi cadre (1956) puis du passage à la Communauté (1958), les services territoriaux de l'administration des territoires d'outre-mer devenus États autonomes sont placés sous la direction des gouvernements et parlements africains. Les cadres de la FOM qui y sont détachés passent ainsi d'un régime d'administration directe à une administration indirecte d'assistance aux ministres des différents États. Ils tendent progressivement, dans le contexte d'« africanisation » des cadres, à délaissier le faire pour des activités de conseil et les actions économiques de développement.

Il en va de même en Algérie à partir de 1958 avec la mise à disposition de l'administration française d'organismes d'études et de programmation constitués de bureaux d'études métropolitains et d'organismes publics d'aménagement. Les administrations françaises outre-mer font appel à de nouvelles structures relevant de ce que les contemporains nomment l'assistance technique. Cette forte créativité institutionnelle participe du contexte international qui suit la conférence de Bandoeng (1955), et voit se créer de nouveaux organismes internationaux chargés de promouvoir le développement des pays pauvres⁶.

L'assistance technique qui devient en 1960 la coopération technique propose une nouvelle

pratique de l'administration. Elle est introduite en France par le ministère des Affaires étrangères qui crée en 1952 un Institut français de coopération technique suivant l'exemple de l'« international cooperation administration »⁷. Les méthodes de programmation économique proposées par États-Unis en particulier à partir de 1949, représentent une nouvelle référence pour le ministère de la FOM⁸.

En 1959, dans un cours de l'Institut d'Études politiques de Paris, Pierre Moussa, directeur des affaires économiques et du Plan au ministère de la FOM et Stéphane Hessel directeur du service coopération du ministère des Affaires étrangères présentent le Plan Marshall, comme le « premier grand plan d'aide internationale »⁹ et le premier exemple d'assistance technique :

« L'étude de ce plan offre la clé de cette forme moderne, nouvelle de l'aide entre grands pays, et c'est parce qu'il a frappé les imaginations au cours des années 1946-1949, qu'on a vu naître toute une série de revendications du côté des PVD pour que leur soient appliquées non plus les formes traditionnelles de l'aide (prêts financiers), mais des formes nouvelles d'aide, complexes, avec une véritable connaissance de la planification économique et du développement dans les pays bénéficiaires et une intégration plus grande de l'aide extérieure dans les projets nationaux »¹⁰.

L'organisation des Nations Unis est le principal promoteur des activités d'assistance technique. En 1949, faisant suite au point IV du discours du Président Truman, le conseil économique et social de l'ONU adopte la résolution créant le programme d'aides aux pays insuffisamment développés. Alimenté par les contributions volontaires des pays membres, ce premier programme élargi d'assistance technique se traduit notamment par l'envoi d'experts techniques dans les pays demandeurs. Dans la deuxième moitié des années Cinquante, on assiste à un

⁵ *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire annuelle du PCM, N° de mai 1957, p.10*

⁶ 1949, lancement du programme élargi d'assistance technique, 1954, création de la banque inter-américaine, 1956, création par la BIRD de la société financière internationale pour favoriser les investissements privés, 1957, création de l'agence internationale de l'énergie atomique, 1958, création du fonds spécial des États-Unis pour le développement économique, 1961, transformation de l'organisation européenne de coopération économique (OECE) fondée en 1948 dans le cadre du Plan Marshall, en organisation de coopération et de développement économique (OCDE), etc.

⁷ *L'international cooperation administration est mis en place au lendemain de la guerre aux États-Unis pour gérer le programme d'assistance technique aux pays étrangers; in Pierre Moussa, Les nations prolétaires, Paris, PUF, 1959*

⁸ R. Buron, *Les pays sous développés, les grandes conférences du G.I.R.E.P. Connaître pour mieux agir, 27 novembre 1957*

⁹ Pierre Moussa et Stéphane Hessel, *Problèmes des pays en voie de développement (la coopération technique), Amicale des élèves de l'Institut d'études politiques de Paris, 1959-1960, p. 6*

¹⁰ Pierre Moussa et Stéphane Hessel, *op.cit.*, p.7

« foisonnement de programmes issus d'organismes internationaux et des pays » ce qui fait dire aux deux enseignants de l'IEP de Paris, que la « coopération technique est en pleine phase exploratoire »¹¹. Dans un contexte de guerre froide, le développement économique du Tiers Monde devient un thème consensuel pour les deux blocs en mal de terrains d'affrontements. La France tente de proposer une troisième voie « humaniste » entre le marxisme et la « free entreprise »¹².

L'assistance technique est ainsi investie à la fin des années Cinquante de très fortes attentes par les administrations françaises intervenant outre-mer. Dans le contexte d'accès aux indépendances, le ministère de la FOM en fait le nouvel horizon de son action.

Le ministère des Travaux publics partage alors, sous la direction de Robert Buron, ce même engouement. Assistance technique et Aménagement du territoire représentent alors deux nouveaux champs d'investigation. Au moment de l'adoption du statut de 1959 qui donne au corps une vocation interministérielle, les ingénieurs des Ponts revendiquent dans les pages du bulletin PCM la fonction d'assistance technique au même titre que celle de l'Aménagement du territoire qu'ils disputent alors au ministère de la Construction.

Il existe un moment « assistance technique » au sein du ministère des Travaux Publics dont se fait l'écho le bulletin du PCM en 1959. L'Association des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines (AIPCM) est alors présidée par l'ancien ingénieur des Ponts et Chaussées coloniaux P. Pialoux. Robert Buron est nommé en juin 1958 ministre des Travaux Publics. Ancien ministre de la FOM et ministre de la Communauté nouvellement créée en 1959, il en appelle à l'engagement des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans des missions d'assistance technique. La prise

de responsabilités et une évolution de carrière rapide sont citées comme les avantages de ce type d'affectation, mettant en avant l'exemple récent de l'ingénieur Jean Millier :

« Si vous voulez devenir ministre, ne suivez pas la voie compliquée de la politique. Allez construire des ponts à Abidjan, tous les espoirs vous seront permis !... »¹³.

Pour Robert Buron, s'adressant en 1961 aux ingénieurs des Ponts et Chaussées, l'assistance technique au même titre que les « problèmes d'aménagement du territoire pour lesquels vous jouez un rôle essentiel [...] vous permettent de sortir de vos circonscriptions géographiques pour prendre à votre tour des vues économiques de synthèse ». L'enjeu est « d'être aussi économistes que techniciens »¹⁴. Les harangues du ministre des Travaux-Publics n'auront que peu d'effets sur les ingénieurs des Ponts et Chaussées du cadre métropolitain dans leur choix d'affectation.

Au lendemain de la loi-cadre (1956), le ministère des Travaux publics participe aux réflexions sur l'organisation à mettre en place en matière d'assistance technique. Ainsi est proposée la création d'un organisme central d'action économique ou d'assistance technique parallèle aux administrations territoriales ayant comme particularité d'être rattaché à la présidence du conseil. Le projet est abandonné en mars 1957. Le président de l'AIPCM, P. Pialoux relaie en mars 1959 l'idée d'organismes para-étatiques, d'une plus grande souplesse d'intervention et coordonnant des équipes de techniciens¹⁵.

Les spéculations sur l'organisation administrative que doit prendre l'assistance technique participent ainsi des réflexions qui s'engagent sur l'administration de mission et qui donnent lieu en 1957 à la création de structures comme l'Organisation commune des régions sahariennes (OCRS)¹⁶.

¹¹ Pierre Moussa et Stéphane Hessel, *op.cit.*, 1959-1960, p.15

¹² Pierre Moussa et Stéphane Hessel, *op.cit.*, 1959-1960, p.8

¹³ Discours de R. Buron du 12 mars 1959, PCM, N° de mai 1959, p.7

¹⁴ Discours de R. Buron du mai 1961, PCM, N° de juin 1961, p.7

¹⁵ Discours de M. Pialoux du 12 mars 1959, PCM, N° de mai 1959, pp.4-5

¹⁶ L'OCRS créée en 1957, effectuée en 1959 (ordonnance n° 59-228 du 4 février 1959) en profit de ses compétences au regard des domaines uniquement économique et social. À la différence de la Mission d'aménagement régional de la Guinée et de la Mission d'aménagement du territoire de la Mauritanie, l'OCRS, en tant qu'établissement public, est en charge, outre l'élaboration et la coordination des programmes généraux de mise en valeur, de leur mise en œuvre (décret n°60-537 du 10 juin 1960). Elle se partage entre des services territoriaux dont la direction est à Alger et une direction générale installée à Paris.



Chemin de fer de Gafsa, sortie de tunnel n°4
Tunisie 53, Encyclopédie mensuelle d'outre-mer, numéro spécial.
Collection Eric Deroo, tous droits réservés

L'échec de l'organisme central d'action économique ou d'assistance technique en 1957 entraîne le rattachement de l'inspection générale des Travaux Publics de la FOM au ministère des Travaux Publics par le décret du 27 mars 1959, ainsi que des organismes para-administratifs de l'ancien ministère. Le BCEOM et l'OFEROM sont placés sous la tutelle conjointe du ministère des Travaux Publics et du ministère de la Coopération. En 1964, Robert Bonnal chef du service de coopération technique du ministère des Travaux Publics déplorera la « complication administrative » et le besoin de « coordination entre ministères et organismes chargés de la coopération »¹⁷.

Au début des années Soixante, la fonction économique attachée initialement à l'assistance

technique est intégrée au ministère des Travaux Publics. Si elle reste liée à l'aménagement du territoire, elle se désolidarise de l'assistance technique. Ce seront successivement les créations du service des Affaires économiques et internationales (SAEI), en août 1960, et, en janvier 1961, de la section des affaires économiques et internationales du Conseil général des Ponts et Chaussées¹⁸. En 1962, le Conseil général des Ponts et Chaussées rédige à la demande du ministre des Travaux Publics un projet de loi en vue de la création d'un établissement national de recherche des Ponts et Chaussées intégrant en particulier le BCEOM¹⁹.

L'assistance technique et la programmation économique contribuent outre-mer à ouvrir le métier d'ingénieur en l'émancipant de sa base territoriale du service ordinaire ou du cercle. L'évolution amorcée dans les territoires d'outre-mer préfigure ainsi le phénomène de prise de distance vis-à-vis du génie civil qui touche l'ensemble du corps au cours des années Soixante²⁰.

L'assistance technique propose en effet une démarche d'expertise basée sur le concept de « know how » (savoir comment faire) et se présente comme un « ensemble des « recettes » techniques »²¹. Le « know how » implique un dépassement du faire pour le faire faire. Au modèle de la polyvalence du maître Jacques isolé en brousse se substitue l'expert ayant « le sens de l'organisation » travaillant en équipe au sein des « états-majors de la Capitale » des territoires²². Les pratiques de l'assistance technique participent ainsi des nouvelles pratiques de mission et de programmation développées alors par l'administration métropolitaine (CGP, etc). Elles se distinguent des expériences de mise en valeur de l'Entre Deux Guerres par ses méthodes de travail et la mise en place d'organismes spécifiques à ce type de tâches. C'est ce qu'exprime en 1961 l'Ingénieur

¹⁷ Robert Bonnal, coopération technique et Travaux Publics, PCM, n° de septembre 1964, p.38-42

¹⁸ Rappelons que l'Ingénieur des Ponts et Chaussées coloniaux Michel Rousselot, (X ENPC P.1955) après avoir été directeur de l'hydraulique de l'AEF (1956-59) devient à son retour en métropole chargé de mission puis chef de service des affaires économiques et internationales (1960-64) avant de rejoindre le Commissariat général du Plan comme Chef du service régional et urbain (1965-74).

¹⁹ Voyage à Florence, PCM, Juin 1962, p.10

²⁰ JC Fredenucci, L'impératif de la méthode et l'actualisation de l'urbanisme, in L. Vadelorge (dir.), *Éléments pour une histoire des villes nouvelles*, Manuscrit université, p.181-185

²¹ *Les Américains sont présentés comme les promoteurs du « know how » au lendemain de la guerre*, in Pierre Moussa et Stéphane Hessel, *Problèmes des pays en voie de développement (la coopération technique)*, Amicale des élèves de l'Institut d'études politiques de Paris, 1959-1960, p. 1

²² R. Buron, Conditions et processus de formation de la décision dans le domaine du développement, OCDE, Paris 1966.

général des Ponts et Chaussées Giraud alors directeur du cabinet du ministre des Travaux Publics, Robert Buron. Ayant été en exercice au cours des années trente en Afrique noire et en Algérie, il rappelle dans un séminaire organisé par l'AIPCM sur les méthodes de l'administration du territoire « combien (alors) l'élaboration de ces programmes était difficile en l'absence de doctrine économique suffisamment élaborée »²³. Le métier d'ingénieur dans la deuxième moitié des années Cinquante quitte la technique du maître d'œuvre²⁴ pour s'orienter vers des pratiques plus stratégiques qui relèverait aujourd'hui de la notion de maîtrise d'ouvrage²⁵.

L'évolution du métier d'ingénieur outre-mer qui passe d'une fonction strictement territoriale et technique à une fonction de programmation économique généraliste peut être illustrée par les récits de parcours professionnels.

Le jeune ingénieur des Ponts et Chaussées F. J., après 18 mois comme chef d'une section d'action d'administration spécialisée (SAS) dans l'Ouarsenis en 1959 au tire de son service militaire, demande à la sortie de l'ENPC à être affecté en Algérie nouvellement indépendante²⁶ :

« À la sortie de l'ENPC, je suis retourné en Algérie au port d'Alger. J'ai remplacé l'ingénieur des travaux, puis l'ingénieur d'exploitation. J'ai pas remplacé le directeur. C'est un algérien, qui était le chef de cabinet du ministre qui l'était. J'ai eu deux ans au port d'Alger des responsabilités énormes. Et là il y avait la queue du Plan de Constantine. Il y avait encore l'argent qui n'avait pas été dépensé. [...] Le port d'Alger était un engin énorme. C'était avant 62, le plus gros poste pour un ingénieur des Ponts.

On est responsable de la capitainerie du port. C'est-à-dire du placement des bateaux dans le port. Deuxièmement, on est responsable de la location des hangars et des surfaces qui sont à l'arrière des quais. Troisièmement, on est responsable de tous les matériels de levage.

Quatrièmement on est inspecteur du travail sur le port, notamment des dockers. Il devait y avoir 3000 dockers. J'ai pas besoin de vous dire qu'ils avaient été pour le FLN et l'indépendance. J'évitais qu'ils fassent grève. Ça ne s'oublie pas. [...] tous les personnels de l'outillage était des salariés du port. Les problèmes sociaux sur un port comme cela sont énormes. [...]

La dimension gestion sociale est importante. Mais la dimension économique a été aussi très importante. [...] il a fallu faire des prévisions de trafic du port pour savoir quels investissements réaliser, remettre à jour le schéma de développement du port.

Je suis revenu de là indépendamment de l'expérience sociale [...] en cherchant un poste de « chef d'exploitation d'une ville ». Je ne l'ai pas trouvé. Je revois des discussions avec Georges Pebereau, lui disant :

« Moi mon plus grand plaisir, ce serait d'être chef d'exploitation d'une ville ».

Qu'est ce que c'est qu'un chef d'exploitation d'une ville. [...] Un port c'est un territoire où il y a des professions très variées qui œuvrent, des gens qui habitent. Il faut arriver que tout ça marche, que cela fonctionne. Il faut prévoir les investissements pour que cela évolue correctement. Moi, c'était pas tant la réalisation des équipements qui m'intéressait que de gérer le fonctionnement et, à partir de la gestion du fonctionnement, de faire le schéma directeur des investissements. C'est le boulot d'un chef d'exploitation d'un port. Et bon, la combinaison de chef de SAS ou j'avais fait essentiellement de l'habitat, chef d'exploitation de port où je voyais ce que c'était... Tout cela, ça marque pourquoi j'avais envie d'être ça (chef d'exploitation d'une ville). Ça n'existait pas. On n'en parle pas. J'allais (donc) au CREDOC. [...]

-Vous aviez d'autres opportunités qui s'offraient à vous ?

-C'était ingénieur d'arrondissement à Marseille. [...] Le directeur du personnel Durand Dubief n'a pas compris. Ça me disait rien d'intervenir dans un

²³ Compte rendu de la journée d'étude sur les transports et l'aménagement du territoire, PCM, Juin 1962, p.9

²⁴ J.C. Fredenucci, la Brousse coloniale ou l'anti-bureau, in *Revue Française d'administration publique*, n°108, p. 615-615

²⁵ J. Frebault (dir.), La Maîtrise d'ouvrage urbaine, *Le Moniteur*, Paris, 147 pages

²⁶ Concernant les sections administratives spécialisées en Algérie, administrations décentralisées créées en 1955 sur le modèle des bureaux arabes, chargées d'incarner le volet économique et social de la politique de « pacification » dans les campagnes, nous renvoyons à l'ouvrage de Grégor Mathias, Les sections administratives spécialisées en Algérie. Entre idéal et réalité (1955-1962), *L'Harmattan*, Paris, 1998. Par son choix de l'isolement, condition de l'immersion quasi-ethnologique au sein de la société rurale et sa fonction de maître-Jacques du développement, le chef de SAS rappelle le poste de commandant de cercle dans la « brousse » subsaharienne. J.C. Fredenucci, la Brousse coloniale ou l'anti-bureau, in *Revue Française d'administration publique*, n°108, p. 603-615

arrondissement. Ça me disait vraiment rien.²⁷

Le parcours de F.J., révèle le primat de la programmation économique et de la gestion des hommes qui relève du « management » à la fin des années Soixante. C'est cet intérêt pour le faire faire, qui l'éloigne d'un arrondissement des Ponts et Chaussées à son retour en métropole. On peut formuler l'hypothèse que la direction d'une OREAM ou d'une mission d'études de ville nouvelle aurait pu correspondre aux attentes d'un « chef d'exploitation d'une ville ». C'est ce que nous confirmera un peu plus avant dans l'entretien notre interlocuteur.

Faute d'un poste opérationnel adapté, il intègre donc le CREDOC, avec des « attentes intellectuelles » comme nombre de ses camarades de la même tranche d'âge attachés alors à ce qui est identifié comme relevant de « la Recherche » (P. Cot)²⁸. Tout en initiant une licence de psychologie sociale, il devient directeur des études puis directeur général du Centre d'études et de recherche sur l'aménagement urbain (CERAU). Il y développe les mathématiques sociales dans le cadre de contrats pour le compte notamment du CGPC.

Les choix professionnels de F.J. de retour en métropole s'inscrivent dans l'évolution des parcours métropolitains des ingénieurs des Ponts et Chaussées issus d'outre-mer. Dans la première partie des années soixante, ces derniers intègrent en effet des bureaux d'études (SEDES, SEMA, etc.) ou des organismes périphériques indépendants du ministère des Travaux Publics (District de la région parisienne, DATAR, ADP, EPAD, etc.) avant de partir à la fin des années soixante dans des organismes de programmation ou d'urbanisme opérationnel rattachés pour partie au ministère de l'Équipement (missions et EPAVN, OREAM, GEP, etc.)²⁹.

F.J. trouve dans le poste territorial de SAS une fonction généraliste et non plus strictement

technique puis à la direction du port d'Alger une fonction de management et de programmation. Ainsi, si au tournant des années Soixante l'Afrique fait figure de nouvelle frontière de l'administration française, c'est autant par ses crédits (Plan de Constantine et FIDES) et son potentiel de développement (ressources minières et pétrolifères), que par les nouvelles fonctions de programmation et de planification économique.

2. La controverse du voyage à Florence

Le bulletin mensuel du PCM est une source d'informations sur les évolutions du métier d'ingénieur des Ponts et Chaussées. Organe de l'association professionnelle des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des mines (AIPCM), il fait peu de place à l'outre-mer. Mais l'ouverture qui s'opère à la fin des années cinquante au profit de l'aménagement du territoire et l'urbanisme laisse apparaître l'Afrique comme un élément de contexte des transformations à l'œuvre.

Pour la période 1946-1977, 265 articles sont identifiés, non compris les articles relatifs aux réalisations métropolitaines de génie civil, les comptes-rendus de tables rondes ou assemblées générales annuelles de l'association. La présence de l'outre-mer est réduite à 24 articles dont un numéro spécial consacré en 1968 à la coopération.

Pour la période 1948 à 1956, quatre articles sont consacrés aux questions de statut des ingénieurs des Ponts et Chaussées au sein du ministère de la FOM. Les auteurs rappellent les difficultés rencontrées par l'administration de la FOM dans le recrutement des ingénieurs des Ponts et Chaussées du cadre métropolitain. Mais ce sont les freins mis en place par l'administration métropolitaine dans la réintégration des ingénieurs des Ponts et

²⁷ J.-C. Fredenucci, entretien avec M. F.J. (X ENPC P. 1962), septembre 2002.

²⁸ P. Cot, in *Libres opinions sur le voyage à Florence*, PCM, n° de Juin 1962, p.11

²⁹ Jean-Charles Fredenucci, *L'entregent colonial des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans l'urbanisme des années 1950-1970, Vingtième Siècle, Revue d'histoire*, n°79, juillet-septembre 2003, p.82-85



Route au Sahara.

« PCM », Nov. 58

Chaussées ayant souscrit « un engagement colonial » pour des questions d'avancement rapide, qui préoccupent directement ces derniers.

Plus que l'Afrique noire, ce sont les départements algériens qui s'illustrent au travers des réalisations routières suite au programme d'investissements de construction de routes de 1953. Parmi les deux voyages d'études organisés, l'un par l'AIPCM en juillet 1955, l'autre en avril 1958, à l'initiative du ministère de l'Algérie et du ministère du Sahara, le second représente un événement important relayé au sein du bulletin. Il rassemble sous la présidence B. Renaud, vice-président du Conseil général des Ponts et Chaussées, l'essentiel des cadres du ministère

des Travaux Publics ³⁰. Dans la première moitié des années Soixante, les réalisations algériennes continuent d'être mises en avant par la section algérienne de l'AIPCM (PCMA) ³¹.

L'Afrique subsaharienne reste relativement absente dans les années Cinquante, mentionnée de manière indirecte comme dans une note nécrologique de janvier 1957 sur Jean-Louis Bonnenfant et ses réalisations d'aérodromes en Afrique noire comme directeur des Bases aériennes ³². Il faut attendre les années Soixante pour qu'elle soit mentionnée sous l'angle des réalisations de génie civil en particulier dans le numéro spécial de novembre 1968. Ainsi à l'exception des articles de J.-C. Parriaud et P. Bourrières

³⁰ Les participants sont M. Cazes, président de la 3e section du CGPC, M. Spinetta, directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale, M. Naud, inspecteur général des Ponts et Chaussées et Secrétaire général de l'association internationale permanente des congrès de la route, Mlle Berthomier, sous-directeur à la direction des Routes et de la Circulation routière. B. Renaud, La construction de routes en Algérie et au Sahara, PCM, n° de novembre 1958, p.3-11

³¹ Procès verbal du PCM Algérie du 21 mai 1964, PCM, n° de septembre 1964, p.30-34

³² P. Mothe, Jean-Louis Bonnenfant, PCM, Janvier 1957, p.3-5

³³ P. Bourrières, Réflexions sur le rôle des bureaux d'études, PCM, n° de juin 1967, p.33-39 et J.-C. Parriaud, Le bureau national d'études techniques de développement de la Côte d'Ivoire, PCM, septembre 1967, p.12-17

portant en 1967 sur les méthodes et les pratiques d'études, l'assistance technique est présentée au travers de ses réalisations techniques ³³.

Après avoir suscité d'importantes attentes au tournant des années Soixante par les dimensions de programmation économique induite, le thème de l'assistance technique et plus largement l'outre-mer disparaît des pages du bulletin du PCM. Ce sont les questions d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de management qui priment ³⁴. Déjà en 1962, un élève ingénieur dénonçait l'attitude de nombre d'ingénieurs des Ponts et Chaussées qui « estiment que l'assistance technique actuelle a d'ores et déjà fait long feu » ³⁵.

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées issus de l'outre-mer participent de manière active à la vie du bulletin par leur contribution. Ainsi plus que l'Afrique proprement dit, ce sont les pratiques professionnelles et les méthodes de travail qui constituent l'objet de leur intervention ³⁶.

Si l'outre-mer ne fait pas directement l'actualité du bulletin, il reste cependant présent en toile de fond. L'épisode du voyage à Florence donne à voir le poids de l'expérience africaine comme un élément de contexte. L'année 1962 donne lieu au sein du bulletin PCM à une véritable « controverse » portant sur la redéfinition du métier d'ingénieur des Ponts et Chaussées. Y prennent part les promotions d'ingénieurs élèves ayant effectué depuis 1958 différents séjours obligatoires dans les départements algériens ³⁷. Mais elle fait aussi intervenir des ingénieurs confirmés issus de l'outre-mer. Dans le contexte des accords d'Evian, un séminaire est organisé par l'AIPCM sur la désaffectation du service ordinaire de la part des jeunes membres du corps. Il réunit les anciens et les modernes dans le cadre d'un « voyage à Florence » de deux journées du 9 au 10 avril 1962.

A l'appel du président du PCM, J. Mathieu, dix ingénieurs des Ponts et Chaussées intervien-

VOYAGE A FLORENCE

(9-10 AVRIL 1962)

organisé sous l'égide du P.C.M., à l'intention des Ingénieurs-Élèves des Ponts et Chaussées

L. — OBJET DU VOYAGE

Ce voyage avait pour but d'essayer de répondre au souci des Ingénieurs-élèves qui regrettent de ne pas être suffisamment informés sur l'intérêt et les possibilités de la carrière qu'ils ont choisie. Les Ingénieurs-élèves souhaitent obtenir ces éléments par des contacts directs avec des anciens aux activités aussi diverses que possible. Pour beaucoup d'entre eux, les seuls contacts qu'ils aient eus jusqu'à présent résultent de la mission de 2^e année. Cette brève visite au Service Ordinaire ne semble pas avoir suscité beaucoup d'enthousiasme parmi eux !

C'est dans ce contexte que le voyage a été conçu et organisé sous l'égide du P.C.M. Le Directeur de l'École a demandé à un certain nombre de Camarades de bien vouloir consacrer deux de leurs journées à ces contacts souhaités par les Ingénieurs-élèves. Il faut dire que cette requête reçut toujours un accueil très compréhensif et dévoué, malgré l'importance des responsabilités qu'assument certains de nos Camarades. En fait, le nombre des participants ne fut limité que par la capacité de la caravelle qui avait été affrétée.

Il s'agissait ensuite de réunir les conditions propices à de libres et franches discussions. La visite de réalisations importantes dans le domaine routier et dans celui de l'urbanisme nous a semblé nécessaire pour donner une fois de plus aux Ingénieurs-élèves un exemple concret de l'échelle et de la no-

blesse des travaux auxquels elle destine la carrière qu'ils ont choisie. Enfin, pour que chacun oublie ses préoccupations quotidiennes et se consacre plus librement à la réflexion prospective souhaitée, nous avons choisi un décor inhabituel et enchanteur.

Mais nous n'avons pu organiser ce voyage que grâce au dévouement de certains Camarades et à la générosité de Sociétés, en particulier de la Société des Pétroles SHELL-BERRE, de la Société d'Etudes Techniques et Economiques (S.E.T.E.C.), de la Régie Nationale des Usines RENAULT, de la SOLLAC, de la Société Centrale d'Équipement du Territoire et d'Électricité de France, ainsi qu'aux facilités qui nous ont été accordées par Air-France et l'Aéroport de Paris. A tous, nous tenons à exprimer une fois encore notre profonde gratitude.

II. — PROGRAMME DU VOYAGE

Nous avons décollé de Paris-Orly le 9 avril à 7 heures, à destination de Milan que nous atteignons 1 h, 1/4 plus tard. Il est inutile de rappeler le confort de ce voyage, tant les qualités de la caravelle sont légendaires. La visibilité était assez mauvaise, sauf à la traversée des Alpes, ce qui nous permit de prendre quelques photos des magnifiques cimes ensoleillées.

La matinée à Milan fut consacrée à la visite de l'immeuble Pirelli qui est dû à une équipe d'architectes et d'ingénieurs parmi lesquels l'architecte Gio-



Les Alpes Suisses vues de 8.000 m.



A bord de la Caravelle

Le récit du voyage à Florence.

PCM, juin 62, p.3 et suivantes

³⁴ De 1968 à 1977, le bulletin PCM ne consacre qu'un seul article à l'outre-mer. J.Lerouge, Quelques aspects du développement urbain en Afrique noire, PCM n° janvier-février 1975

³⁵ De Bouard in Libres opinions sur le voyage à Florence, P.C.M., Juin 1962, p.15

³⁶ Sur la période 1946 à 1957, on identifie 48 articles d'ingénieurs des Ponts et Chaussées ayant eu une expérience professionnelle outre-mer (hors stage et service national) sur un total de 265 articles (hors comptes rendus de tables rondes et assemblées générales, n° spécial et articles relatifs

au génie civil métropolitain).

³⁷ Rappelons que suite au décret n°58-351 du 2 avril 1958, les élèves de l'École Polytechnique sont contraint d'effectuer en Algérie, un stage de six mois en première année, leur service militaire dans le génie civil en fin de deuxième année. De même en fin de deuxième année de l'École d'application, les ingénieurs élèves effectuent de nouveau un séjour sous forme de stage.

nant dans le bulletin sous la forme de tribune libre sur « les causes du « malaise » [...] ressenti par les ingénieurs élèves et les jeunes ingénieurs du Corps »³⁸. C'est l'occasion pour certains de réaffirmer l'importance de l'enracinement territorial, de l'autonomie de l'ingénieur d'arrondissement et sa compétence de spécialiste du génie civil³⁹. Mais c'est aussi l'occasion pour des ingénieurs des Ponts et Chaussées notamment coloniaux détachés dans des ministères ou organismes para-administratifs métropolitains, d'identifier les faiblesses du corps au regard d'un nouveau contexte administratif.

Face aux « missions classiques du [...] Corps » (c'est-à-dire au service ordinaire et aux services territoriaux spécialisés), apparaissent des « missions nouvelles (construction, coopération technique, recherche, spécialisation) »⁴⁰.

La source du malaise serait tout d'abord dû à un « sentiment de frustration » (P. Cot)⁴¹ des jeunes ingénieurs affectés dans un arrondissement comme premier poste. À l'heure où « l'aménagement du territoire et la planification prennent une importance capitale dans le développement de l'économie » le corps prendrait le risque d'une « provincialisaton » (Regard)⁴².

C'est ce que décrit J. Block, alors ingénieur à Aéroports de Paris :

« il (le jeune postulant moyen) s'aperçoit bien vite que la réalité n'est pas aussi rationnelle : [...] Sa réaction normale, et qui semble dominer actuellement à l'école, est une révolte, une inquiétude contre cette médiocrité soudain révélée : « Je me suis fait avoir » pense-t-il, [...] ; ce qui m'attend c'est un poste très ordinaire d'ingénieur avec 3 millions de nouveaux francs de travaux dans l'arrondissement les bonnes années, 1.500 NF par mois avec les honoraires, même pas de logement... et mon épouse qui commence à penser sérieusement, et à juste titre, que j'aurais mieux fait de pantoufler »⁴³.

L'arrondissement territorial où on ne ferait que « gravillonner » et le manque de crédits seraient les principales causes du malaise dans un contexte où les SEM d'aménagement et d'équipement de la SCET captent l'essentiel des crédits : « Avouons que c'est triste, et souhaitons que la « révolte » des jeunes débouche sur un effort positif de tous vers davantage de foi et de dynamisme dans notre métier, qui est passionnant, mais à condition d'avoir des crédits à dépenser ».

J. Block en appelle à une réforme de l'organisation et à « la destruction de faux mythes sur les vertus de l'implantation territoriale » au profit de « la région économique et de la Nation ». Il conclut sa

³⁸ R. Peltier, in *À propos du débat de Florence et de la recherche dans les Ponts et Chaussées*, PCM, décembre 1962, p. 6

³⁹ G. Jeuffroy in *Libres opinions sur le voyage à Florence*, PCM, p. 13-14

⁴⁰ *Intervention de A. Bouloche in voyage à Florence (9-10 avril 1962)*, PCM, Juin 1962, p. 7

⁴¹ P. Cot, *Libres opinions sur le voyage à Florence*, juin 1962, p. 11

⁴² *Regard, ingénieur élève de 3e année, délégué des ingénieurs élèves du PCM*, in *Libres opinions sur le voyage à Florence*, PCM, p. 16

⁴³ J. Block, *Contribution peu orthodoxe à la « tribune libre » du PCM*, PCM, septembre 1962, p. 13-15

tribune sur « les grandes tâches d'aménagement de l'infrastructure du territoire, et de l'assistance technique, qui sont (la) vraie vocation (du Corps) ».

Il serait ainsi facile de se « scléroser intellectuellement », dans « l'isolement » du service ordinaire ⁴⁴. J. Bonitzer parle de « *problème* psychologique de l'ingénieur d'arrondissement ». J. Bonitzer présente le développement d'organismes d'assistance et de conseil comme « une filière de fuite [...] (vers les bureaux d'études, les conseils techniques, la recherche) » ⁴⁵.

De manière plus générale, les « missions nouvelles » appellent une nouvelle organisation, un effort d'imagination (prospective) et une aptitude au travail collectif. Y. Aubert fait part de son expérience au ministère de la Construction et de sa fréquentation des urbanistes en chef. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées d'arrondissement souffriraient d'« une solide réputation de pusillanimité, de manque d'imagination » à la différence de l'« audace » et de « l'enthousiasme » des cadres de la Construction ⁴⁶.

La même année, à l'occasion d'une des premières manifestations du PCM sur l'aménagement du territoire, P. Bourrières alors directeur du BCEOM présente les enjeux organisationnels et méthodologiques induits par ces « missions nouvelles ». L'échelon territorial est présenté comme le lieu du faire pour « les problèmes techniques, les problèmes d'exécution [...] permet(tant) le plus grand contact avec les réalités ». Mais « sur le plan économique, le département lui même est trop petit. [...] C'est donc à l'échelon central, avec des études très charpentées, solides, théoriques, et à l'échelon régional, où l'on touche de très près les désirs réels, que le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées doit faire sentir son action dans le domaine économique » ⁴⁷. Par ailleurs l'aménagement du territoire appelle une nouvelle organisation du travail sous la forme de l'équipe. « La nécessité de coordonner les différentes actions économiques et de tenir compte des interdépendances » passent le recours au « travail en commun de différents spécialistes : économistes, agronomes, ... » ⁴⁸.

La controverse du voyage à Florence garde en arrière plan l'Afrique subsaharienne et le Maghreb par le parcours en amont de ses protagonistes. On le voit pour ce qui est des ingénieurs confirmés (Boullouche, Mathieu, Block, Aubert) mais aussi pour les jeunes ingénieurs. C'est que rappelle P. Cot qui explique le sentiment de révolte des ingénieurs élèves « émancipés » par « leur année de service militaire en Algérie (qui) les a déjà habitués à exercer un

⁴⁴ Voyage à Florence (9-10 avril 1962), PCM, Juin 1962, p.9

⁴⁵ J. Bonitzer, Contribution au débat ouvert à Florence, PCM, décembre 1962, p.12

⁴⁶ Y. Aubert, le rôle de l'ingénieur des Ponts, PCM, novembre 1962, p.17

⁴⁷ Intervention de l'ingénieur des Ponts et Chaussées P. Bourrières in Compte rendu de la journée d'étude sur les transports et l'aménagement du territoire, PCM, octobre 1962, p. 14

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Ibid.

commandement doté d'une grande autonomie ⁴⁹.

L'expérience professionnelle outre-mer est mobilisée dans l'argumentaire de proposition d'une évolution du Corps au profit d'une réorganisation territoriale et de la création de services fonctionnels.

Le voyage à Florence sans être un événement fondateur annonce les changements qui s'opèrent dans la deuxième moitié de la décennie. Trois des protagonistes identifiés et attachés à la ligne des « modernes » prendront part dès 1964 dans le cadre de l'AIPCM à la réforme animée par Georges Pebereau ⁵⁰.

L'Afrique n'est pas évoquée directement mais reste un élément de contexte qui pèse dans les débats sur les transformations du métier d'ingénieur et plus largement des pratiques de l'urbanisme. ★

⁵⁰ En 1964, au sein du bureau de l'AIPCM, P. Cot occupe le poste de vice-président, Regard de secrétaire et J. Block de membre associé.



Pont de Sidi el Amori sur l'Oued Ouergha

Maroc 54, Encyclopédie mensuelle d'outre-mer, numéro spécial. Coll. É. Deroo - Tous droits réservés.