

Denis GLASSON

**LES LABORATOIRES REGIONAUX  
DES PONTS ET CHAUSSEES  
ENTRE 1950 ET 1970**

**Une construction technique, administrative et sociale originale  
au sein de l'administration des Travaux Publics**

# SOMMAIRE

**Remerciements** – p. 3

**Introduction** – p. 4

**I - La création et le développement des Laboratoires Régionaux** – p. 8

Objectifs et décisions – p. 9

- Evolution de l'ENPC et émergence du LCPC – p. 10
- Etudes préalables à la création des Laboratoires Régionaux – p. 15
- Le temps des décisions – p. 28

Mise en place et développement – p. 35

- Evolution du nombre de Laboratoires Régionaux, de leur zone géographique, de leur champ d'activité, de leur spécialisation – p. 36
- Budgets et effectifs des Laboratoires Régionaux – p. 57
- Tour de France – p. 75
- Laboratoires Régionaux et Laboratoires Départementaux – p. 87
- La Division d'Algérie du LCPC – p. 97
- Organismes complémentaires aux Laboratoires Régionaux et au LCPC (Centre d'Expérimentations Routières, Station d'Essai d'Eléments de Matériel Routier, Centres d'Etudes et de Construction de Prototypes, Centres Coordonnateurs de Matériels) – p. 101
- Création du Ministère de l'Equipement et conséquences – p. 110

**II - Conduite et mouvements dans le réseau des Laboratoires Régionaux** – p. 123

Conduite du réseau – p. 124

- Pilotage du réseau des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées – p. 125
- Evaluations et prospectives – p. 131
- L'hypothèse "établissement public" – p. 141
- Normes – p. 152
- Le "bulletin de liaison des laboratoires routiers" – p. 157

Relations sociales – p. 160

- Types d'effectifs, modes de recrutement et continuité d'emplois – p. 161
- Emergence et développement des organisations syndicales – p. 165
- Les Ingénieurs des TPE dans les directions de Laboratoires Régionaux – p.188
- Evolution d'une réglementation des personnels auxiliaires des Laboratoires des Ponts et Chaussées – p. 191

**Conclusion** – p. 223

**Bibliographie et sources documentaires** – p. 225

## Remerciements

Je remercie particulièrement Sylvette MARZIN qui m'a permis d'accéder aux sources documentaires du LCPC, et Robert PRIVAT qui m'a confié ses archives personnelles.

Mes remerciements vont également à :

Jacques ROUDIER, Robert BAROUX, Luc DELATTRE, Jean-François RINGOT, Michèle BEUCHÉ, Annick LE ROUX,

Guy CORONIO, Catherine MASTEAU, Laurent SAYE, Catherine BOUGIS,

Isabelle THABARD, José PARREIRA, Pierre VIALLEFONT,

Maurice VIVIER, Christian QUEVA, Jean-Pierre DECIS,

Jean-Pierre DUPONT, Jean-Paul STEMPFELET, Michel LESAUVAGE, Jean-Marie DIDOT, P'USSERE-CGT, Georges HERVO, Chantal MAZINGUE,

Pierre COMPTE,

Rim MEZIANI,

Françoise DURRIEU.

Le corps de l'étude produite doit beaucoup à la lecture attentive et exigeante de Charles PAREY, Robert PRIVAT et Annick GLASSON.

Ce travail n'aurait pas abouti sans la contribution et l'aide du Secrétariat du Comité d'Histoire, d'Hubert ROUX, de Dominique CYROT, de l'appui efficace de Pierre-Marc LACHAUD, de Françoise SAPPIN, d'Isabelle EYMERET-DAUVOIS et de Michèle THEOTISTE., et l'attention soutenue d'André GUILLERME.

# INTRODUCTION

## UNE NECESSITE TECHNIQUE.

La création et le développement des Laboratoires Régionaux, associés au Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC), répondent d'abord à **une nécessité technique**. L'objectif est de renouveler les techniques routières, de transformer les modes de construction des chaussées dans un premier temps.

Au cours des années 30, des observateurs ou des ingénieurs attentifs avaient déjà décelé l'inadaptation du réseau routier français et le retard qui s'accumulait en matière de techniques routières utilisées. Les Congrès Internationaux de la Route relativisaient la place de la France en dépit de l'affirmation toujours répétée de « *plus beau réseau routier du monde* ». Les travaux de Karl TERZAGHI ou d'Arthur ATTERBERG, les expériences de R R PROCTOR ou d'Arthur CASAGRANDE étaient méconnus ou ignorés. L'autoroute était déconsidérée ou repoussée.

La guerre et l'occupation figent encore plus cette situation.

À la libération 7000 ponts sont à réparer ou à reconstruire, 50 000 kilomètres de routes sont à refaire dans l'urgence. L'ensemble du réseau routier est à la limite de l'usure. L'hiver 62-63 portera le coup de grâce. Les chaussées sont inadaptées à l'accroissement d'un trafic automobile trop rapide et surtout trop lourd.

Des missions d'études techniques ont lieu aux Etats-Unis avant et après la guerre.

L'expérience accumulée en Afrique du Nord où l'innovation a été nécessaire, où la mécanisation des travaux publics et des techniques provenant des États-Unis est apparue dès 1942, où de grands travaux neufs sont entrepris, va être transférée sur le territoire métropolitain aux lendemains de la seconde guerre mondiale.

La conférence de 1946 sur « *L'état actuel de la technique routière aux Etats-Unis* » qui se tient à l'école polytechnique marque un tournant dans cette prise de conscience.

Les laboratoires de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées sont transformés en Laboratoire Central des Ponts et Chaussées le 9 février 1949. Dès lors la notion de réseau scientifique est présente avec un centre et des antennes à répartir sur le territoire.

Les 11 premiers Laboratoires Régionaux sont créés sur initiative de la Direction des Routes par décision ministérielle le 27 mai 1952. Ils sont répartis sur le territoire national de manière à couvrir chacun un champ d'action circulaire de 150 kilomètres environ. La partie centrale de la France de Saint-Quentin au Massif Central est ensuite progressivement pourvue en Laboratoires Régionaux, aboutissant à une couverture territoriale complète en 1965.

Les acteurs de cette création sont d'abord : André RUMPLER, le Directeur des Routes ; Robert DAVID et Roger COQUAND qui sont ses conseillers ; Raymond PELTIER qui produit en 1951 la première note fondatrice et descriptive du futur réseau de Laboratoires Régionaux<sup>1</sup>, qu'il prolongera à travers son « *Manuel du laboratoire routier* ».

Les 10 premières années d'existence des Laboratoires Régionaux sont une période d'apprentissage. La Direction des Routes les dote en matériels innovants, et souvent rares, en matière d'essai, de mesure et de contrôle. Le LCPC leur inculque les modes opératoires. Mais ces années sont

---

<sup>1</sup> 12 octobre 1951.

singulièrement pauvres en locaux et en personnels. Si les Laboratoires Régionaux acquièrent des compétences, ils éprouvent beaucoup de difficultés à les conserver, notamment du fait de l'instabilité des emplois. Leur activité est essentiellement opérationnelle et ponctuelle, ce qui réduit leur vocation initiale à contribuer à la recherche.

L'approche des techniques routières se modifie. Les données scientifiques et techniques, l'expérimentation, la compréhension des phénomènes, la mécanisation des tâches l'emportent sur les constructions traditionnelles, les réparations localisées et l'utilisation d'une main-d'œuvre abondante.

De 1963 à 1968, les Laboratoires Régionaux connaissent une progression fulgurante qui les amène pratiquement à leur optimum. En 6 ans, leur budget, porté par la Direction des Routes, s'accroît de 370 %. Chaque année, et sans fléchissement, 240 emplois nouveaux sont créés dans l'ensemble des Laboratoires Régionaux. Des locaux nouveaux et modernes sont construits.

C'est encore la période de fort développement économique national (« *les trente glorieuses* »), le plan autoroutier se met en place, les Laboratoires bénéficient largement du Fonds Spécial d'Investissements Routiers (FSIR).

Au cours de cette période, le réseau des Laboratoires, après s'être approprié les matériels et les savoir-faire, améliore les techniques et innove. Des organismes spécialisés sont créés en son sein : un Centre d'Expérimentations Routières, une Station d'Essai d'Eléments de Matériel Routier, deux Centres d'Etudes et de Construction de Prototypes, deux Centres Coordonnateurs de Matériels qui expérimentent, inventent, produisent et diffusent. Un important échange se met en place entre les Laboratoires des Ponts et Chaussées et le secteur économique.

En 15 ans, les 17 Laboratoires Régionaux se sont installés sur leur territoire et sont, incontestablement une réussite technique. Ils sont des acteurs importants du programme de renforcement coordonné des routes nationales et du démarrage du plan autoroutier.

Après 1968, nous assistons à une consolidation des activités et des effectifs des Laboratoires Régionaux jusqu'en 1977, puis à un reflux.

#### DES REFERENCES PEU ADMINISTRATIVES.

La **construction administrative** des Laboratoires Régionaux est assez particulière et elle sera mise en question régulièrement.

Si ces organismes sont créés au sein de l'administration des Travaux Publics, les références sont ailleurs et les formes choisies sont plus inspirées par l'entreprise.

La délégation de responsabilité, l'esprit d'initiative, le peu d'encadrement administratif et la souplesse financière, le critère de l'efficacité et du service rendu vont être les moteurs du développement du LCPC et des Laboratoires Régionaux.

Au cours de la décennie 60, le grand ressort du financement des Laboratoires Régionaux est d'abord leurs prévisions annuelles d'activité. L'administration permet aux Laboratoires de construire eux-mêmes leur propre développement.

Cependant un suivi attentif et constant s'exerce de la part de la Direction des Routes et du LCPC sur les Laboratoires Régionaux. Ce réseau, la diffusion de ses connaissances et de ses savoir-faire sont évalués et questionnés régulièrement. Des adaptations sont opérées. Il y a à certains moments des mises en cause.

Par délégation de la Direction des Routes, le centre de direction des Laboratoires Régionaux se situe au LCPC. Jean DURRIEU en est le premier responsable et le plus exemplaire. Porteur d'une

vision progressiste et exigeante de l'administration, il est omniprésent dans tous les aspects ou les débats qui concernent les Laboratoires Régionaux. Il crée le « *Bulletin de liaison* ». Il accentue la modélisation et la normalisation des outils et des méthodes. La controverse est fréquente avec ceux qui prétendent mesurer l'effort de recherche et d'étude aux seuls financements que cela nécessite.

« ... dans notre Administration, on voit en général, dans ce qui a été fait, beaucoup trop ce que l'on aurait pu ne pas faire, et l'on a les plus grandes difficultés à voir ce que l'on a pas fait et qu'on aurait dû faire ».<sup>2</sup>

Cette direction générale des Laboratoires Régionaux sera poursuivie par Erio PRANDI, Jean BERTHIER, Charles PAREY,...

Les directeurs de Laboratoires Régionaux, Ingénieurs des TPE dans la quasi-totalité, disposent d'une large responsabilité de gestion. Très au fait des activités techniques de leur organisme, ils sont de véritables "patrons d'entreprise" en matière de recrutement, de rémunération et de gestion. De plus, leur long exercice dans cette responsabilité personnalise la plupart des Laboratoires Régionaux.

Des compétences techniques et scientifiques de premier plan émergent des Laboratoires. Beaucoup d'entre elles contribuent à la diffusion des connaissances et des savoir-faire dans le secteur économique des travaux publics qui s'industrialise.

Le "statut" des Laboratoires est régulièrement mis en question : Sont-ils des prolongements du LCPC ou disposent-ils d'une autonomie relative ? Quelles articulations entre LCPC, Laboratoires Régionaux et Laboratoires Départementaux ? Sommes-nous en présence d'une initiative publique prenant la forme d'une entreprise d'ingénierie ou d'éléments de l'administration des Travaux Publics ou faut-il évoluer vers une association d'intérêts privés et de volonté publique ?

La perspective de mise en place d'un établissement public national à caractère industriel et commercial est longuement et fréquemment étudiée. La plupart - Directions et Organisations Syndicales - s'y rallient. À partir des années 70, le développement de l'ingénierie privée, la construction privée d'autoroutes modifient les approches et changent les points de vue.

L'arrivée des Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) à partir de 1968 clôt provisoirement ce chapitre.

La création du Ministère de l'Equipement en 1966, né de la fusion des Travaux Publics et de la Construction va modifier considérablement le paysage. C'est l'irruption de l'urbain dans les politiques d'aménagement.

Les Laboratoires Régionaux, éléments constitutifs mais non exclusifs des CETE et du Service Régional de l'Equipement d'Ile de France, vont devoir s'adapter aux nouvelles préoccupations et à la nouvelle construction administrative. L'unité du réseau LCPC/Laboratoires Régionaux est ébranlée et recomposée.

Le système de financement et de gestion des Laboratoires Régionaux, puis des CETE, que l'on pourrait réduire à la formule "crédits publics, gestion privée", est mis en cause à partir de 1970. Il connaîtra une première réforme en 1972 le rapprochant des "normes administratives", puis une seconde en 1982.

## UNE CONSTRUCTION SOCIALE.

Les **rapports sociaux** qui se sont déroulés au sein du réseau des Laboratoires ont contribué aussi à sa transformation.

---

<sup>2</sup> Lettre de Jean DURRIEU, à l'Inspecteur Général des Laboratoires des Ponts et Chaussées POUSSE - 12 octobre 1965

Un choix avait été fait au départ : celui de ne pas prendre la fonction publique comme cadre de la construction sociale. Le motif était l'inadaptation de ce secteur aux fonctions assignées aux Laboratoires. Ajoutons : la durée inconnue de cette construction et une sous-estimation notoire des effectifs que cela allait mobiliser.

La construction sociale qui en résulte va chercher ses références et créer ses propres règles en s'inspirant de l'entreprise et plus particulièrement des industries chimiques. 30 ans plus tard elle débouchera sur ce qui avait été exclu au départ.

Pendant environ 40 ans, la quasi-totalité des effectifs des Laboratoires Régionaux est composée d'auxiliaires recrutés pour leurs qualifications et, pendant une quinzaine d'années, en fonction du marché local.

Les garanties et références sociales sont, au départ, des plus réduites. Il y a beaucoup d'improvisation et de laisser-faire dans ce domaine.

Mais bien vite la compétence des hommes et la stabilité des emplois apparaissent comme des critères essentiels de l'activité et de la pérennité des Laboratoires.

La différence de situation sociale entre directions et personnels auxiliaires des Laboratoires va accentuer la conflictualité.

À partir du milieu des années 50, le syndicalisme se développe. Il fait, lui aussi, son apprentissage. Il épouse les fonctions techniques de ces organismes et les réflexions qui dominent alors. CGT et CFDT rassemblent de nombreux adhérents. Les initiatives revendicatives sont fréquentes et, le plus souvent, unitaires. Ce syndicalisme s'adapte au haut niveau de qualification présent dans les Laboratoires. À partir des années 68, la CGC est présente et influente.

La grève de mai 68 qui touche la plupart des Laboratoires et le LCPC, est puissante. Elle contribue à la valorisation du syndicalisme et débouche sur des accords nationaux importants.

L'histoire sociale des Laboratoires des Ponts et Chaussées est traversée par la recherche d'une "convention collective nationale" ou plus exactement d'un texte réglementaire spécifique à ce secteur. Cette démarche est étroitement liée aux interrogations sur le statut juridique de ces organismes.

Il y a des étapes successives : la circulaire RUMPLER de 1956, celle de PELTIER de 1959 qui fait diverger LCPC et Laboratoires Régionaux, puis celle de COQUAND en 1965, celle de DREYFUS directement issue du conflit de 1968, le règlement du CETE d'Aix en 1970 qui "sort" les Laboratoires de leur pré-carré et qui débouche sur le règlement national des non-titulaires du LCPC et des CETE en 1973.

Cette dernière construction constitue un point d'équilibre qui va se heurter 10 ans plus tard à la refonte du statut général des fonctionnaires, précédée par la loi de titularisation. Entre-temps la gestion des hommes sera passée de la Direction des Routes à la Direction du Personnel.

Un tournant devra alors être pris pour inventer de nouveaux dispositifs de recrutement et de gestion.

---

Il sera examiné dans une première partie **la création et le développement** des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées. Puis sera abordé **la conduite et les mouvements** qui se sont produits dans le réseau des Laboratoires.

PREMIERE PARTIE

**LA CREATION ET LE DEVELOPPEMENT  
DES LABORATOIRES REGIONAUX  
DES PONTS ET CHAUSSEES**



# **OBJECTIFS ET DECISIONS**

## Evolution de l'ENPC et émergence du LCPC

L'aventure des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées passe d'abord par celle du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC). Elle l'accompagne aussi.

Cette étude ne traitera pas de manière approfondie le LCPC. Son histoire et son développement sont relativement connus. Divers articles ou documents ont été publiés à ce propos.

Un travail plus élaboré et plus complet a été entrepris au cours des années 92-93-94. Sur l'initiative du LCPC lui-même, un groupe de travail chargé de la rédaction d'un ouvrage était mis en place. Son animateur était Gérard BRUNSCHWIG, Ingénieur Général Honoraire des Ponts et Chaussées. Un document d'une centaine de pages a été réalisé et est conservé aux archives du LCPC. Plusieurs chapitres devaient le compléter. Ce travail n'a, malheureusement, pas abouti.

Mais ceci constitue une référence importante sur l'histoire du LCPC et sur celle des Laboratoires Régionaux.

Si l'histoire du LCPC, lui-même, reste donc à mener à son terme, l'importante étude réalisée par le groupe BRUNSCHWIG en faciliterait la production...

### **Quelques repères avant le LCPC :**

4 août 1716 : Création du corps des Ponts et Chaussées.

14 février 1747 : Nomination de Jean Rodolphe PERRONET à l'instruction des géographes et dessinateurs des plans et cartes des routes et grands chemins du royaume. Cette création du bureau des dessinateurs préfigure l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) établie en 1775.

1831 : Création du laboratoire de chimie de l'Ecole des Ponts et Chaussées, rue des Saints-Pères à PARIS. Ce laboratoire participe à l'instruction des élèves aux analyses de pierre à chaux et aux essais de pierres gélives.

1851 : Elargissement du champ de compétence du Laboratoire aux "*études et expériences nécessaires au progrès de la science des constructions*". Installation de ce "*dépôt de l'Ecole*" quai de Billy dans l'ancien atelier des ponts à bascule.

1867 : Transfert des laboratoires d'essais physiques et mécaniques des matériaux de construction du quai de Billy au 3 de l'avenue d'Iéna (se situant sur l'emprise du terrain de la future exposition universelle de 1937 et du musée des Travaux Publics de 1939 à 1955). Un parc des matériaux et de préparation des échantillons se situe 21 rue de l'Orne.

Septembre 1884 : Décision ministérielle d'organiser "*un service spécial d'expérience sur les chaux, ciments et mortiers*". Les ingénieurs du laboratoire de l'Ecole des Ponts et Chaussées sont chargés du service central de ces expériences. Les ingénieurs en chef des ports de BOULOGNE, LA ROCHELLE et MARSEILLE sont chargés des laboratoires maritimes. Ainsi, dès 1884, les activités de laboratoire se répartissent entre un centre parisien et des annexes (3) en province. Une "*commission des chaux, ciments et mortiers*" assiste ces services (décisions ministérielles des 25 septembre 1884 et 30 novembre 1889).

1887 : Décision ministérielle créant un service spécial "*laboratoire d'essai des métaux*", également situé au 3 de l'avenue d'Iéna.

1902 : La loi de finances de 1902 (article 32) régleme les conditions de fonctionnement du laboratoire de l'Ecole des Ponts et Chaussées, la nomenclature et le tarif des essais.

1937 : Exposition universelle de PARIS. Construction du Palais de Chaillot et de plusieurs musées, place d'Iéna. Les laboratoires de l'Ecole des Ponts et Chaussées (laboratoire de chimie situé rue des Saints-Pères et laboratoires de physique situés rue d'Iéna) sont transférés et regroupés dans un bâtiment spécialement conçu et construit à cet effet, situé 58 boulevard Lefebvre. Cet immeuble est

inauguré le 8 juillet 1938 par Ludovic O. FROSSARD, Ministre des Travaux Publics.<sup>3</sup>

Dès 1851, les laboratoires de l'Ecole des Ponts et Chaussées furent autorisés “à prêter leurs services non seulement aux ingénieurs des ponts et chaussées, mais encore à toutes personnes intéressées, pour les essais et analyses des matériaux de construction”.

### **La création du LCPC :**

Le décret n° 49-190 du 9 février 1949 (journal officiel du 11 février 1949), signé par le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, Christian PINEAU, réorganise le laboratoire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées en créant le LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSEES. Le laboratoire de l'ENPC est transformé en LCPC. Il acquiert son autonomie par rapport à l'école des ponts et chaussées. Il devient un service du Ministère des Travaux Publics et des Transports.

Prolongement de son statut antérieur, le LCPC “concourt à l'enseignement pratique des élèves de l'école nationale des ponts et chaussées”.

Le LCPC exécute gratuitement les essais et recherches demandés par les services du Ministère des Travaux Publics et des Transports. Les Directions de ce Ministère peuvent mettre à sa disposition des crédits.

Le LCPC peut exécuter des essais pour des services publics, pour d'autres services ministériels, pour des organismes privés ou pour des particuliers, moyennant facturation. Ces prestations payantes sont basées sur une nomenclature d'essais et de sommes forfaitaires fixés par les Ministères des Travaux Publics et des Transports, et des Finances. Ces prestations abondent le budget du LCPC par virement de crédit (pour les services administratifs autres que ceux des Travaux Publics et des Transports) ou par fonds de concours (pour les collectivités locales, les établissements publics, les organismes privés et les particuliers).

Le LCPC est dirigé par un Directeur, assisté d'un Directeur Adjoint nommés par arrêté ministériel. Ces deux fonctionnaires sont des ingénieurs des ponts et chaussées.

Le directeur du LCPC est ordonnateur secondaire.

Le LCPC comprend un service administratif et des sections techniques.

Le décret du 9 février 1949 fixe l'effectif du LCPC : 28 agents !

Direction :	1 directeur	) ingénieurs
	1 directeur adjoint	) des ponts et chaussées
Personnels techniques :		
	1 chef de service	4 physiciens ou chimistes
	2 chefs de section	1 chef d'atelier
	3 assistants –chefs	2 dessinateurs
	6 assistants	
Personnels ouvriers :		
	3 contremaîtres	
	4 ouvriers qualifiés	

En plus de ces personnels et dans la limite des autorisations budgétaires, le LCPC “utilise des agents

---

<sup>3</sup> Soulignons la vocation « laboratoire » de ce quartier du XV arrondissement de PARIS : LCPC, Laboratoire National d'Essais (LNE), Laboratoire Central de la Police, Centre Expérimental de Recherches et d'Etudes du Bâtiment et des Travaux Publics (CEBTP), Centre d'Etudes et de Recherches de l'Industrie des Liants Hydrauliques (CERILH).

*auxiliaires ou contractuels, dont l'un des modes de rémunération peut-être le paiement par vacations ”.*<sup>4</sup>

Ce décret du 9 février 1949 fixe, sur beaucoup d'aspects, le cadre général et de nombreuses caractéristiques que nous retrouverons en permanence tout au long du développement du LCPC... et des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées :

- L'organisme (ici le LCPC) est doté d'une autonomie importante (d'organisation interne, de fonctionnement, de possibilités de financement).
- Sa Direction relève d'une décision ministérielle qui lui confère une grande autorité et de larges possibilités d'initiative.
- L'organisation interne du LCPC, son champ d'investigation et de travail, les qualifications et places hiérarchiques des personnels sont confiés au Directeur.
- De larges possibilités de recrutement et de rémunération sont ouvertes : auxiliaires, contractuels, paiement à la vacation,...

La délégation de responsabilité, l'esprit d'entreprise, le peu d'encadrement administratif, le critère de l'efficacité et du service rendu vont être les moteurs du développement du LCPC.

Le LCPC se nomme, dès son origine, Laboratoire CENTRAL des Ponts et Chaussées. Qu'est-ce que cela signifie ?

L'école, dont il est issu, a une dimension nationale contenue dans son nom. Pourquoi donc le LCPC ne s'est pas appelé LNPC ?

Probablement l'idée d'un centre et de plusieurs annexes est-elle constitutive de la création du LCPC. On retrouve cette configuration (à venir) dans la décision de septembre 1884. Divers articles ou expériences en Afrique du Nord font état d'une organisation semblable.

Ne peut-on pas affirmer que la création du LCPC en 1949 incluait l'existence à venir de Laboratoires Régionaux, tout au moins d'annexes du LCPC situées en province ?

Si le décret du 9 février 1949 constitue bien l'acte fondateur de l'organisme “LCPC”, les ambitions en matière de recherche et d'essai dans le domaine de la technique routière, ont été précédemment définies, en particulier lors de l'installation et du regroupement des laboratoires de l'ENPC en 1938 dans les nouveaux locaux du boulevard Lefebvre.

---

<sup>4</sup> Le journal officiel du 11 février détaille, un peu plus longuement, l'effectif du LCPC (46 agents) :

Direction : 2 )  
Personnels techniques : 19 ) comme indiqué précédemment  
Personnels ouvriers : 7 )

mais aussi :

Personnels administratifs : 8  
5 sténodactylographes ou dames employées  
1 commis d'ordre  
2 agents de bureau  
Personnels auxiliaires : 10  
8 assistants techniques  
1 auxiliaire de service  
1 concierge auxiliaire

Il est précisé, dans cette version du 11 février du décret que “le LCPC peut employer dans la limite des crédits disponibles, un personnel temporaire dont l'un des modes de rémunération peut-être le paiement par vacations ”.

Cette première version du décret du 9 février 1949 sera rectifiée au journal officiel du 11 février 1949 comme indiqué. La seconde et dernière version présente moins d'encadrement réglementaire vis-à-vis des effectifs et un peu plus de latitude à la Direction du LCPC quant à l'organisation interne du service et à l'éventail des emplois.

Lors de l'inauguration du bâtiment, le 9 juillet 1938, Louis SUQUET, Directeur de l'ENPC et Jacques BOULLOCHE, Directeur des Routes soulignent, l'un et l'autre, le rôle important de l'Inspecteur Général Daniel BOUTET dans cette entreprise.

Le Directeur des Routes déclare : *“ Pour atténuer les incessants besoins d'argent [la route] a le devoir strict d'étudier, de très près, les méthodes qui lui permettront de réduire ses dépenses...*

*... dans ces recherches nous avons été très gênés par des conditions matérielles insuffisantes...*

*Il nous manque pour ces recherches la possibilité de recruter et surtout de conserver un personnel technique compétent qui pourrait venir s'adjoindre au personnel existant et se consacrer exclusivement à des recherches. Il est indispensable que ce problème soit résolu et je suis persuadé, Monsieur le Ministre, qu'il le sera comme il doit l'être pour que l'arbre porte ses fruits.*

*La tâche du Laboratoire, en ce qui concerne la route apparaît donc comme immense. Tout d'abord, il conviendra d'assurer dans les meilleures conditions, le contrôle des matériaux. C'est là, pour le Laboratoire, une lourde tâche, mais aussi, il faut bien le dire, une tâche qui trouve sa contrepartie dans des ressources, car les 8 000 essais dont parlait Monsieur le Directeur SUQUET, ont rapporté, en 1937, plus de 400 000 F de recettes dont 280 000 F au titre des seuls essais routiers. Lorsque nous pourrions travailler dans des conditions plus satisfaisantes, nous pourrions étendre la clientèle, augmenter les ressources, équilibrer le budget, ou, du moins, améliorer sensiblement la balance des recettes et des dépenses du Laboratoire. En dehors de cette tâche du contrôle des matériaux, apparaît une autre mission, celle d'améliorer les méthodes de construction et d'entretien des routes. Le Laboratoire, en collaboration avec les ingénieurs, les techniciens et les entreprises a, devant lui, une tâche de la plus haute importance dont les résultats peuvent être fructueux en permettant de fixer les techniques les plus rationnelles et les moins coûteuses.”*

L'unité physique et la modernisation des lieux de travail réalisées en 1938 ont pour ambition d'aider au progrès de la technique routière en FRANCE. L'identification du LCPC en 1949 permet et va précipiter ce développement.

Le LCPC connaîtra un développement important entre 1949 et 1970, période de notre étude.

Lors des journées d'étude *“ Recherche Technique ”* organisées par la deuxième section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, le Directeur du LCPC, André PASQUET, indiquera le 30 janvier 1968 :

*“ A partir de [1949], sous la pression des besoins du Service des Ponts et Chaussées et des rapides progrès des techniques du génie civil, s'amorce un important développement du LCPC :*

- *Développement quantitatif d'une part (de 30 agents en 1949, il est passé aujourd'hui à 430) ;*
- *Mutation qualitative d'autre part, puisque la plupart des activités d'essais courants ont été progressivement abandonnées pour faire place essentiellement à une activité de recherche.*

*En outre, la Direction des Routes crée à partir de 1951 les Laboratoires Régionaux dont les effectifs croissent de façon spectaculaire pour dépasser maintenant 1800 agents. À ce sujet, je voudrais dire immédiatement que les liaisons entre le LCPC et les Laboratoires Régionaux n'ont cessé de se resserrer, au point que, maintenant, il est souvent préférable de parler du réseau des Laboratoires des Ponts et Chaussées.”*

**Directeurs du LCPC :**

Marius DURIEZ :	dernier Directeur des laboratoires de l'ENPC
René MABILLEAU :	à compter du 16-2-1949
Marcel BOUTET :	à compter du 1-4-1952
Jacques FISCHER :	intérim de Marcel BOUTET à compter du 1-12-1952
Léon STAHL :	intérim de Marcel BOUTET à compter du 10-1-1953, puis Directeur du 1-5-1953 au 1-2-1958 (date de son décès)
Marius DURIEZ :	Directeur par intérim à compter du 3-2-1958
Raymond PELTIER :	à compter du 1-8-1958
André PASQUET :	à compter du 1-12-1965
Gilbert BATSCH :	à compter du 16-1-1973
Jean-Claude PARRIAUD :	à compter du 1-10-1980
Jean-François COSTE :	à compter du 16-7-1987
Jacques ROUDIER :	depuis le 1-02-1997

## Etudes préalables à la création des Laboratoires Régionaux

Le besoin de laboratoires d'essais et de recherche dans le domaine routier et, plus généralement, dans celui des techniques de construction et de travaux publics remonte bien avant la seconde guerre mondiale. Les laboratoires de l'ENPC répondent à certaines de ces demandes, mais de manière insuffisante car essentiellement tournés vers la formation des élèves ingénieurs.

Quand est-il constaté l'écart entre un patrimoine national routier, certes important et dense, mais qui n'est plus adapté à l'évolution de la circulation routière et la place de la route dans le développement économique ? C'est probablement au cours des années 30 que cette prise de conscience émerge. Le 7<sup>em</sup> Congrès international de la Route en 1934 à MUNICH relativise la place de la FRANCE en dépit de l'affirmation toujours répétée du *« plus beau réseau routier du monde »*.

Cette autosatisfaction anesthésie l'examen critique du patrimoine routier national réel. Cela empêche surtout le réexamen des techniques et des caractéristiques routières.

Une circulaire du Service Central de la Voirie Routière invite, le 15 janvier 1932, les services du Ministère des Travaux Publics à *« donner l'essentiel des résultats obtenus dans les divers départements, au point de vue de la technique de la voirie routière »*. Le 15 septembre 1933, le Directeur de la Voirie Routière, ... LAUNAY, au nom du Ministre, s'adresse aux Ingénieurs en Chef pour mener ce type d'enquête dans chaque département. Cette procédure sera renouvelée en 1933, 1934, 1935 et 1936.

Chaque enquête porte sur :

- Les conditions techniques d'aménagement des routes nationales (largeur des chaussées, bombement, relèvement des virages, accotements, cassis et dos d'âne, plantations, blanchiment d'obstacles et lignes axiales, signalisation et balisage).
- Les revêtements de chaussées (enduits et tapis superficiels, revêtements agglomérés, chaussées ciment, pavages et procédés spéciaux).
- Les moyens d'action (répandage des liants, gravillonnage, cylindrage).
- Divers aspects (ondulations, récupération des matériaux, désherbage).

Le but de ces enquêtes auprès des services est de recueillir et diffuser des informations *« sans élaboration d'une doctrine unique »*.

Que peut-on constater à partir des réponses fournies ?

Des recherches technologiques sont en cours. Il y a une grande diversité des méthodes et des techniques selon les départements. Cela révèle de grandes possibilités d'innovations et d'expérimentations locales.

Par exemple : En Saône-et-Loire (1936) une tentative de fabriquer un tarmacadam avec des croûtes goudronnées récupérées et des matériaux pierreux ; Dans l'Oise la mise au point d'une faucheuse américaine montée sur une espèce de motocyclette et propulsée par une camionnette, pour le désherbage des accotements.

Ces enquêtes révèlent les champs d'expérimentation : le tracé et le profil des routes, les revêtements superficiels possibles, les aménagements de surfaces,... Par contre ce qui se passe "sous" la route semble exclu ou considéré comme réglé.

Au cours de la période d'avant-guerre 1933/1939, des échanges réguliers techniques et professionnels ont lieu entre la FRANCE et les ETATS-UNIS d'AMERIQUE.

Du 18 juin au 2 juillet 1938 se tient à LA HAYE le 8<sup>em</sup> Congrès international de la Route.

Les Annales des Ponts et Chaussées publient régulièrement des articles faisant état des techniques routières. Citons en particulier :

- août 1938 – M. COUPRIE -- Note sur les caractéristiques des routes modernes ;
- avril 1939 -- Claude AMEDEE-MANNHEIM -- L'action des véhicules sur la chaussée ;
- juin 1939 -- Claude AMEDEE-MANNHEIM -- Le relèvement des virages et le principe de l'homogénéité ;
- juillet-août 1941 -- Michel de BUFFEVENT -- L'autoroute de l'Ouest -- Nouvelle sortie de PARIS.

Daniel BOUTET, professeur du Cours de Routes à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, publie, en 1942, un important ouvrage *«l'état actuel de la technique routière»*. C'est un document de référence dans la lignée de l'ouvrage de LE GAVRIAN et LIPMANN sur *«la modernisation des chaussées des routes nationales de France»*.

Le livre (282 pages) de Daniel BOUTET veut, modestement, *«présenter aussi clairement que possible l'état actuel de nos connaissances relatives au problème routier»*... [sans chercher] *«à faire aucun travail personnel»*. Il est pourtant la somme des connaissances et des techniques du moment. Il invite déjà à innover et explorer de nouvelles méthodes.

Cet ouvrage vise à faciliter le travail des ingénieurs *«en service»*. Il prend date pour l'après guerre.

Après un bref historique des routes, il traite des usagers, de l'étude du tracé, de la construction et de l'entretien des chaussées, de l'exploitation de la route, de ses accessoires et du personnel d'entretien, des aspects financiers, du rail et de la route.

Dans la quatrième partie (*«construction et entretien des chaussées»*) figure cette attente : *« Il serait désirable de mettre au point des méthodes d'essai, permettant de déterminer, sur le chantier même, les caractéristiques du sol »*.

Plusieurs types de chaussées sont détaillés :

- *« Les chaussées empierrées ordinaires »* (le «bérisson») – 15 pages.
- *« Les chaussées pavées »* - 15 pages.
- *« Les revêtements utilisant les liants hydrauliques »* - 25 pages, auxquelles il faut ajouter un chapitre sur leur *«mise en œuvre»* - 23 pages.
- *« Les liants hydrocarbonés »* (goudrons, bitumes) – 39 pages.
- *« Les routes et pistes stabilisées »* sont décrites en 7 pages.

## **Les routes et pistes stabilisées**

### **I. Généralités.**

Le but de la stabilisation des sols est de transformer à peu de frais le terrain naturel en une surface de roulement, résistant à la fois au trafic et aux intempéries. En pays neufs, les routes stabilisées présentent un intérêt considérable, car le trafic n'est pas toujours suffisant pour justifier la construction d'une route ordinaire avec fondation et revêtement en matériaux de choix. D'autre part, on ne trouve pas toujours les matériaux pouvant servir à l'établissement d'une route ordinaire. La stabilisation permet alors de livrer rapidement à la circulation une surface de roulement satisfaisante. L'ambition des premiers pionniers était, avant tout, de rendre utilisables en toute saison les anciens chemins en terre battue ; souvent, la piste ainsi construite, aussitôt après le mouvement des terres, n'était que provisoire, en attendant que l'assiette de la plate-forme fut suffisamment stable pour lui permettre de recevoir la fondation et le revêtement définitifs.

Les études systématiques des sols et les nombreuses applications faites ont permis de mettre au point une méthode souple qui donne une solution neuve pour l'établissement de routes définitives ; cette méthode utilise au mieux les matériaux locaux avec le minimum d'incorporation, la surface de roulement étant ou non traitée comme pour les routes ordinaires.

Stabiliser un sol, c'est le mettre en mesure de résister dans toute la mesure du possible aux charges qui doivent lui être imposées, ainsi qu'aux agents atmosphériques, eau, chaleur et gel. Pour avoir une bonne résistance aux charges, il doit



être, par avance, aussi compact que possible ; pour résister à l'action du soleil, il ne doit pas avoir de retrait ; pour supporter le gel, il ne doit pas permettre l'ascension capillaire de l'eau à travers les pores ni la formation de glaçons à l'intérieur de la masse. On obtient ce résultat, d'une part, en choisissant convenablement les matériaux que l'on utilisera dans la confection de la fondation ou du revêtement et en les mettant en place de manière à réaliser la compacité maxima, d'autre part, en ajoutant aux matériaux naturels des liants, liants bitumineux, ciment ou sels minéraux, tels que chlorure de calcium ou même sel marin, qui améliorent sa résistance au poinçonnement.

Les Américains appellent « mécanique » une stabilisation obtenue sans additions.

Les recherches faites, notamment en Amérique, au cours des dix dernières années, ont permis de préciser les caractéristiques des matériaux qui peuvent être utilisés dans la confection de routes stabilisées. Ces matériaux se définissent, d'une part, par leur granulométrie, d'autre part, par leurs constantes physiques.

Sont décrits ensuite « l'étude de la granulométrie » (formule de TAYLOR), « les autres constantes physiques » (limites d'ATTERBERG de liquidité, de plasticité, de retrait), « la compacité » (densité PROCTOR).

Dans le chapitre « étude préliminaire du sol », les techniques américaines sont souvent citées :

Reste à déterminer si l'on se contentera d'une stabilisation mécanique, c'est-à-dire d'une simple mise en place systématique de matériaux de granulométrie déterminée et de teneur en eau convenable, ou si on l'améliorera par l'addition d'un liant approprié. On sera, dans ce choix, guidé par le trafic auquel la route aura à faire face et les moyens dont on dispose pour la réaliser.

On peut dire qu'en général, pour une fondation, on se contente d'une stabilisation mécanique. Pour un revêtement, toutes les fois que l'on peut, il faut stabiliser avec un liant. Le choix du liant dépendra essentiellement des conditions locales. Dans un pays où les liants hydrocarbonés sont chers, on emploiera du ciment ; si, au contraire, le liant bitumineux est plus économique que le ciment, comme dans de nombreux Etats de l'Amérique, on donnera la préférence au liant bitumineux.

On a, dans des cas très particuliers, utilisé soit du chlorure de calcium ou du sel marin, mais alors plutôt comme anti-poussière, des sous-produits des industries locales (mélasse de canne à sucre aux Indes, latex d'euphorbe en A.O.F., etc.). En Australie, on a également proposé de cuire l'argile qui constitue le terrain naturel et des appareils spéciaux ont été construits à cet effet. C'est un mode particulier de stabilisation qui peut être intéressant, notamment dans le cas des routes à tracer à travers la forêt équatoriale, par exemple dans les terres rouges d'Indochine où, sur des dizaines de kilomètres à travers bois, on ne trouve pas le sable ou gravier qui permettrait d'améliorer le terrain naturel pour en faire un revêtement.

L'étude préliminaire devra également déterminer le mode d'exécution du travail. Les Américains distinguent, à cet égard, le *mix in place*, ou confection sur place, et le *mix in plant*, ou confection du mélange en usine ou en carrière. La première méthode s'applique lorsque le terrain naturel est destiné à constituer la majeure partie des matériaux à stabiliser. Il sera alors plus économique de répandre sur le terrain en place les additions nécessaires et de procéder comme il sera dit plus loin pour avoir un mélange homogène. Au contraire, il est des cas où le terrain naturel est simplement utilisé comme plate-forme sur laquelle on vient apporter la totalité du revêtement provenant de matériaux extraits dans une ou plusieurs carrières. On peut, dans ce cas, avoir avantage à faire le mélange à la carrière même, à y incorporer le liant et à venir le déposer sur le lieu d'emploi où il est ensuite serré et régalié. Un exemple de ce dernier mode de procéder est le « béton d'Ecuelles », constitué uniquement par les déchets de certaine carrière de pierre tendre de la région parisienne. Ces déchets ont sensiblement la granulométrie-type des routes stabilisées. De plus, le calcaire, sous l'effet de l'eau de pluie chargée d'acide carbonique, se dissout superficiellement et recristallise en donnant une masse qui, même sans liant, donne de bons résultats comme fondation. Les matériaux envoyés de la carrière sur le lieu d'emploi et simplement répandus sur le sol préalablement nivelé sont un exemple de routes stabilisées spécialement adapté à la région parisienne. Additionnés de 5 % de ciment, ils donnent une masse à la fois résistante, inattaquable à l'eau et au gel et insensible à la chaleur.

Ainsi qu'on le voit, la stabilisation comporte des applications très nombreuses et très variées, allant de la simple amélioration des pistes coloniales à la construction de routes qui, terminées, ont un aspect voisin de nos routes à grand trafic.

Un chapitre est consacré au « matériel employé ». « Le matériel employé dans la construction de routes stabilisées n'est pas le matériel routier ordinaire, mais bien plutôt du matériel agricole » : rouleau « à pieds de mouton », défonceuse, niveleuse, autopatroll, camion, tonne d'arrosage.

Puis, Daniel BOUTET décrit la mise en œuvre de cette technique de routes et pistes «*stabilisées*» (stabilisations «*mécanique*», «*au ciment*», «*aux liants bitumineux*»).

Pour Daniel BOUTET, «*la technique des routes stabilisées est essentiellement une technique de construction rapide, économique, et qui a pris naissance dans un pays (les Etats-Unis) où la main-d'œuvre est très chère. Elle ne doit être appliquée que si l'on dispose de matériel et si l'on a un programme suffisant pour justifier des avancements importants, de l'ordre de 2000m<sup>2</sup> par jour et par équipe.*»

La sixième partie du livre de Daniel BOUTET est consacrée aux aspects financiers. Il est estimé, en prix de revient 1939 et tout compris, le m<sup>2</sup> de chaussée réalisée :

- empierrement cylindré à l'eau : 44F
- macadam – mortier : 32F
- pavage : 145F à 190F (pavé 14/20/16)
- tarmacadam : 31F
- pavage : 95F à 135F (pavé 8/10)
- bitugravillon : 19,2F
- revêtement en béton : 64F
- béton bitumineux : 3F

Daniel BOUTET<sup>5</sup> occupera la fonction de Directeur Général des chemins de fer et des routes du 16 décembre 1933 au 12 janvier 1937. Jacques BOULLOCHE<sup>6</sup> lui succédera, comme Directeur des Routes, jusqu'à l'arrivée d'André RUMPLER dans cette fonction le 22 septembre 1945.

Daniel BOUTET est nommé Vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées en 1941 jusqu'à sa cessation de fonctions le 1er avril 1951.

### **La conférence de 1946 sur «*l'état actuel de la technique routière aux Etats-Unis*».**

Les 24 et 25 juin 1946 se tient à l'Ecole Polytechnique une conférence organisée par le Ministère des Travaux Publics et des Transports sur «*l'état actuel de la technique routière aux Etats-Unis*». Jules MOCH, Ministre des Travaux Publics et des Transports est présent et préside les séances.

Son objet est de «*tirer des enseignements de la mission d'études*» qu'ont effectué aux ETATS-UNIS l'année précédente, Daniel BOUTET<sup>7</sup>, Michel DE BUFFEVENT et Louis CAUDRELIER.

En introduction, Daniel BOUTET remercie de sa présence le Ministre, Jules MOCH et précise que sa mission lui a permis de parcourir l'ensemble des ETATS-UNIS, de visiter routes, chantiers et carrières, d'avoir eu de longs entretiens avec les hauts fonctionnaires de l'Administration des routes américaines et d'avoir rapporté une énorme documentation.

Le 24 juin, Daniel BOUTET expose les programmes d'aménagement du réseau routier aux USA, puis Louis CAUDRELIER décrit les systèmes de croisements à niveau et à niveaux séparés.

---

<sup>5</sup> « BOUTET Daniel (1886-1971) : Ingénieur des Ponts et chaussées à Arras. Directeur adjoint des services de la reconstruction du Pas-de-Calais (1919). Ingénieur en chef du Pas-de-Calais (1920). Directeur général des chemins de fer et des routes (1933). Professeur du cours de routes à l'Ecole nationale des Ponts et chaussées de 1929 à 1953. Vice-président du Conseil général des Ponts et chaussées (1941). Vice-président de la SNCF (1944). Président de l'Association internationale permanente des congrès de la route de 1947 à 1953. Président du Comité national d'urbanisme. L'activité du président BOUTET s'exerça dans de nombreux domaines : celui des transports, où il prit une part active, entre 1933 et 1936, à la coordination fer-route ; celui de l'urbanisme, en qualité de président du Comité national d'urbanisme après la deuxième guerre mondiale ; et tout particulièrement dans celui de la technique routière : il développa notamment la technique des liants fillérisés et celle des bétons bitumineux. Son traité : *L'état actuel de la technique routière*, fit autorité en la matière. » (Extrait de l'Histoire de l'Administration Française. Le Corps des Ponts et Chaussées par A. BRUNOT et R. COQUAND – Editions du CNRS – 1982).

<sup>6</sup> Jacques BOULLOCHE sera arrêté avec sa femme et un de ses fils par la Gestapo le 6 août 1944. Ils seront déportés au camp de BUCHENWALD, RAVENSBRUCK et d'ELLRICH. Jacques BOULLOCHE mourra le 19 février 1945 à BUCHENWALD. Sa femme et son fils décéderont également en déportation.

<sup>7</sup> Depuis le Congrès de la Route de WASHINGTON (1938) des liens forts sont établis entre Daniel BOUTET et « Chief » McDONALD, patron du Bureau of Public Roads (BPR).

Le 25 juin, Michel DE BUFFEVENT traite de la technique des revêtements en béton de ciment et en béton bitumineux, puis Daniel BOUTET présente une série de photographies (certaines d'entre elles sont reproduites dans le numéro de la Revue Générale des Routes et de la Circulation Routière d'août 1946). Daniel BOUTET tire ensuite les conclusions de cette conférence.

Soulignons quelques aspects des propos tenus lors de ces journées des 24 et 25 juin 1946. Daniel BOUTET affirme que *« le réseau routier américain peut, dans son ensemble, être considéré comme entièrement moderne »*. Celui-ci s'est réalisé au moyen d'un grand effort financier mis en œuvre dès 1912. Les routes américaines ont été classées en fonction de leur rôle stratégique et économique. L'aide fédérale du Gouvernement américain a concerné 10 % de la longueur totale des routes de chaque Etat. *« Un laboratoire central entreprend des études générales et oriente les laboratoires des Etats qui ont mis chacun au point des spécifications standard imposées aux entrepreneurs »*. Les Services des grandes routes contrôlent ainsi 750 000 kilomètres, soit environ 16 % de l'ensemble du réseau national. Le financement a été assis sur une taxation des usagers (carburants,...) s'établissant en moyenne à 4 cents par gallon.

Cette modernisation du réseau routier américain accuse cependant -- selon Daniel BOUTET -- un certain retard sur le trafic automobile. Pour surmonter les difficultés d'expropriations nécessaires à la modernisation des routes, un parti pris de routes nouvelles a été, le plus souvent, choisi en ménageant dès à présent des élargissements possibles.

Des recherches de laboratoires ont été développées par les ingénieurs américains en ce qui concerne les revêtements. Des méthodes de contrôle ont été définies, des spécifications standard établies. Une évaluation de durée probable des chaussées a été fixée entre 4 ans pour les routes en terre et en graviers stabilisés, à 15/30 ans pour les routes en béton de ciment ou en béton bitumineux. Daniel BOUTET précise : *« Pour fixer les caractéristiques de leurs routes en fonction des besoins à satisfaire, [les ingénieurs américains] ont eu recours à des études pratiques, à une véritable analyse expérimentale des conditions de la circulation au moyen de divers appareils placés sur les chaussées »*.

Daniel BOUTET décrit, au cours de cet exposé, les actuelles caractéristiques adoptées aux États-Unis pour les nouvelles routes.

Il conclut cette première partie par l'importance de l'effort financier engagé et par la nécessaire diminution de l'insécurité routière aux ETATS-UNIS (40 000 morts en 1941 et 1 400 000 blessés) soit l'équivalent de... *« plusieurs divisions militaires »*. (!)

Michel DE BUFFEVENT expose les études de laboratoires et sur chantiers dans le domaine des revêtements routiers rigides ou flexibles. Notons cette remarque à propos des couches de fondation qui doivent être compactes pour être résistantes : *« le "hérisson" est inconnu aux ETATS-UNIS »*...

En conclusion de la seconde journée, Daniel BOUTET présente à l'assistance, en projection, une série de photographies prises par lui portant sur toutes les machines utilisées dans la technique routière américaine, sur la mise en œuvre et le finissage des divers types de revêtements, sur les « parkways » et sur l'urbanisme.

Il conclut : *« L'expérience des ETATS-UNIS devrait d'abord nous inciter à moins de parcimonie dans la fixation de nos largeurs de plates-formes particulièrement aux abords et à l'intérieur des grandes villes, et ensuite nous conduire à de sensibles progrès pour la confection des revêtements »*.

Il rappelle que la technique américaine bénéficie d'énormes moyens financiers *« qui ont permis de multiplier les laboratoires de recherches et le contrôle technique, chaque Etat ayant un laboratoire employant plusieurs dizaines de personnes et le Laboratoire Central occupant plus 150 ingénieurs et de 200 ouvriers »*.

Il estime «*qu'une nouvelle orientation de la technique s'impose [en FRANCE] sur nos chantiers routiers et que sous peine de destruction rapide il sera nécessaire d'engager à bref délai de gros travaux sur notre réseau, avec une main-d'œuvre réduite, rendant le recours à la machine inéluctable*».

Pour Daniel BOUTET, «*le rôle du laboratoire [doit] déterminer les proportions des mélanges, les propriétés des matières employées, définir les conditions des divers essais, vérifier les résultats*».

L'impératif immédiat est d'appliquer en FRANCE les méthodes américaines sans autre considération. «*Je crois fermement que nous avons le plus gros intérêt à prendre pour base de départ les standards américains. Vouloir les améliorer serait à l'heure actuelle véritable folie*». Et il ajoute plus loin : «*Quand nous serons plus affermis sur les progrès acquis, il nous sera possible de nous orienter vers de nouveaux progrès*».

Daniel BOUTET préconise donc, comme première tâche, de «*se procurer des matériaux répondant aux standards américains*» et pour cela «*reprandre tous les problèmes d'exploitation de nos carrières*». Il faudra ensuite «*définir la précision des essais, des méthodes de mesure, les primes ou indemnités destinées à couvrir les fournisseurs des dépenses qui leur infligeront des exigences complémentaires*». «*Dans ce domaine,*» ajoute Daniel BOUTET, «*le Laboratoire des Ponts et Chaussées<sup>8</sup> qui va être doté de nouveaux moyens, doit jouer un rôle très important : Il devra être complété par la création de laboratoires annexes régionaux et de laboratoires de chantiers*».

Pour Daniel BOUTET, il est indispensable de se doter de machines et, immédiatement, de machines américaines, et de programmer, sans interruption, des travaux sur plusieurs années.

Pour terminer, Daniel BOUTET fait confiance aux qualités des ingénieurs français et aux entrepreneurs pour réaliser tous les programmes qui leur seront fixés. «*Ce qui manque c'est l'argent*» dit-il. «*Les Américains ont compris... puissent chez nous, les pouvoirs publics le comprendre à leur tour*». «*Mettons-nous dès maintenant au travail*» sont ses mots de conclusion.

La mise en œuvre sera plus longue que peuvent le laisser supposer les propos de 1946.<sup>9</sup>

Mais la nécessité de renouveler les méthodes de construction et de travaux publics s'amplifie. Raymond PELTIER, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Sous-Directeur du LCPC produit, dans les Annales des Ponts et Chaussées de juillet-août 1950, une «*contribution à l'étude de la géotechnique routière en FRANCE et dans nos territoires d'outre-mer*».

En ouverture de cette étude détaillée, Raymond PELTIER indique : «*La mécanique du sol et, d'une façon plus générale, la "géotechnique" peut rendre de très grands services à la technique routière. En fait, la géotechnique routière est déjà très utilisée dans les pays neufs étrangers, et même dans nos colonies, mais c'est à peine si, en FRANCE, elle a dépassé le stade de l'expérimentation*». Le renversement des techniques est, d'emblée, posé : «*Les techniques routières classiques utilisent des matériaux choisis, préparés isolément et transportés, parfois, sur de longues distances. Au contraire, la géotechnique routière se propose d'utiliser les matériaux naturels, avec le minimum de préparation et de transport*».

*De plus, alors qu'un hérisson est obligatoirement posé à la main, la confection d'un béton d'argile ou l'amélioration d'un sol naturel peuvent et doivent être entièrement effectuées à la machine*».

Il est détaillé dans cet exposé :

- les pistes en terre naturelle ou en terre sélectionnée ;
- les pistes ou routes en terre améliorée ;
- les routes en béton d'argile ;
- les fondations de chaussées ;

---

<sup>8</sup> Remarquons que nous sommes en juin 1946, que le décret de création du LCPC attendra février 1949 et celui portant création des premiers Laboratoires Régionaux mai 1952 !

<sup>9</sup> Au même moment (1946-1949) la Direction des Routes organise des concours de prototypes de matériels pour l'entretien des routes. Est primée, parmi d'autres matériels, une «*brouette sableuse-gravillonneuse*» en avril 1948 pour un montant 100 000F réparti entre deux constructeurs...

- les sols stabilisés chimiquement ;
- l'amélioration des plates-formes ;
- le problème du gel et la construction des remblais.

Pour Raymond PELTIER beaucoup de ces techniques sont transposables en métropole, en particulier dans le domaine des fondations de chaussées. *« Le hérisson d'autrefois est, semble-t-il, condamné par l'importante main-d'œuvre qu'il exige. De plus, les charges roulantes vont sans cesse en croissant, transmettant des efforts sensibles à des profondeurs plus grandes dans le sol. Les pistes d'envol, par l'importance des roues d'avion qu'elles supportent ne sont, en fait, qu'une extrapolation de nos routes ; aussi l'utilisation de ces techniques nouvelles doit-elle y être généralisée ».*

### **Les travaux préparatoires à la décision de création des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées.**

Le 13 juin 1951 le Directeur des Routes, André RUMPLER adresse une circulaire aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, responsables des «*services ordinaires*» départementaux des Ponts et Chaussées pour enquêter sur les besoins et les usages des départements en ce qui concerne les essais de laboratoire.

Raymond PELTIER, alors Sous-Directeur du LCPC, rédige une «*note sur la création de Laboratoires régionaux*» transmise au Directeur du LCPC, René MABILLEAU, le 12 octobre 1951. Ce rapport va fonder les Laboratoires Régionaux.

*« Dans l'état actuel des techniques françaises, il est certain que des laboratoires régionaux pourraient être d'un précieux concours pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Sollicités à bon escient et en temps voulu, dans des domaines prudemment délimités, ces laboratoires permettraient aux ingénieurs du département et des départements voisins, d'une part de préciser et de justifier les dispositions techniques de leurs projets, d'autre part de contrôler étroitement la qualité des matériaux et du travail fourni par les entreprises ».*

L'autre motif de création des Laboratoires Régionaux est de «*décharger le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées d'une grande partie des essais courants, d'accélérer l'envoi des résultats d'essais... et surtout, d'améliorer la liaison entre ingénieurs et laboratoires*».

D'emblée, Raymond PELTIER propose la création de Laboratoires supra départementaux («*régionaux*»), opérationnels dans des domaines précisément établis et en relais du LCPC. L'implication des ingénieurs doit être forte. *« Il est essentiel que les ingénieurs participent à l'interprétation des essais de laboratoire, et ne laissent pas ce soin aux opérateurs ».*

Raymond PELTIER propose le dispositif suivant :

#### 1. Une «organisation administrative et financière aussi souple que possible».

Il rejette l'idée de laboratoires régionaux, «*succursales*» du LCPC : trop lourd, trop paralysé par les règles financières et administratives rigides, trop cher. *« Il paraît préférable de décentraliser au maximum, la gestion administrative et financière de ces laboratoires régionaux, en la confiant à quelques ingénieurs en chef de départements choisis à cet effet ».* La qualité scientifique et d'animation des futurs responsables de Laboratoires Régionaux paraît essentielle à Raymond PELTIER. Il s'agit donc de sélectionner, parmi les ingénieurs, ceux dont «*l'état d'esprit vis-à-vis des laboratoires*» convient.

Les conditions locales de création des laboratoires régionaux doivent être également appréhendées pour qu'ils s'adaptent aux besoins réels. *« Dans telle région il existera déjà un laboratoire de Travaux Publics plus ou moins officiel, dont il suffira de créer ou de développer les branches concernant les techniques routières ; ailleurs il n'existera rien ».*

Enfin, dans l'esprit de Raymond PELTIER, la «*décentralisation*» du LCPC par des Laboratoires Régionaux permettrait de répartir au mieux les frais de fonctionnement entre organismes concernés

par les routes nationales, les routes départementales ou les routes communales ou rurales. Une hiérarchisation des interventions entre le LCPC et les futurs Laboratoires Régionaux, entre catégories de routes, semble esquissée.

## 2. L' « intervention technique du Laboratoire [Central] des Ponts et Chaussées ».

Pour Raymond PELTIER, le LCPC doit être le centre de décision pour :

- Le choix des régions où installer des Laboratoires Régionaux ;
- La formation du personnel de ces futurs laboratoires (formation initiale, puis stages périodiques de perfectionnement) ;
- Le choix des essais confiés aux Laboratoires Régionaux (une hiérarchisation des essais est suggérée entre LCPC et Laboratoires Régionaux en fonction de leur complexité) ;
- La mise au point des procédures d'essais (afin de *« parler le même langage »* au plan national et pour évoluer au même rythme) ;
- Les conseils aux ingénieurs locaux pour l'utilisation et l'interprétation des résultats d'essais (l'idée des circulaires ou d'articles techniques est envisagée comme moyen de diffusion des connaissances) ;
- Le contrôle des Laboratoires Régionaux (examen des procès verbaux, inspections périodiques sur place) ;
- Le choix du matériel et des appareils d'essais dont se doteront les laboratoires ;
- L'information auprès des Laboratoires Régionaux des recherches et problèmes du moment existants dans d'autres laboratoires français ou étrangers.

Le LCPC est le centre, les Laboratoires Régionaux sont ses prolongements... mais sans que cela ne soit formalisé, *« que l'intervention du Laboratoire Central soit aussi peu obligatoire que possible »*, mais qu'elle soit fréquente, sollicitée et nécessaire.

Cette nouvelle configuration LCPC / Laboratoires Régionaux implique une réorganisation du LCPC. Raymond PELTIER propose déjà la création d'un *« secrétariat spécial pour assurer la liaison avec les Laboratoires Régionaux »*, chargé de désigner les ingénieurs responsables des contrôles et des inspections, et d'organiser leurs déplacements.

### 1. La question du « nombre de Laboratoires Régionaux ».

Raymond PELTIER propose un critère kilométrique. Chaque Laboratoire Régional pourrait exercer sur un espace circulaire d'environ 150km de rayon, permettant de *« faire l'aller et retour dans la journée »*, en métropole. *« Cette règle conduirait à équiper une douzaine de laboratoires en FRANCE et un ou deux en ALGERIE »*.

Pour Raymond PELTIER la création des Laboratoires Régionaux pourrait être progressive, *« ne compter au début que trois ou quatre laboratoires pilotes choisis spécialement »* qui pourraient être étudiés et surveillés par *« une commission permanente des Laboratoires »* assurant la liaison entre ceux-ci, la Direction des Routes et le LCPC.

### 2. Les « attributions des Laboratoires Régionaux ».

Raymond PELTIER propose de confier, dans un premier temps, des responsabilités aux Laboratoires Régionaux dans le domaine des bétons (analyses granulométriques, essais de ciment AFNOR, fabrication et conservation des éprouvettes, écrasement à la presse, éventuellement essais de contrôle des bétons routiers) ; des pierres et gravillons (essais granulométriques, de forme, de propreté, d'homogénéité, essais DEVAL et LOS ANGELES) ; des sols (granulométrie, limites d'ATTERBERG, portance, capillarité, essais mécaniques sommaires, teneur en eau, compacité) ; des liants hydrocarbonés (viscosité des goudrons, pénétration des bitumes, TRS, solubilité, tamisage et

teneur en eau des émulsions, essais d'adhésivité et d'enrobage) ; des contrôles de chaussées réalisées (analyse des revêtements hydrocarbonés avec l'appareil BENARD, contrôle du surfacage ou Viagraphe). Raymond PELTIER exclut, au début des responsabilités des Laboratoires Régionaux, les métaux.

### 3. Les «personnels locaux» et les «matériels nécessaires».

Ces moyens de travail seront fonctions du nombre d'essais demandés. Il est établi dès le départ une relation immédiate entre charge de travail et moyens disponibles ou pouvant être acquis. Cette conception "productiviste" va marquer durablement les Laboratoires Régionaux.

Estimant que chaque Laboratoire Régional couvrira environ six à neuf départements, Raymond PELTIER craint, au début, une submersion de travail.

Il est préconisé «en moyenne» l'effectif suivant :

- 1 ingénieur TPE spécialement formé ou 1 contractuel compétent, chef de laboratoire ;
- 1 physicien contractuel ou 1 adjoint technique pour les essais de béton, de pierres et de sol ;
- 1 chimiste contractuel ou 1 adjoint technique pour les liants hydrocarbonés.

Trois agents ! Un ingénieur fonctionnaire et deux contractuels...

La surface nécessaire de locaux est estimée à 100 m<sup>2</sup> (20 m<sup>2</sup> de bureau, 2 x 30 m<sup>2</sup> de salles d'essais, 20 m<sup>2</sup> de magasin).

Les Laboratoires Régionaux pourraient être équipés de l'appareillage suivant :

- une petite presse à mortier (25 tonnes),
- une presse à béton (250 tonnes),
- un jeu de tamis, des moules métalliques, des étuves,
- une balance hydrostatique,
- une machine DEVAL,
- une machine LOS ANGELES,
- des appareils pour les limites d'ATTERBERG, les essais PROCTOR et CBR,
- des appareils de CASAGRANDE,
- un appareil BENARD,
- un Viagraphe,
- des petits appareils divers pour l'étude des sols et de la chimie routière

Cet appareillage est estimé, en unité complète par Laboratoire Régional, à environ 5 000 000 de francs de l'époque.

Raymond PELTIER suggère des dotations moins complètes dans certains lieux en supprimant par exemple les essais pour les bétons routiers ou pour tous les bétons.

Des laboratoires routiers existants pourraient adapter leurs locaux actuels et se transformer en Laboratoires Régionaux. Le LCPC pourrait fournir «une partie du matériel et peut-être même du personnel».

En plus de son rôle de coordination et de centres de décision, le LCPC, servirait -- selon Raymond PELTIER -- :

- de Laboratoire Régional pour la région parisienne,
- de centre de recherches et d'études pour les essais spéciaux ou délicats,
- d'école du personnel et de guide pour les Laboratoires Régionaux,
- de laboratoires pilote.

Cette note, qui va être reprise dans son économie générale et sur beaucoup de ses aspects particuliers, encadre précisément ce que seront les Laboratoires Régionaux. Elle est probablement le résultat de réflexions diverses et peut-être (?) de l'enquête du Directeur des Routes du 13 juin 1951.

Elle est assurément inspirée des dispositifs américains<sup>10</sup> existants dans son Laboratoire Central et dans ses Laboratoires d'Etat.

Mais ce rapport du 12 octobre 1951 est pour beaucoup la réflexion de Raymond PELTIER qui synthétise les expériences et pratiques américaines, qui prend appui sur la situation française et qui a l'ambition de doter notre pays d'un outil technique et scientifique susceptible de faire face aux besoins de renouvellement des méthodes routières et de rénovation du réseau national.

### L'enchaînement des textes suivants et la préparation de la décision.

Suite à ce rapport PELTIER, les textes vont s'enchaîner rapidement et conduire à la décision de création des Laboratoires Régionaux.

#### **Le Directeur du LCPC, René MABILLEAU écrit le 31 octobre 1951 au Directeur des Routes, André RUMPLER.**

Dans ce courrier, le Directeur du LCPC fait le constat de la carence des services départementaux des Ponts et Chaussées en matière de contrôle de liants et d'agrégats (l'enquête du 13 juin 1951

---

<sup>10</sup> Parmi les notes annexes au rapport PELTIER de 1951, figure un descriptif des laboratoires américains, probablement rédigé après une mission de Roger COQUAND et Paul FUMET aux USA.

Ce "modèle" américain est ainsi décrit :

- Une Direction des Routes à WASHINGTON (le "Bureau of Public Roads" -- B. P. R.).
- Un laboratoire central attaché au B. P. R. et situé à ARLINGTON en VIRGINIE. « *Ce laboratoire permet au B. P. R. de contrôler les essais effectués par les Etats, d'effectuer les essais demandés par les ingénieurs du B. P. R. de WASHINGTON ou des B. P. R. des territoires. En outre, le laboratoire d'ARLINGTON effectue un important travail de recherche sur les diverses méthodes d'essais* ».
- Dans les Etats : Un service des routes de l'Etat (Highway Department), disposant dans la capitale d'un laboratoire plus ou moins important, permettant d'effectuer tous les essais relatifs aux projets étudiés et réalisés par l'Etat. Ce laboratoire dispose des appareils nécessaires pour appliquer des méthodes particulières mises en œuvre par l'Etat. « *C'est avant tout un laboratoire de routine et non un laboratoire de recherches* ». Parfois des « *brigades d'études sur le terrain et de sondages* » prolongent ce laboratoire d'Etat.

La plupart des laboratoires d'Etat effectuent les essais de reconnaissance des sols (granulométrie, indices d'ATTERBERG, compactage) et de résistance des bétons. Sur les gros chantiers d'entreprises un laboratoire itinérant, à la charge financière de l'entrepreneur, effectue les contrôles.

Une grande diversité de pratiques existe entre laboratoires administratifs selon les Etats.

Il existe quelques laboratoires privés, ayant une activité restreinte.

Une indication concernant la taille d'un laboratoire d'Etat américain figure dans ce document. La section sols du laboratoire de BATON ROUGE (LOUISIANE) comprend 1 ingénieur, 2 assistants, 3 dessinateurs, 11 employés. 2000 à 3000 échantillons sont étudiés chaque mois. Les études faites en 1950 couvraient une distance de 300 miles (483 km). De plus, quatre équipes de 3 ou 10 hommes interviennent sur le terrain pour les sondages.

La quasi-totalité des Etats américains opère un classement des sols en fonction de leurs caractéristiques physiques et chimiques. Ceci conduit à choisir les types de chaussées et de revêtements, et les méthodes à adopter, en tenant compte de l'intensité et de la fréquence des pluies, du gel et du trafic. Ce qui fait dire aux rédacteurs de cette note : « *Il est vain d'espérer que la simple transposition de ce qui a réussi dans un Etat déterminé permettra de résoudre sans autre étude les problèmes du territoire de FRANCE métropole ou d'outre-mer* ». Ils estiment vain d'espérer déterminer une épaisseur de chaussées « *au centimètre près* ». Ils considèrent nécessaire « *d'adapter les résultats à chaque région en étudiant expérimentalement les routes existantes* ».

Insistant sur les moyens importants (en locaux et en personnels nombreux) dont disposent les laboratoires américains, les rédacteurs de cette note souhaitent « *que les crédits alloués en FRANCE et dans les territoires d'outre-mer nous permettent de créer des services analogues* ». La dépense occasionnée par ces laboratoires américains est estimée à environ 1 % du total des dépenses routières « *c'est là un faible chiffre comparé aux économies que peut procurer le recours à une étude systématique* ».

Les auteurs de la note soulignent la préférence des américains pour les équipements et les méthodes de travail faciles et rapides à réaliser, « *même au détriment de l'exactitude* ».

Les auteurs de la note laissent entendre que le choix du sol-ciment plus fréquent que celui du sol-bitume peut-être « *le résultat d'une propagande mieux faite par les producteurs de ciment* »...



semble l'avoir révélé). Or l'utilisation de plus en plus fréquente de matériaux tout-venant, l'extension des chantiers d'enrobés nécessitent *«des moyens d'action très répartis»*. Le LCPC est submergé de demandes provoquant des retards dans les réponses.

René MABILLEAU constate qu'il existe déjà en province *«des laboratoires convenables à TOULOUSE et COLMAR et que les services de Saône-et-Loire et du Nord ont l'intention d'équiper des laboratoires convenables à AUTUN et LILLE»*. *«En Seine-Inférieure il existe un laboratoire des liants et l'ingénieur en chef a l'intention de monter un laboratoire des sols pour les travaux du pont de TANCARVILLE»*.

Le Directeur du LCPC propose donc au Directeur des Routes de *«créer en province un réseau de contrôle de travaux routiers»*. Il suggère de demander aux ingénieurs en chef des départements des Côtes-du-Nord (Côtes-d'Armor), de la Seine-Inférieure (Seine-Maritime), de la Meuse, du Maine-et-Loire, de la Gironde, du Rhône, et des Bouches-du-Rhône, *«d'installer un petit laboratoire régional équipé pour commencer, d'un matériel minimum et que l'on pourrait ultérieurement développer dans la mesure des services rendus»*. S'ajouteraient à cette liste les laboratoires existants de Haute-Garonne et du Haut-Rhin et ceux en cours de création du Nord et de Saône-et-Loire. L'ensemble resterait *«sous le contrôle technique étroit du Laboratoire Central»*.

René MABILLEAU propose la hiérarchie suivante :

Au LCPC, les recherches, les essais délicats. Au LCPC également la fonction de Laboratoire Régional *«pour les départements qui ne seraient pas rattachés à un Laboratoire Régional»*.

Aux 11 Laboratoires Régionaux le reste de l'activité.

Ces Laboratoires Régionaux pourraient être *«le plus souvent rattachés au parc routier du département»*. Le Directeur du LCPC insiste toutefois sur le choix de *«bons ingénieurs TPE s'intéressant aux questions d'essais et pour lesquels cette occupation devienne sans doute la principale»* pour les diriger.

René MABILLEAU reprend -- un peu à la baisse -- les propositions de configuration et de dotations suggérées par Raymond PELTIER.

Locaux : 80 à 100 m<sup>2</sup> *«au stade final»*. *«Pour commencer, 2 pièces de 20 m<sup>2</sup> chacune peuvent suffire avec eau, gaz et électricité»*.

Équipement minimum : une machine MANNHEIM pouvant être transformée en LOS ANGELES pour les essais d'agrégats ; un matériel de tamis, coupelles, étuves, balances, moules et dames, tarières permettant d'identifier les sols et matériaux naturels d'apport ; un matériel d'identification des liants pouvant être complété par un matériel pour les essais de ciment et béton. Le Directeur du LCPC estime cependant que ces derniers essais sont délicats et nécessitent des appareils *«trop coûteux pour être faits systématiquement dans tous les laboratoires de province»*.

Il estime la dépense de matériel proprement dit à 730 000 F par Laboratoire Régional. Une division par six sur l'estimation de Raymond PELTIER... Compte tenu du matériel existant dans certains lieux, la dépense nouvelle est estimée, pour tout le territoire, à 7 millions de francs.

Personnel : 1 agent contractuel *«ayant au moins une instruction générale du niveau du baccalauréat»* et *«quelques manœuvres à prendre dans le personnel des jeunes agents de travaux ou des auxiliaires»*. *«Une petite camionnette»* serait également nécessaire pour les prélèvements d'échantillons et le déplacement du matériel de contrôle sur les chantiers... La formation du personnel *«au moins 2 agents par laboratoire, un pour les sols, un pour les liants»* s'effectuerait au LCPC.

Cette lettre du 31 octobre 1951 du Directeur du LCPC est fortement inspirée du rapport de Raymond PELTIER du 12 octobre 1951. Si elle sous-estime les investissements nécessaires, l'essentiel n'est pas là. René MABILLEAU cherche le "feu vert" du Directeur des Routes pour la création d'un réseau de 11 Laboratoires Régionaux, prolongement du LCPC.

Et c'est ce que fait André RUMPLER.

Celui-ci rédige un courrier du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme du 30 novembre 1951 adressé aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées des départements où vont être créés un Laboratoire Régional, signé du Directeur des Routes, par autorisation ministérielle.

L'objet est la «*création et l'équipement complémentaire de Laboratoires Régionaux*».

Ces laboratoires auront pour fonctions de «*faciliter l'identification des sols et des matériaux routiers*» et «*permettra les contrôles des travaux*». Ils seront rattachés «*du point de vue technique au Laboratoire Central*». Ils pourront être utilisés par «*n'importe quel service*» pour, «*en quelques jours*», mesurer «*la dureté de l'agrégat*», «*la limite d'ATTERBERG*», «*la granulométrie d'un sol*», «*la formule d'un enrobé*», «*le contrôle d'un liant*», etc.

Le Directeur des Routes demande aux 10 Ingénieurs en chef des départements concernés (le Haut-Rhin et Colmar ont disparu...) de créer ce laboratoire régional «*le plus rapidement possible*».

Les moyens ont été réévalués depuis le courrier du Directeur du LCPC...

Question locaux : 80 à 100 m<sup>2</sup>, «*raccordés aux distributions de courant force, d'eau et de gaz*». Rez-de-chaussée ou sous-sol sont préconisés, ainsi que l'éloignement du fait du bruit de certaines machines...

Question matériel : Il sera acheté par chaque Ingénieur en Chef départemental sur indications du LCPC. La première enveloppe ne doit pas dépasser 2 millions de francs au total... On se situe entre l'estimation de PELTIER et celle de MABILLEAU !

Question personnel : «*l'un des meilleurs Ingénieurs des TPE*», «*deux aides du niveau du baccalauréat ou de l'enseignement technique*», et, dans la mesure des besoins «*comme manœuvre un ou deux auxiliaires routiers ou cantonniers*».

Question déplacement : «*affecter le plus tôt possible à ce laboratoire, sur votre dotation, une camionnette destinée au prélèvement d'échantillons et au transport du matériel*».

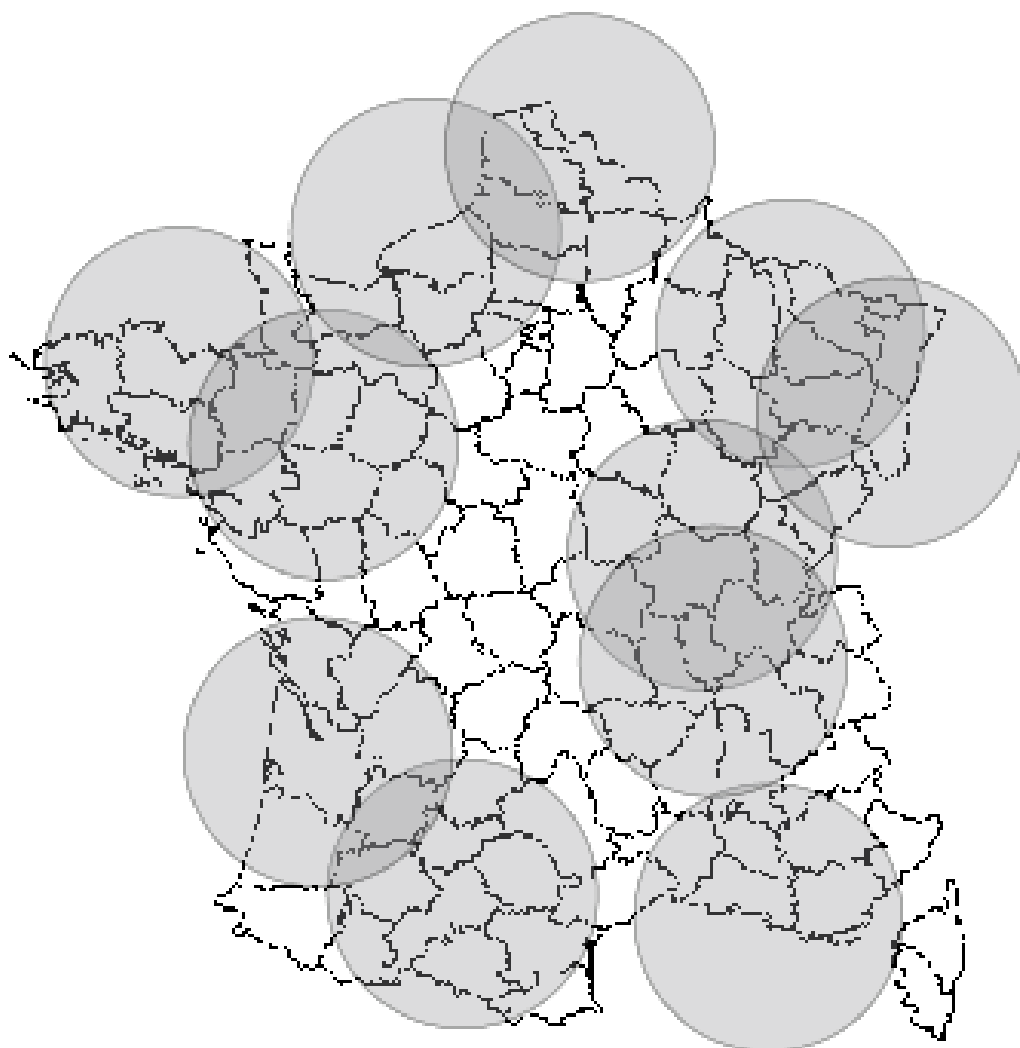
Le Directeur des Routes annonce un premier stage de formation professionnelle de quelques semaines au LCPC. «*Des contacts fréquents seront maintenus par la suite avec le LCPC*». Ce premier stage est prévu pour le mois de janvier 1952.

En interne, au LCPC, on se prépare à répondre aux sollicitations des dix Ingénieurs en Chef chargés de mettre en place un Laboratoire Régional. Une liste des matériels nécessaires pour l'exécution des essais confiés à ces laboratoires est mise au point et rédigée en note de service par le Directeur du LCPC, le 4 décembre 1951.

**Le 5 mars 1952, le Directeur des Routes, André RUMPLER, confirme par note auprès des services des bases aériennes, la création et l'aménagement de 11 Laboratoires Régionaux** (COLMAR est revenu... ; il n'est plus question de BAR-LE-DUC, mais de NANCY). L'équipement de ces laboratoires pour les essais et contrôles de liants et des bétons hydrauliques n'est pas prévu, pour l'instant. Ces Laboratoires sont placés sous la direction de l'Ingénieur en Chef du département «*avec un ingénieur [des Ponts et Chaussées] et un Ingénieur TPE plus ou moins spécialisé*». Les premiers stages de formation professionnelle des Ingénieurs TPE et des manipulateurs ont eu lieu au LCPC. Les locaux des Laboratoires Régionaux «*sont en cours d'aménagement*».

Le Directeur des Routes estime toutefois qu'il faudra de «*6 à 8 mois avant que l'organisation soit parfaitement en place, le matériel au complet et les opérateurs parfaitement familiarisés avec les appareils et les méthodes*».

«*D'ici quelques mois*», indique André RUMPLER, «*ces nouvelles possibilités d'étude et de contrôle*» seront «*naturellement mises à la disposition*» des Directions des Bases Aériennes «*pour les travaux de construction et d'entretien de pistes d'aérodromes*». Le Directeur des Routes affirme être prêt à examiner l'élargissement du nombre de Laboratoires Régionaux si cela apparaissait insuffisant dans le secteur des bases aériennes.



La zone de 150 km de proximité des 11 premiers Laboratoires Régionaux créés.

# Le temps des décisions

Puis vient le temps des décisions.

Deux textes actent la création des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées :

- Une “circulaire” ministérielle du 27 mai 1952 de la Direction des Routes, non publiée au journal officiel, mais signée par le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, André MORICE.
- Une “lettre” du Directeur des Routes du 13 novembre 1952, signée par André RUMPLER.

## La circulaire ministérielle n° 59 du 27 mai 1952.

Elle traite des prescriptions concernant la “*construction des chaussées*”. Il est assez significatif et symbolique que le premier texte officiel portant création et trace des Laboratoires Régionaux soit centré sur les chaussées routières. C'est bien là l'objectif premier de ces organismes : pouvoir prescrire et accompagner la construction des routes.

Cette circulaire n° 59 est très technique et assez détaillée. Toutefois le renouvellement des techniques et des technologies est affirmé dans le préambule.

Il existe maintenant de nouveaux “*procédés de construction de routes, non traditionnels en FRANCE métropolitaine*”. Ces technologies sont considérées comme connues ou pouvant l'être (“*articles de revues techniques*”, “*conférences*”, “*expériences locales*”).

L'objectif est triple :

- “*adapter les chaussées à un trafic de plus en plus rapide et lourd*” ;
- avoir “*recours à des matériaux locaux non traditionnels*” ;
- utiliser et développer “*des moyens mécaniques*”.

Moderniser les chaussées pour tenir compte du développement important du trafic, en particulier du trafic poids lourds ; utiliser de manière économe les ressources de matériaux locaux ; substituer au travail manuel une mécanisation poussée. Dans ces trois dimensions un véritable bouleversement des techniques est proposé.

Il est annoncé une codification des règles et procédés nouveaux de construction. Mais, dès à présent, des prescriptions sont énumérées. C'est l'objet même de cette circulaire ministérielle.

Et c'est d'autant plus urgent, que les crédits du Fonds d'investissement routier vont arriver. L'argent est là, utilisons-le au mieux !

La chaussée type, le “*hérisson*” de TRESAGUET de 1775 et ses dérivés ont vécu. La circulaire le précise : “*Il ne faut plus adopter systématiquement la chaussée type comportant une couche inférieure en blocage de 0,2 m à 0,25 m, et une couche supérieure en macadam de 0,10 m à 0,15 m*”. Il s'agit de “*bien étudier les terrains de fondation*” pour :

- “*fixer judicieusement le profil en long en évitant le plus possible de faire reposer une chaussée sur un mauvais terrain*” ;
- “*fixer l'épaisseur totale à donner à la chaussée et la décomposer en différentes couches*”.

Pour cela il faudra réaliser des “*essais d'identification*” des sols “*à partir d'échantillons prélevés dans des sondages rapprochés*”. Ces essais porteront essentiellement sur l'analyse granulométrique du sol et sur les deux principales limites d'ATTERBERG : la limite de liquidité et la limite de plasticité. Sera ainsi dressée une “*carte du sol*” où l'on effectuera des essais de “*portance (CBR), compactage et capillarité*”. De plus “*il est indispensable de savoir à quel niveau peuvent s'établir les nappes d'eau dans diverses circonstances et*

*d'avoir une idée de la perméabilité du terrain et de la sensibilité aux remontées capillaires*” pour apprécier l'opportunité de prescrire une sous-couche filtrante et de prévoir les conséquences possibles du gel. Il sera nécessaire aussi de *“compacter le sol au mieux pour permettre de réduire l'épaisseur de la chaussée”*. Un optimum de compactage sera recherché au moyen des essais PROCTOR (normal et modifié).

La circulaire du 27 mai 1952 précise les conditions de mise en place d'une éventuelle “sous-couche”. Puis elle décrit les caractéristiques attendues des *“couches inférieures des chaussées”* : deux en général. Les couches supérieures sont décrites avec différentes variantes : macadam dur et mi-dur ; béton de sol avec imprégnation d'un liant hydrocarboné ; sol ciment, sol goudron ou sol bitume. Dans ce dernier cas le *“recours au Laboratoire Central pour l'étude des projets”* est conseillé.

Cette circulaire invite chaque département, à établir *“un inventaire des ressources du sol”*.

Quant au revêtement superficiel des chaussées par tapis de matériaux enrobés, il est indiqué que cette technique est appelée à prendre *“une importance rapidement accrue”*. La circulaire insiste toutefois sur les coûts en *“organisant les commandes de façon à permettre le plein-emploi du matériel”* et à rechercher *“des économies dans les procédés de fabrication et dans le choix des matériaux”*.

Cette circulaire invite à l'accumulation de connaissances et de pratiques nouvelles dans le domaine de la construction des chaussées.

Il va être *“désigné quelques ingénieurs qui, en sus de leurs attributions actuelles, éventuellement allégées, auront pour mission de se tenir au courant de toutes les questions relatives à l'emploi [ici des enrobés] dans un groupe de départements, et de faire profiter les ingénieurs de ces départements d'une expérience qu'ils développent aisément”*. *“ Ces groupes de départements seront constitués en tenant compte des affinités géographiques ”*.

La circulaire ministérielle du 27 mai 1952 se conclut (7em) par *“la création de Laboratoires Régionaux”*. *“ Afin de faire face au développement des essais de laboratoire et de décharger le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, j'ai prescrit l'organisation, qui est en cours de réalisation, de onze Laboratoires Régionaux dans les localités ci-après :*

**LILLE, ROUEN, NANCY, COLMAR, SAINT-BRIEUC, ANGERS, AUTUN, LYON, BORDEAUX, TOULOUSE et MARSEILLE.**

*Ces laboratoires seront équipés pour l'identification des sols et les principaux essais relatifs aux agrégats et aux liants plastiques ”*.

Les Laboratoires Régionaux répondront au développement à venir des essais. Ils sont placés dans le prolongement du LCPC. Ils sont, dès le départ, nombreux : 11. Ils couvrent le territoire national dans son pourtour. Nous examinerons, par la suite, la question du “centre” de la FRANCE.

Les Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées sont nés sous le signe des chaussées.

Cette circulaire *“construction des chaussées”* sort définitivement de la référence à une chaussée type devenue inadaptée. Des optimums sont recherchés dans différents domaines : volume des matériaux, nombre et choix des sous-couches et couches, choix et épaisseur des tapis d'enrobés, réduction de la main-d'œuvre, utilisation maximale des machines,... Il s'agit d'utiliser, au mieux, les moyens financiers disponibles.

Cette circulaire ouvre une autre conception dans la construction des routes. Il s'agit d'adapter la réalisation des chaussées aux conditions locales (en ressources en matériaux, en main-d'œuvre, en mécanisation, en savoir-faire,...). L'uniformisation des méthodes et des prescriptions n'est plus de mise. Le texte du 27 mai 1952 est un puissant appel à l'innovation et à l'expérimentation.

### **Entre deux textes.**

Un mois avant cette circulaire ministérielle, le Directeur des Routes répartissait, par **courrier du 22 avril 1952**, les crédits affectés pour la mise en place de chaque Laboratoire Régional. Cette répartition est le résultat du courrier ministériel, signé André RUMPLER du 30 novembre 1951. Des crédits spéciaux sont ouverts :

Département et Ville	Crédits d'aménagement de bâtiment	Equipement du laboratoire
Bouches-du-Rhône - Marseille	4,5	2
Côtes-du-Nord – St Brieuc	4,5	2
Haute-Garonne - Toulouse	3	2
Gironde - Bordeaux	1,5	2
Maine-et-Loire - Angers	4,5	2
Meurthe-et-Moselle - Nancy	4,5	2
Nord - Lille	0,5	2,5
Haut-Rhin - Colmar	-	0,5
Rhône - Lyon	1	2
Saône-et-Loire - Autun	-	1,2
Seine-Inférieure - Rouen	4	2
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>20,2</b>

(en millions de francs)

Les laboratoires déjà existants sont moins ou pas dotés en crédits d'aménagement de bâtiment. La dotation type de départ pour un nouveau Laboratoire Régional est de : 4,5 millions de francs pour les bâtiments et 2 millions de francs pour l'équipement.

Près de 50 millions de francs<sup>11</sup> sont donc dégagés, début 1952, pour constituer le premier réseau des 11 Laboratoires Régionaux initiaux.

Le Directeur des Routes insiste auprès des Ingénieurs en Chef départementaux concernés par la création d'un Laboratoire Régional sur l'installation rapide de ceux-ci *“pour qu'ils puissent immédiatement commencer à satisfaire aux nombreuses demandes même si leur installation n'est pas terminée. La plupart des mesures simples peuvent se faire dans un local provisoire”*. (!)

Par **note du 2 mai 1952**, Marius DURIEZ, Directeur de recherche et d'essai signale au nouveau Directeur du LCPC, Marcel BOUTET<sup>12</sup>, nommé à ce poste le 1er avril 1952, que les modes opératoires des essais à réaliser ont été *“correctement enseignés”* aux stagiaires des Laboratoires Régionaux. La documentation et les spécifications concernant ces essais ont été rassemblées. *“Avec ces textes, les agents chargés des Laboratoires de province pourront exécuter correctement leur mission”*.

Toutefois, Marcel DURIEZ propose *“pour stimuler les agents chargés de conduire les travaux des laboratoires de province, et pour contrôler leurs méthodes de travail, d'effectuer au moins une visite (et peut-être une autre quelque mois après) dans chacun des laboratoires de province”*.

Le Directeur des Routes organise **le 28 mai 1952 une conférence** *“en vue de la mise au point de l'organisation des laboratoires régionaux”*.

Un état des lieux est fait. Sauf COLMAR, qui disposait déjà de matériel, et NANCY, qui n'a pas encore passé commande, tous les autres laboratoires sont ou seront opérationnels, au plus tard au cours du deuxième semestre 1952.

Cette conférence permet :

- d'arrêter la liste des *“essais normaux de première phase”*,
- de fixer avec précision les modes opératoires correspondants,
- de vérifier la conformité du matériel nécessaire avec celui commandé, en cours d'approvisionnement ou d'installation,

<sup>11</sup> Cela représente environ 1 million d'euros - janvier 2001.

<sup>12</sup> Ne pas confondre avec Daniel BOUTET.

- d'arrêter le dispositif permettant de vérifier les résultats des essais normaux au fur et à mesure que les Laboratoires Régionaux s'estiment en état de les faire officiellement.

Des “*matériaux témoins*” seront envoyés dans chaque Laboratoire afin qu'ils produisent sur ces échantillons des résultats communiqués au LCPC pour vérifier la bonne qualité des essais effectués. Ce système sera renouvelé régulièrement.

Une tournée d'inspection s'effectuera dans chaque Laboratoire Régional dès 1952.

La création des Laboratoires Régionaux doit servir aussi à renforcer les liaisons entre services départementaux et LCPC.

Il est proposé au cours de cette première conférence des Laboratoires Régionaux :

- d'organiser “*2 à 3 réunions par an au Laboratoire Central*” entre les représentants du LCPC et un représentant de chaque Laboratoire Régional,
- de mettre en place “*un comité de liaison avec la Direction des Routes*” associant les représentants du LCPC et 6 représentants des Services Extérieurs “*dont en particulier 2 à 3 Ingénieurs chargés des Laboratoires Régionaux*”,
- de tenir, une fois par an, au Ministère une réunion plénière,

Dès leur mise en place, les Laboratoires Régionaux sont dotés d'organismes et d'outils de coordination, de suivi et de synthèse.

Se pose, aussi, la question des Laboratoires Départementaux “*qui existent ou se créent spontanément dans de nombreux départements*”. Pour le Directeur du LCPC, “*le mieux, pour l'instant du moins, paraît être de les considérer comme non officiels et donc sans contrôle, tout en leur recommandant la prudence*”...

### **La lettre du Directeur des Routes du 13 novembre 1952.**

Le 13 novembre 1952, le Directeur des Routes, André RUMPLER adresse aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées ayant en charge un Laboratoire Régional, **une lettre relative “à la création et au fonctionnement des Laboratoires Régionaux”**.

Il s'agit là du premier texte réellement spécifique aux Laboratoires Régionaux. Celui du 27 mai 1952 était d'abord centré sur la construction des chaussées.

Cette lettre du 13 novembre 1952 précise :

- Le rôle du LCPC : suivre la réalisation des Laboratoires Régionaux, les conseiller pour l'acquisition du matériel et l'organisation des essais, contrôler leur technique. “*Vous aurez donc à garder un contact étroit avec le Laboratoire Central qui exercera un contrôle permanent de l'activité des Laboratoires Régionaux, notamment pour des échanges de renseignements, des inspections et des essais témoins*”.
- Les premiers “*essais normaux*” que devront pouvoir exécuter le plus tôt possible les Laboratoires Régionaux :
  - agrégats (granulométrie, forme, propreté) ;
  - sols (granulométrie, sédimentométrie, limite de liquidité, indice de plasticité) ;
  - liants plastiques (goudrons, bitumes, bitume fluide, émulsion de bitume, teneur en liant d'un enrobé et granulométrie résiduelle).
- Les processus opératoires sont détaillés en notes annexées. Des matériaux témoins seront envoyés dans les Laboratoires Régionaux qui effectueront des essais, transmettront les résultats au LCPC pour vérification de leur justesse afin d'obtenir l'“aval”. Cette procédure sera répétée régulièrement.
- Les Laboratoires Régionaux devront recueillir une documentation statistique générale sur les ressources géologiques de leur zone d'intervention.
- Des réunions d'information seront organisées périodiquement avec participation du

LCPC et des Laboratoires Régionaux.

- L'existence de Laboratoires Départementaux est jugée “très bonne”... “pourvu qu'elle ne conduise pas à des dépenses exagérées de matériel”. Il est proposé “de laisser à ces laboratoires pour le moment un caractère officieux ; l'effort d'organisation contrôlée devant porter exclusivement sur les Laboratoires Régionaux”. (!)
- Concernant les essais types, “il est indispensable de n'utiliser que les tamis et passoirs AFNOR à l'exclusion de tous autres”. À ce propos, il est regretté que cette définition ne concorde pas avec celle admise aux ETATS-UNIS. D'autres essais types seront demandés aux Laboratoires Régionaux (sur l'épreuve de forme des pierres et des gravillons, sur les agrégats, sur la portance des sols,...) dès qu'ils auront été mis au point par le LCPC.
- “ Il n'est pas question pour le moment de fixer des règles rigides pour la gestion administrative des Laboratoires Régionaux (statut et rémunération du personnel, recettes et dépenses). Il n'y a pas lieu, jusqu'à nouvel ordre, de faire payer les essais, qui ne devront être faits qu'au profit des services des ponts et chaussées ”.

Le fonctionnement administratif des Laboratoires Régionaux, les qualifications, rémunérations et conditions sociales de leurs personnels sont -- pour l'instant -- laissés à l'instigation des Ingénieurs en Chef départementaux. Un écart va se produire entre l'“orchestration” nationale des Laboratoires Régionaux, afin, qu'avec le LCPC ils “parlent le même langage” dans le domaine technique et les conditions de vie et de travail des personnels employés dans ces organismes. Les concepteurs des Laboratoires Régionaux estimaient -- à tort -- qu'un très faible effectif serait suffisant. La dimension sociale n'apparaissait pas fondamentale dans le fonctionnement des Laboratoires Régionaux, sauf dans la transmission des connaissances et la formation professionnelle. Le perfectionnement et le développement des Laboratoires Régionaux, conjugués aux demandes et luttes sociales qui vont s'y dérouler, combleront par la suite cet écart.

Enfin, la lettre du 13 novembre 1952 fixe la première répartition des zones d'action entre Laboratoires Régionaux.

Laboratoire	Zone d'action
PARIS (LCPC)	Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Marne, Aube, Yonne, Loiret, Loir-et-Cher, Eure-et-Loir, Oise
LILLE	Nord, Pas-de-Calais, Aisne, Ardennes
ROUEN	Somme, Seine-Inférieure, Eure, Orne, Calvados, Manche
SAINT-BRIEUC	Côtes-du-Nord, Finistère, Ille-et-Vilaine, Morbihan
ANGERS	Mayenne, Sarthe, Loire-Inférieure, Maine-et-Loire, Indre-et-Loire, Vienne, Vendée, Deux-Sèvres
AUTUN	Côte-d'Or, Jura, Saône-et-Loire, Nièvre, Allier, Cher
NANCY	Meuse, Moselle, Meurthe-et-Moselle, Haute-Marne, Vosges
COLMAR	Bas-Rhin, Haut-Rhin, Haute-Saône, Belfort, Doubs
LYON	Rhône, Ain, Haute-Savoie, Loire, Haute-Loire, Ardèche, Drôme, Isère, Savoie
MARSEILLE	Lozère, Var, Vaucluse, Bouches-du-Rhône, Gard, Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes
TOULOUSE	Lot, Tarn-et-Garonne, Aveyron, Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales, Ariège, Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées, Gers, Tarn
BORDEAUX	Basses-Pyrénées, Landes, Lot-et-Garonne, Gironde, Dordogne, Charente, Charente-Maritime



Les départements de l'Indre, de la Haute-Vienne, de la Creuse, de la Corrèze, du Puy-de-Dôme et du Cantal “seront ultérieurement rattachés à un laboratoire à créer dans le centre”. En attendant, ces départements pourront s'adresser “au Laboratoire Régional le plus proche ou au LCPC”.

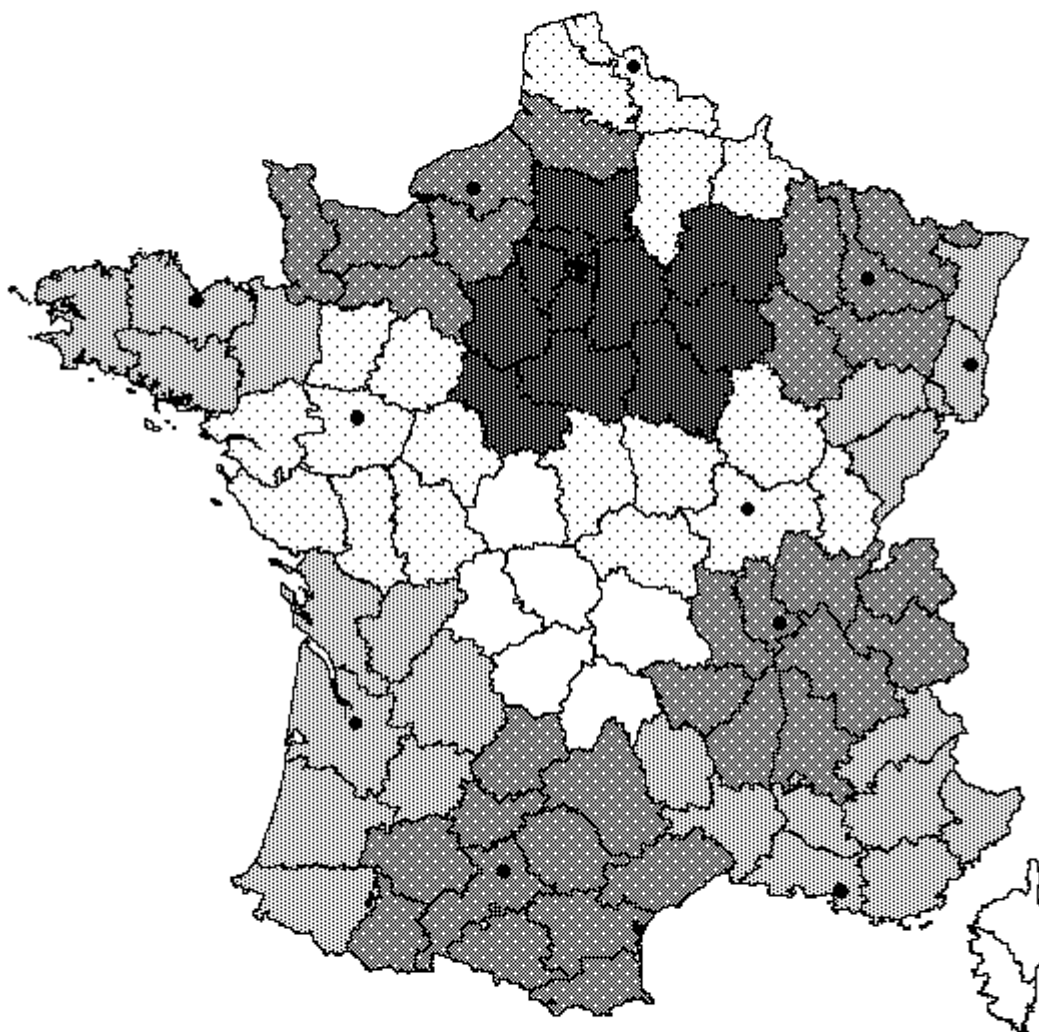
Remarquons que dans la répartition du territoire métropolitain entre Laboratoires Régionaux, la Corse ne figure pas. Mais, dès la première organisation du “réseau” des laboratoires, une volonté de couverture complète du territoire est affichée. Le centre de la FRANCE (et la région parisienne mais cela est amplement compensé par la présence du Laboratoire Central) ne dispose pas de Laboratoire Régional. Cette situation va perdurer quelques temps. Elle reflète l'écart de développement entre zones territoriales et des stratégies d'aménagement qui, déjà, “évitent” le Massif central. La “question” de la région parisienne sera traitée de manière spécifique, nous l'examinerons par la suite.

Enfin l'appellation “régionale” de ces laboratoires et leur affectation d'une zone territoriale déterminée (de 4 à 11 départements), sont logiques. Mais ce ne sera pas sans conséquence. Les “régions” territoriales françaises ne sont pas -- encore -- bien déterminées. Les Laboratoires Régionaux anticipent donc. Leur nombre (11 pour commencer), leurs frontières vont se heurter à la mise en place des régions françaises. Cela va entraîner des rigidités, quelques glissements de responsabilités d'un laboratoire sur un autre, des “incidents de frontières”, voire des “conquêtes de territoire”, et une certaine indifférence des Laboratoires “Régionaux” vis-à-vis de la régionalisation française.



Les premiers Ingénieurs des TPE nommés pour bâtir et diriger un Laboratoire Régional	
LILLE	Gérard GOSSE
NANCY	MULOT*
COLMAR	Léon SAETTEL (et René SCHEE**)
AUTUN	Armand DUCLOUX
LYON	René CHABANAS
MARSEILLE	Jean-Noël BOTTERO
TOULOUSE	André FONTAN
BORDEAUX	ESCUREYX
ANGERS	MARC
SAINT-BRIEUC	Michel RUBAN
ROUEN	Edmond VARNEVILLE

\* Ingénieur SNCF

\*\* Autre qualification



13 novembre 1952

-  responsabilité directe du LCPC
  
-  responsabilité LCPC en attendant un rattachement "à un laboratoire à créer dans le Centre"

# **MISE EN PLACE ET DEVELOPPEMENT**

## **Evolution du nombre de Laboratoires Régionaux, de leur zone géographique, de leur champ d'activité, de leur spécialisation.**

Les textes de 1952 ont créé onze premiers Laboratoires Régionaux. Mais, nous l'avons vu précédemment, certaines zones du territoire ne sont pas attribuées. C'est en particulier le cas d'un axe qui va de la Somme au Cantal.

### **21 janvier 1957 : Création du Laboratoire Régional de SAINT-QUENTIN.**

Ce douzième Laboratoire Régional est créé par la Direction des Routes et de la Circulation Routière le 21 janvier 1957. Il a la responsabilité des départements de la Somme, de l'Aisne, des Ardennes et de la Marne. De ce fait, le Laboratoire Régional de LILLE perd deux départements (Aisne et Ardennes), le Laboratoire Régional de ROUEN un département (Somme). Le LCPC transfère à SAINT-QUENTIN la responsabilité qu'il exerçait directement sur le département de la Marne.

### **7 mars 1959 : Création du Laboratoire Régional de BLOIS.**

Treizième Laboratoire Régional créé par le Directeur des Routes et de la Circulation Routière, le 7 mars 1959, BLOIS a la responsabilité des départements du Loir-et-Cher, Loiret, Cher et Indre. Le Laboratoire Régional d'AUTUN perd donc le Cher. Le LCPC transfère au nouveau Laboratoire Régional la responsabilité qu'il exerçait directement sur les départements du Loir-et-Cher et du Loiret.

La zone de responsabilité directe du LCPC tend à se réduire à la région parisienne, avec une excroissance sur l'est.

Le Laboratoire Régional de BLOIS couvre en partie la zone “ *en attente d'un laboratoire à créer dans le centre* ”. Cette zone résultante (6 départements) se trouve maintenant dissociée de la zone de responsabilité directe du LCPC.

### **1961 : Modification de territoires.**

La création des onze premiers Laboratoires “Régionaux” suivie de ceux de SAINT-QUENTIN et de BLOIS et leur affectation d'un territoire “régional” s'était effectuée sur un espace encore peu structuré au plan régional.

22 régions de programmes d'action régionaux sont constituées par le Gouvernement Pierre MENDES-FRANCE en 1954, transformées l'année suivante par le Gouvernement EDGAR-FAURE en régions de programmes, puis, en 1964, en Comités de Développement Economique Régional (CODER).

Par la suite ces 22 CODER deviendront des Etablissements Publics Régionaux (1972), puis des collectivités territoriales de plein exercice en 1982.

Le territoire national se structure, petit à petit, en “régions” qui prennent de l'importance sur les plans économique et administratif. Mais cette organisation régionale du territoire se heurte aux constructions antérieures des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées. Il y a des manques et les territoires ne se superposent pas systématiquement.

Des réflexions sont menées au sein de la Direction des Routes et de la Circulation Routière avec

le LCPC pour “ faire coïncider le découpage des circonscriptions d'action régionale avec le découpage des zones d'action normale des laboratoires régionaux ”.

Dans un courrier du 26 septembre 1961, Jean DURRIEU, Ingénieur des Ponts et Chaussées, propose à la Direction des Routes et de la Circulation Routière, les conclusions suivantes :

- La coïncidence complète entre zones d'action des Laboratoires Régionaux et des CODER n'est pas possible ;
- Certaines modifications peuvent cependant être faites.

Une redistribution des départements s'effectue :

Laboratoires Régionaux concernés	Régions et Départements	Commentaires faits par Jean DURRIEU
LILLE	<u>Nord Pas-de-Calais :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nord</li> <li>• Pas-de-Calais</li> </ul>	
SAINT-QUENTIN	<u>Picardie :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Somme</li> <li>• Aisne</li> <li>• Oise</li> </ul> <u>Champagne Ardenne :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ardennes</li> <li>• Marne</li> </ul>	Ajouté à SAINT-QUENTIN
NANCY	<u>Lorraine :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meuse</li> <li>• Meurthe-et-Moselle</li> <li>• Vosges</li> <li>• Moselle</li> </ul> <u>Champagne Ardenne :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Haute-Marne</li> </ul>	Attribué à NANCY pour sa proximité géographique
COLMAR	<u>Alsace :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bas-Rhin</li> <li>• Haut-Rhin</li> </ul> <u>Franche Comté :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Haute-Saône</li> <li>• Doubs</li> <li>• Territoire-de-Belfort</li> </ul>	
AUTUN	<u>Bourgogne :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Côte-d'Or</li> <li>• Nièvre</li> <li>• Saône-et-Loire</li> <li>• Yonne</li> </ul> <u>Franche Comté :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jura</li> </ul> <u>Auvergne :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Allier</li> </ul>	Ajouté à AUTUN  Attribué à AUTUN pour sa proximité géographique

<b>LYON</b>	<u>Rhône Alpes :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ain</li> <li>• Haute-Savoie</li> <li>• Savoie</li> <li>• Isère</li> <li>• Drôme</li> <li>• Ardèche</li> <li>• Rhône</li> <li>• Loire</li> </ul> <u>Auvergne :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Haute-Loire</li> </ul>	
<b>MARSEILLE</b>	<u>Provence Côte d’Azur :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vaucluse</li> <li>• Bouches-du-Rhône</li> <li>• Hautes-Alpes</li> <li>• Basses-Alpes</li> <li>• Var</li> <li>• Alpes-Maritimes</li> </ul> <u>Languedoc Roussillon :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lozère</li> <li>• Gard</li> </ul>	(La Corse n’est pas attribuée)
<b>TOULOUSE</b>	<u>Midi Pyrénées :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lot</li> <li>• Aveyron</li> <li>• Tarn</li> <li>• Tarn-et-Garonne</li> <li>• Gers</li> <li>• Haute-Garonne</li> <li>• Hautes-Pyrénées</li> <li>• Ariège</li> </ul> <u>Languedoc Roussillon :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hérault</li> <li>• Aude</li> <li>• Pyrénées-Orientales</li> </ul>	
<b>BORDEAUX</b>	<u>Poitou Charentes :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Charente-Maritime</li> <li>• Charente</li> </ul> <u>Aquitaine :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dordogne</li> <li>• Gironde</li> <li>• Lot-et-Garonne</li> <li>• Landes</li> <li>• Basses-Pyrénées</li> </ul>	Desservis plus commodément par BORDEAUX

<b>ANGERS</b>	<u>Pays de la Loire :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayenne</li> <li>• Sarthe</li> <li>• Maine-et-Loire</li> <li>• Loire-Atlantique</li> <li>• Vendée</li> </ul> <u>Poitou Charentes :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deux-Sèvres</li> <li>• Vienne</li> </ul>	
<b>BLOIS</b>	<u>Centre :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cher</li> <li>• Loiret</li> <li>• Loir-et-Cher</li> <li>• Indre</li> <li>• Indre-et-Loire</li> <li>• Eure-et-Loir</li> </ul>	Ajouté à BLOIS Ajouté à BLOIS
<b>SAINT-BRIEUC</b>	<u>Bretagne :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finistère</li> <li>• Côtes-du-Nord</li> <li>• Morbihan</li> <li>• Ile-et-Vilaine</li> </ul>	
<b>ROUEN</b>	<u>Haute Normandie :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seine-Maritime</li> <li>• Eure</li> </ul> <u>Basse Normandie :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Calvados</li> <li>• Orne</li> <li>• Manche</li> </ul>	
<b>Responsabilité directe du LCPC</b>	<u>Région Parisienne :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seine</li> <li>• Seine-et-Oise</li> <li>• Seine-et-Marne</li> </ul> <u>Champagne Ardenne :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aube</li> </ul>	Pour l'instant

Il subsiste une zone non pourvue en Laboratoire Régional située au centre de la FRANCE :  
le Limousin, avec :

- Haute-Vienne
- Creuse
- Corrèze

une partie de l'Auvergne, avec :

- Puy-de-Dôme
- Cantal

Concernant cette zone, Jean DURRIEU fait le commentaire suivant : “ *...peut-être pourrait-on*

*envisager la création de laboratoires départementaux importants... mais les conditions ne me paraissent pas favorables, actuellement, pour la plupart de ces départements...*” Il propose de remettre l'étude de cette question aux années suivantes. “*Si, dans l'intervalle, la situation se présente de façon telle, dans un de ces départements qu'il apparaît possible de créer un bon laboratoire, il faudra la saisir*”, ajoute-t-il.

Il estime également que les départements Lot, Aveyron, Aube, Haute-Marne et Haute-Saône sont “*mal desservis*” dans sa répartition proposée.

Pour Jean DURRIEU cette répartition précise du territoire national entre Laboratoires Régionaux et avec le LCPC n'empêche pas de “*laisser une très large liberté d'action (aux laboratoires régionaux et aux services clients), concernant le choix de tel ou tel laboratoire en fonction des problèmes qui se posent*”.

Le projet de Jean DURRIEU est retenu par André PASQUET, Directeur-adjoint du LCPC et confirmé par lettre du 22 septembre 1961. Le rattachement des départements d'Indre-et-Loire et d'Eure-et-Loir a été décidé par la Direction des Routes et de la Circulation Routière le 29 juin 1961 (note n° 2376).

### **1964 1965 : La région parisienne.**

La couverture de la région parisienne a été jusqu'à présent occultée par la présence du LCPC qui a pris en charge directe ce territoire.

Depuis 1952, cette zone s'est considérablement réduite pour atteindre les limites de la région administrative parisienne à laquelle il faut ajouter le département de l'Aube.

Ce double rôle du LCPC (Laboratoire National de recherche et Laboratoire Régional parisien) n'est pas satisfaisant.

En 1960, le rapport général d'activité du LCPC suggère deux organismes distincts qui pourraient cohabiter boulevard Lefebvre :

- “*Un nouveau centre d'environ 15 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher... sera affecté à la recherche*” afin d'accompagner l'accroissement prévu de l'effectif du LCPC (1961 : 292 ; objectif 1965 : 750).
- Le bâtiment actuel du LCPC serait “*réservé au Laboratoire Régional de la Région Parisienne*”.

Ce projet n'aboutit pas.

Dans le même temps, la région parisienne est réorganisée administrativement en 1964 1965.

Succèdent aux 2 départements (Seine, Seine-et-Oise), 7 nouveaux départements (Paris, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Hauts-de-Seine, Val-d'Oise, Yvelines, Essonne). La Seine-et-Marne n'est pas modifiée.

La question de la couverture de la région parisienne par les laboratoires des ponts et chaussées est de nouveau étudiée en 1963.

Jean DURRIEU rédige une note (29 janvier 1963) sur “certains aspects de l'orientation et du développement des laboratoires régionaux - cas particulier de la région parisienne”.

La perspective du développement rapide des autoroutes et des programmes d'aménagement de la région parisienne nécessite des moyens d'études d'avant-projets et de projets. Des essais et études de laboratoires vont être nécessaires. Le recours à des laboratoires et bureaux d'études privés est considéré comme illusoire si le LCPC et les Laboratoires Régionaux ne sont pas en mesure d'assurer un appui très solide aux ingénieurs et aux services des Ponts et Chaussées. La qualité des études et projets préalables aux travaux, est soulignée comme primordiale.



Jean DURRIEU insiste également sur la nécessité de faire des progrès décisifs en matière de contrôle. Or de graves insuffisances de méthodes et d'appareillages sont constatées.

Pour Jean DURRIEU, les Laboratoires Régionaux doivent accroître leurs capacités d'essais et d'études en vue de la conception, tout en conservant des moyens de contrôle.

La complexité des problèmes de la région parisienne est soulignée, ainsi que la difficulté à “ *ajuster un projet si la conception et la mise au point comportent des erreurs ou insuffisances sérieuses* ”.

Jean DURRIEU considère que le rôle dévolu au LCPC pour les départements de la région parisienne “ *était déjà assez utopique il y a quelques années* ”. Aujourd'hui la situation “ *n'est absolument pas en harmonie avec les problèmes de travaux publics intéressant l'administration des ponts et chaussées, qui se posent dans la région parisienne* ”.

Compte tenu de l'ampleur des problèmes, du volume des travaux à venir, du retard dans les études, “ *le Laboratoire Central est absolument hors d'état de jouer le rôle de Laboratoire Régional pour la région parisienne. Il y a actuellement... un hiatus immense entre d'une part les moyens dont on dispose, et d'autre part les besoins des services de la région parisienne en matière d'études de projets et notamment d'essais et d'études de laboratoires* ”.

La conclusion de Jean DURRIEU est sans appel : “ *il ne faut pas compter sur le Laboratoire Central pour faire face aux besoins des services de la région parisienne (Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne) pour les études de projets pour les prochaines années. Il est absolument nécessaire de développer très largement de bons laboratoires* ”... à créer !

Le rapport énumère ensuite l'existant en matière de laboratoires :

- En Seine-et-Marne, le laboratoire de FONTAINEBLEAU (200 m<sup>2</sup>, 17 personnes)... “ *jusqu'ici, orienté essentiellement vers les essais courants et vers les contrôles sur chantiers* ”. Les besoins, recensés pour 1963, font apparaître l'occupation de 50 personnes uniquement pour les contrôles et la surveillance des chantiers. Une extension du laboratoire est étudiée : doublement immédiat, 700 à 800 m<sup>2</sup> “ *en préfabriqué de bonne qualité d'ici fin 1963. Le laboratoire de FONTAINEBLEAU est actuellement dirigé par un Adjoint-technique expérimenté. Un Ingénieur TPE à temps complet pourrait y être affecté* ”.
- En Seine-et-Oise, le laboratoire de VERSAILLES (50 m<sup>2</sup>, 6 personnes) travaillant “ *dans des conditions très peu satisfaisantes* ”. Un Ingénieur des TPE s'en occupe à temps très partiel. Il est jugé “ *tout à fait capable de diriger un laboratoire important... [et]... s'en occuper à temps complet* ”. L'extension immédiate envisagée (700 à 800 m<sup>2</sup> “ *en baraque de bonne qualité* ”) se situerait à TRAPPES.
- Dans le département de la Seine, il y a “ *nécessité absolue de disposer au plus tôt d'un minimum d'équipement “laboratoire” et de personnel* ”. Un Ingénieur TPE “ *bénéficiant d'une certaine expérience acquise à ALGER* ” vient d'y être affecté. 150 m<sup>2</sup> de locaux sont actuellement disponibles à BONDY. “ *Une baraque de 800 m<sup>2</sup>* ” pourrait être construite “ *dans la région de FONTENAY-SOUS-BOIS* ”.

Jean DURRIEU préconise qu'un Ingénieur des Ponts et Chaussées assure la gestion technique des laboratoires de la région parisienne et la liaison permanente avec le Laboratoire Central.

En conclusion, Jean DURRIEU propose de :

- Qualifier ces laboratoires de “régionaux” même si leur rayon d'action est départemental.
- Situer ces 3 laboratoires “régionaux” :
  - à FONTAINEBLEAU, pour la Seine-et-Marne,
  - au nord-est de PARIS, pour la Seine,
  - à TRAPPES, pour la Seine-et-Oise.

(Un quatrième laboratoire est envisagé au nord ou au nord-ouest de PARIS).

- Doter en 1963-1964 chacun de ces laboratoires de bâtiments de 700 à 1000 m<sup>2</sup> en

préfabriqué, (étape vers une surface de 2000 m<sup>2</sup> en 1965), financés “ *entièrement sur fonds de travaux* ”.

- D'affecter en 1963 dans chaque laboratoire : 1 Ingénieur des TPE “ *de très bonne qualité* ”, 2 assistants-sols, 1 assistant-géologue, 1 assistant-béton, 1 assistant-bitume, 3 techniciens (chimie, électronique, photo-cinéma). 40 à 50 personnes seront chargées des contrôles sur chantiers.
- Nommer 1 Ingénieur des Ponts et Chaussées responsable de l'ensemble des Laboratoires Régionaux de la région parisienne (gestion technique des Laboratoires Régionaux, liaison avec le LCPC, coordination entre Laboratoires Régionaux de la région parisienne).

Jean DURRIEU souligne la nécessité de recruter rapidement les assistants (ingénieurs non-fonctionnaires). “ *Les former et les mettre en mesure de diriger des essais, de participer à des études en tant que cadres, leur confier des équipes de contrôles sur chantiers... [nécessitera]... au moins un an et plutôt un an et demi* ”. Il n'est pas nécessaire d'attendre de disposer de locaux suffisants et équipés pour procéder à ces recrutements. Ces cadres, sans locaux, “ *pourront être mis en pension pendant 6 mois et plus dans les Laboratoires Régionaux* ”... (!) L'objectif est d'être opérationnel en locaux, moyens de travail et personnels dès 1964.

Jean DURRIEU clôt son rapport en soulignant la “ *nécessité de voir “large”, dans la région parisienne tout particulièrement... pour que les moyens “labos”, n'aient pas à “courir” perpétuellement après la demande, comme cela a été le cas jusqu'ici, hors de la région parisienne* ”.

L'énormité des travaux prévus ou à prévoir dans la région parisienne “ *imposera un recours très large à des bureaux d'études, laboratoires et autres organismes privés, aussi bien pour les études de mise au point des projets que pour les contrôles sur chantiers* ”. Mais le recours au secteur privé ne s'effectuera dans de bonnes conditions que si l'administration des Ponts et Chaussées dispose de laboratoires propres suffisants et d'excellente qualité.

Les laboratoires “régionaux”<sup>13</sup> de TRAPPES (Seine-et-Oise) et de BONDY (Seine) sont créés le 29 juin 1964. Le laboratoire de BONDY sera transféré au BOURGET en 1969.

Le laboratoire “régional” de FONTAINEBLEAU<sup>14</sup> est créé le 5 avril 1965 pour couvrir les départements de la Seine-et-Marne et de l'Aube<sup>15</sup>. Il sera transféré à MELUN en 1969.

Avec la création des trois Laboratoires Régionaux de la région parisienne, disparaît la zone d'intervention directe du LCPC. À partir des années 1964-1965 les rôles respectifs du LCPC et des Laboratoires Régionaux sont plus clairement identifiés. Les cinq départements du centre de la FRANCE non affectés à un Laboratoire Régional restent rattachés au LCPC. Mais cela est, depuis le début, purement formel.

### **23 février 1965 : Création du Laboratoire Régional de CLERMONT-FERRAND.**

Depuis 1952 une zone de 5 ou 6 départements situés au centre de la FRANCE est laissée sans Laboratoire Régional. L'attribution par défaut au LCPC est symbolique.

---

<sup>13</sup> La Direction des Routes et de la Circulation Routière attribue, le 29 juin 1964, 121 300 F pour l'acquisition de terrains à TRAPPES et 152 000 F à BONDY. La zone d'action du laboratoire de BONDY est la Seine et une partie de la Seine-et-Oise. La dotation pour BONDY est complétée de 125 000F pour “ *urgence des besoins* ” (lettre DRCR du 29 septembre 1964), puis de 798 000F pour “ *extension du bâtiment* ” (lettre DRCR du 20 octobre 1964).

<sup>14</sup> La Direction des Routes et de la Circulation Routière attribue, le 5 avril 1965, 100 000 F pour l'acquisition de terrains à FONTAINEBLEAU.

<sup>15</sup> Ainsi que le Nord du département de l'Yonne.

Les ingénieurs du département du Puy-de-Dôme saisissent la Direction des Routes et de la Circulation Routière en novembre, puis en décembre 1964. Ils proposent la création d'un Laboratoire Régional à CLERMONT-FERRAND.

Pierre MAYET, Vice Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées au moment de l'entretien (d'après une archive orale du 24 janvier 1997) raconte la création de ce laboratoires en 1965 :

“ Mon Ingénieur en Chef cherchait à assimiler les techniques modernes et sortir du “point à temps”, du bouche-trou des routes. Il avait réussi à obtenir les crédits pour faire une opération de modernisation d'un réseau dans la vallée de l'Allier entre CLERMONT et ISSOIRE. En technique il m'avait rendu compte de la difficulté de trouver de la compétence mobilisable. Sur un sujet second, je monte à PARIS voir les gens du Laboratoire Central des Ponts pour en discuter. J'arrive, j'ai des interlocuteurs, je traite ma petite affaire et mon œil voit derrière le Directeur-adjoint du Laboratoire Central une carte de FRANCE, celle des labos régionaux. Il y avait des couleurs et au milieu de la FRANCE il y avait un trou blanc... dans lequel il y avait CLERMONT. La honte !  
Je lui dis :  
—Il y a des labos régionaux, mais il n'y en a pas à CLERMONT.  
Il me dit :  
—Non, il n'y en a pas.  
—Comment on fait ?  
—Et bien, on le fait !  
—Ah ! Et, qu'est-ce qu'il faut ?  
Il me donne deux ou trois idées :  
— Y a qu'à le faire, il n'y a pas de préalable !  
Je redescends en voiture, ça chauffe dans ma tête. Je vais voir PREVOT, l'en-chef, en lui disant :  
—On n'a pas de labo, on ne peut pas progresser dans les techniques modernes. On ne sait pas quels matériaux on utilise. On ne sait pas selon quelles études on peut faire une proposition de chaussée correcte. On est nul !  
Il me dit :  
— Oui !  
Je lui dis :  
—On pourrait essayer d'en faire un, un labo régional ?  
Il me dit :  
—Oui !  
J'avais calculé. J'avais un copain qui était TPE, qui revenait d'Algérie, qui avait dirigé un labo.  
Je lui pose la question : (Il s'appelait PATIER)  
— Ca te plairait ?  
—Ah oui !  
Et je dis donc à PREVOT :  
—Avec PATIER et un laboratin, GIROS, qui écrase des cubes de béton dans un coin ça ferait déjà un commencement !  
On se financerait en prélevant des frais de contrôle sur les matériaux mis en œuvre dans nos chantiers.  
Il me dit :  
—Oui, d'accord !  
Et voilà, j'ai créé le labo de CLERMONT !  
Et quand je suis parti de CLERMONT, quatre ans après ils étaient déjà 80 et ils sont 150 aujourd'hui et... il n'y a plus de trou blanc au milieu de la carte ! ”

Par circulaire du 23 février 1965, le Directeur des Routes et de la Circulation Routière, Roger COQUAND, décide la création d'un Laboratoire Régional à CLERMONT-FERRAND. “ *Sa zone d'action sera définie ultérieurement dans le cadre d'un remaniement d'ensemble des zones d'action des divers laboratoires régionaux* ”. Un premier crédit de 100 000 F est attribué en 1965, ainsi qu'un crédit d'équipement “ *de principe* ”. Le Directeur des Routes souligne que la qualité des bâtiments à construire “ *est une condition indispensable de l'efficacité d'un tel laboratoire* ”. Ce nouveau Laboratoire Régional (le 17e) sera dirigé par un Ingénieur des TPE.

Le 5 avril 1965, la zone d'action du Laboratoire Régional de CLERMONT-FERRAND est

précisée : Creuse, Corrèze, Allier, Puy-de-Dôme, Cantal. Le Laboratoire Régional d'AUTUN a perdu l'Allier. Celui de BORDEAUX a gagné la Haute-Vienne. La région Limousin est partagée entre les laboratoires de BORDEAUX et de CLERMONT-FERRAND.

La totalité de la FRANCE continentale est pourvue en laboratoires “régionaux”.

### **26 septembre 1966 : Création du Laboratoire de STRASBOURG.**

Le Directeur des Routes et de la Circulation Routière, Roger COQUAND, précise le 26 septembre 1966 que sera opéré un transfert progressif à STRASBOURG de la fonction “laboratoire régional” précédemment située à COLMAR. Ce dernier subsistera dans un rôle “départemental”.

Un Laboratoire Départemental existait précédemment à STRASBOURG. Situé rue Jean Mentelin, à proximité du Parc des Ponts et Chaussées, il était implanté sur 745 m<sup>2</sup>.

“ *Le caractère désormais départemental* ” du Laboratoire de COLMAR est confirmé dans un courrier de la Direction des Routes et de la Circulation Routière au DDE du Haut-Rhin (24 août 1967).

Mais cette décision tarde à se mettre en œuvre. Une “ *communication de la Cour des Comptes* ” (référé n° 2241 du 14 mai 1970) fait état des difficultés survenues.

Sur pression des personnels du Laboratoire de COLMAR, le Conseil Général du Haut-Rhin vote en 1967 des crédits affectés à ce laboratoire considéré comme “ *Laboratoire Départemental* ” du Haut-Rhin. Le Conseil Général propose d’intégrer ce laboratoire dans le Parc des Ponts et Chaussées. Mais cela nécessiterait le transfert des matériels appartenant à l’Etat au Laboratoire de STRASBOURG et de licencier 13 agents sur 38 personnes de COLMAR, compte tenu d’une activité strictement départementale à venir. Finalement la situation est maintenue en l’état. Le Conseil Général revient à la charge et demande, par délibération du 4 mai 1968, le “ *reclassement* ” du Laboratoire de COLMAR en Laboratoire “ *Régional* ”. Un vœu (14 août 1968) est transmis, avec avis favorable, par le Préfet le 21 octobre 1968. Par lettre du 10 décembre 1968, le Ministre de l’Equipement et du Logement refuse la proposition.

Le Ministère (Direction des Routes et de la Circulation Routière) réaffirme le caractère régional de STRASBOURG et qualifie COLMAR d’“annexe”. Il préconise une “ *utilisation optimale du personnel et [une] répartition des matériels d’essais. Le personnel actuellement en fonction à COLMAR est maintenu sur place, à l’exception des agents qui souhaiteraient obtenir leur mutation pour STRASBOURG. Il ne sera procédé à aucun recrutement supplémentaire à COLMAR, même dans le cas de démissions. Les comptes de l’annexe de COLMAR seront individualisés dans le budget du Laboratoire Régional.* ”

Le référé de la Cour des Comptes du 14 mai 1970 exprime sa “ *surprise que les mesures de réorganisation d’un service de l’Etat puissent être tenues en échec par d’autres collectivités publiques* ”.

Le laboratoire de COLMAR est officiellement rattaché au Laboratoire Régional de STRASBOURG le 4 février 1971.

Le choix de STRASBOURG repose sur la dimension de métropole régionale qu’offre cette ville et sur les liaisons possibles entre les organismes d’études et de recherche, et l’université.

Le Laboratoire de COLMAR, “ *antenne* ” du Laboratoire Régional de STRASBOURG, poursuivra son activité jusqu’au départ à la retraite du dernier agent au cours de l’été 2002.

### **1968-1972 : L’arrivée des CETE.**

Le Ministre de l’Equipement et du Logement, Robert GALLEY crée, par lettre-circulaire du 10 juin 1968, les Centres d’Etudes Techniques de l’Equipement (CETE).

Cette nouvelle construction administrative a pour but de faire face “ *aux besoins considérables qui vont se manifester dans les prochaines années notamment dans les secteurs des études économiques et des études d’urbanisme* ”. Les CETE sont “ *destinés à relayer et à développer l’action des services techniques centraux* ”.

Le premier CETE créé est celui d'AIX-EN-PROVENCE (dénommé ensuite DE LA MEDITERRANEE). Sa zone d'action couvre 2 régions (3 aujourd'hui) : Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte-d'Azur-Corse. Les six autres CETE seront créés par la suite. La région parisienne est traitée différemment : “ *le service régional de l'Équipement... jouera un rôle comparable à celui d'un CETE* ”.

Le CETE d'AIX-EN-PROVENCE réunit :

- les agences du SETRA situées à AIX,
- le Laboratoire Régional de MARSEILLE.

Une “note d'orientation” est annexée à la lettre ministérielle du 10 juin 1968.

Cette note précise que le LCPC a déjà “ *essaimé en province* ” en créant les laboratoires régionaux. “ *Il apparaît indispensable de poursuivre cette action en la rendant systématique* ” [vis-à-vis d'autres organismes techniques centraux : SETRA,...] afin de “ *contribuer à raccourcir certains circuits de décision et à éviter de faire remonter à l'échelon central l'examen de nombreux dossiers* ”. Ce sont les thèmes récurrents accompagnant la création d'organismes administratifs “extérieurs” ou “déconcentrés”.

Les CETE fonctionnent “ *comme des services extérieurs* ” et “ *sont placés sous l'autorité du directeur du personnel et de l'organisation des services* ”.

Si les missions des CETE concernent évidemment les autres directions d'administration centrale (Direction des Routes, Direction des Transports Terrestres, Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme,...), c'est le Directeur du Personnel et de l'Organisation des Services qui prend les décisions après “ *avis d'un comité inter directorial d'orientation* ” regroupant les principaux Directeurs d'administration centrale. La mise en place des CETE va mettre fin au rôle déterminant de la Direction des Routes dans l'organisation et la gestion des Laboratoires Régionaux. Certes la tutelle technique subsiste. Elle s'exerce par l'intermédiaire des services techniques centraux, le LCPC pour la Direction des Routes. Mais une séparation des pouvoirs est introduite : orientations et suivi technique par la Direction des Routes, gestion des moyens financiers et humains - et nécessaire harmonisation de ceux-ci dans l'ensemble du Ministère - par la Direction du Personnel. La dissociation des interlocuteurs centraux augmentera singulièrement le temps de la prise des décisions et laissera aux gestionnaires de la Direction du Personnel le point de vue final. Le budget et la comptabilité des CETE intègrent “ *toutes les ressources* ” et les dépenses existantes et sont soumis à l'approbation du Directeur du Personnel.

La mise en place des CETE se réalise entre 1968 et 1972. A l'exception de la région parisienne placée sous la responsabilité de la Direction Régionale de l'Équipement d'Île de France, les CETE couvrent le reste du territoire. Leur zone d'action varie de 2 à 4 régions.

Les limites de CETE ne correspondent pas tout à fait aux limites de Laboratoires Régionaux.

CETE	Responsabilités régionales	Laboratoires Régionaux intégrés
MEDITERRANEE	Provence-Alpes-Côte-d'Azur Corse Languedoc-Roussillon	MARSEILLE NICE
SUD-OUEST	Aquitaine Midi-Pyrénées Poitou-Charentes Limousin	BORDEAUX TOULOUSE
OUEST	Bretagne Pays-de-la-Loire	SAINT-BRIEUC ANGERS
NORMANDIE-CENTRE	Haute-Normandie Centre Basse-Normandie	ROUEN BLOIS
NORD-PICARDIE	Nord-Pas-de-Calais Picardie	LILLE SAINT-QUENTIN
EST	Lorraine Alsace Champagne-Ardenne	NANCY STRASBOURG
LYON	Rhône-Alpes Bourgogne Auvergne Franche-Comté	LYON AUTUN CLERMONT-FERRAND
DREIF (Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France)	Ile-de-France	LREP <sup>16</sup> LROP <sup>17</sup>

Plusieurs Laboratoires Régionaux, bien qu'intégrés dans un CETE vont devoir travailler pour d'autres. C'est le cas de :

- SAINT-QUENTIN (CETE Nord-Picardie, CETE de l'Est)
- STRASBOURG (CETE de l'Est, CETE de Lyon)
- CLERMONT-FERRAND (CETE de Lyon, CETE du Sud-Ouest)
- TOULOUSE (CETE du Sud-Ouest, CETE de la Méditerranée)
- ANGERS (CETE de l'Ouest, CETE du Sud-Ouest)

Cette complexification des constructions administratives va prolonger la spécificité "labo" au sein même des CETE. Lucide, la note d'orientation du 10 juin 1968 indiquait qu' " *en ce qui concerne les laboratoires existant dans les services extérieurs [les Directions Départementales de l'Équipement], l'intervention des centres [les CETE] posera au départ des problèmes particuliers* ".

Les Laboratoires Régionaux resteront "le réseau du LCPC" et tarderont - dans beaucoup de domaines - à intégrer la réalité CETE.

### **Une réflexion non aboutie.**

<sup>16</sup> LREP : Laboratoire Régional de l'Est Parisien.

<sup>17</sup> LROP : Laboratoire Régional de l'Ouest Parisien.

En 1970 une nouvelle réflexion est menée au sein du LCPC sur les Laboratoires Régionaux et leur zone d'action. Un groupe (TANZI, GAUDEMER, BOZON, HUET) se réunit le 14, puis le 22 mai.

Les objectifs visés sont de réduire le nombre de Laboratoires Régionaux, de rééquilibrer leur territoire, de faire coïncider les limites de CETE et de Laboratoires.

Si ce projet avait été adopté, il aurait eu pour conséquence :

- De supprimer le CETE Normandie-Centre. Un nouveau découpage territorial de 7 CETE (dont celui de PARIS) est imaginé ;
- De supprimer “ *à terme* ” le Laboratoire de SAINT-QUENTIN.

Le “rééquilibrage” entre Laboratoires Régionaux qui est imaginé au sein de ces nouveaux CETE aurait eu pour conséquence... d'introduire un peu plus de désordre entre régions administratives et territoires de laboratoires.

Par contre les limites “extérieures” des CETE et des Laboratoires Régionaux se confondaient avec les régions administratives. Dans cette construction, aucun laboratoire ne travaillait pour plus d'un seul CETE.

Cette réflexion sera sans suite.

Remarquons toutefois que les 7 grands CETE (incluant la région parisienne) imaginés à cette époque sont très proches des “grandes régions” imaginées aujourd'hui...

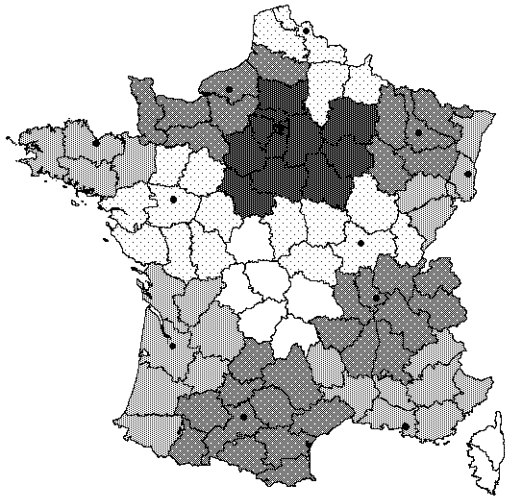
#### Des réflexions du même ordre ont eu lieu précédemment :

En 1964 Jean DURRIEU élabore un “ *programme de développement des Laboratoires des Ponts et Chaussées* ”. De “ *futurs* ” Laboratoires Régionaux sont envisagés : STRASBOURG, MONTPELLIER, SEINE, SEINE-ET-OISE, SEINE-ET-MARNE, CLERMONT-FERRAND, LIMOGES. A cela s'ajoute le projet de créer 60 Laboratoires Départementaux (30 de 500m<sup>2</sup> et 30 de 200m<sup>2</sup>).

En 1966 Jean DURRIEU élabore une “ *esquisse d'un schéma de programme de développement pour la période 1967-1970* ”. Dans ce projet il préconise :

- De créer 4 nouveaux Laboratoires : MONTPELLIER, STRASBOURG, GRENOBLE, NANTES ;
- De “ *ne pas développer* ” : COLMAR, SAINT-QUENTIN, ANGERS, BLOIS, SAINT-BRIEUC, AUTUN ;
- De “ *développer modérément* ” : ROUEN ;
- De “ *développer* ” : CLERMONT-FERRAND, BORDEAUX, LYON ;
- De “ *développer très largement et le plus rapidement possible* ” : LILLE, NANCY, TOULOUSE, MARSEILLE, BONDY-LE BOURGET, TRAPPES.

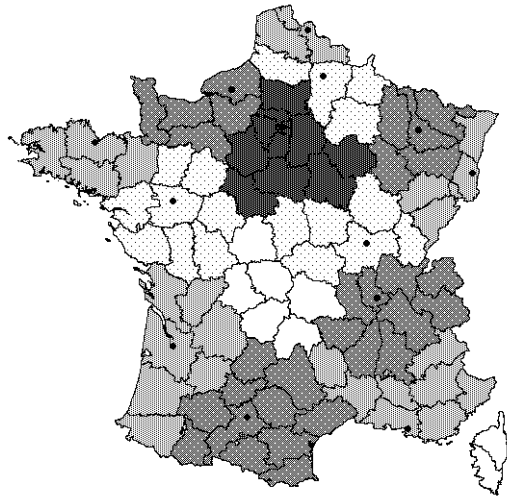
Cette réorganisation générale des Laboratoires Régionaux n'aboutira pas. Jean DURRIEU insistera par la suite pour créer un Laboratoire à MONTPELLIER soit comme annexe du Laboratoire de TOULOUSE, soit comme amorce d'un nouveau Laboratoire Régional.



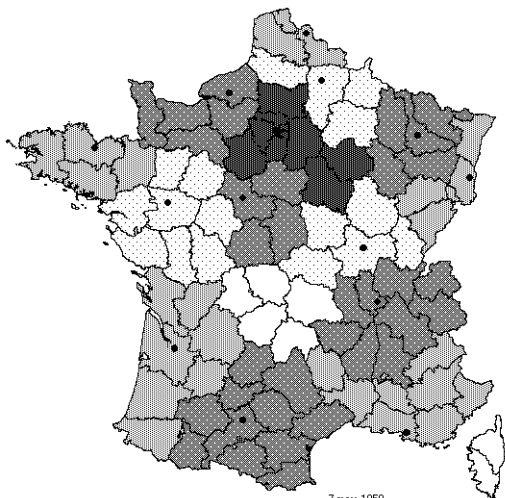
■ responsabilité directe du LCPC

□ responsabilité LCPC en attendant un rattachement "à un laboratoire à créer dans le Centre"

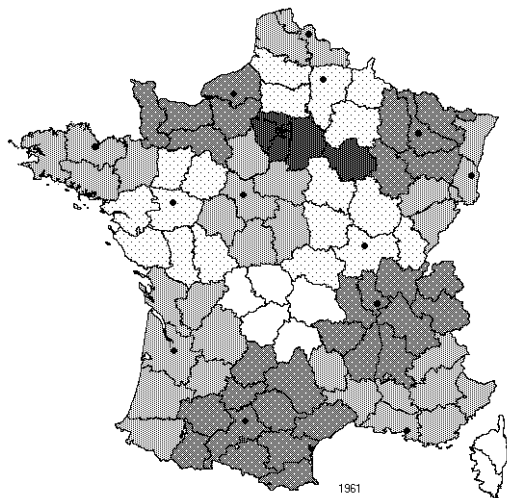
13 novembre 1952



21 janvier 1957  
(Saint-Quentin)

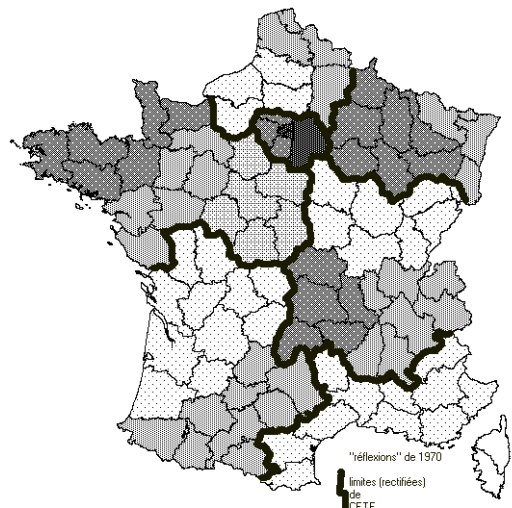
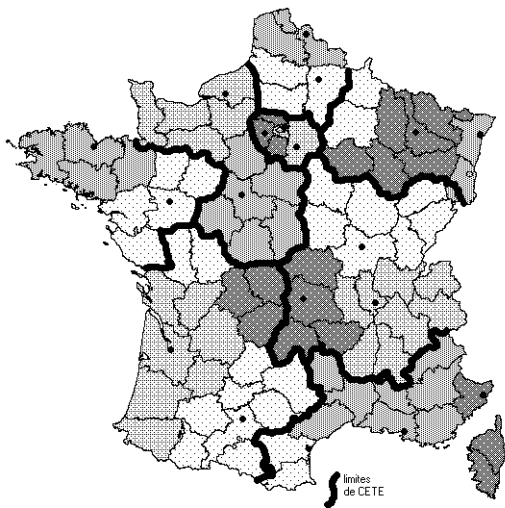
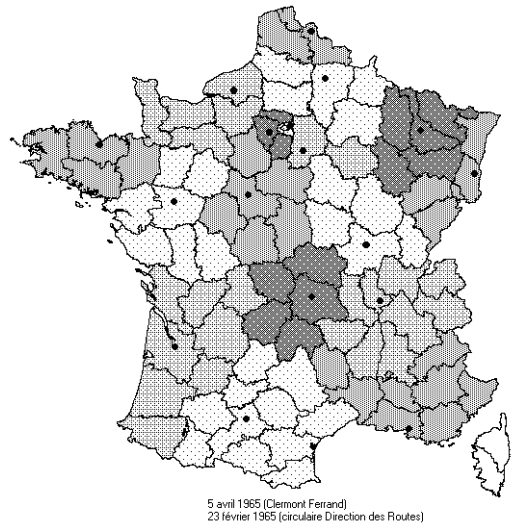
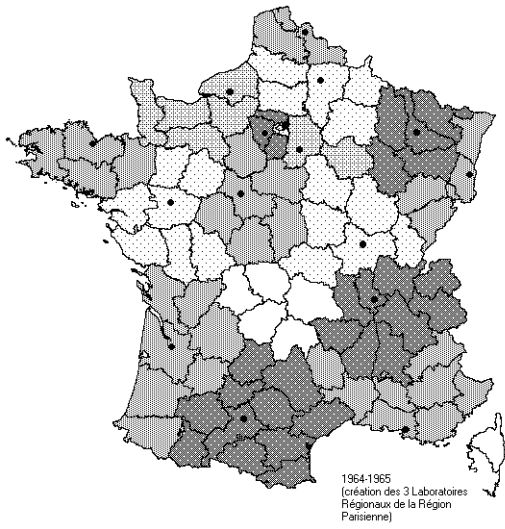


7 mars 1959  
(Blois)



1961





Fin 1967, il est examiné au LCPC (PASQUET, PRANDI, BERTHIER, DURRIEU, ROLLAND, NEMBRARD) un projet de groupement entre Laboratoires “ dans le cadre de la création de centres régionaux ou multirégionaux ” (les futurs CETE). 8 CETE sont imaginés, réunissant les Laboratoires Régionaux ou Départementaux existants ou à venir :

- LYON + AUTUN + VALENCE + LABORATOIRE-DES-ALPES + CLERMONT-FERRAND
- MARSEILLE + MONTPELLIER + AVIGNON + NICE + NIMES + TOULON
- TOULOUSE + BORDEAUX + BAYONNE + PERPIGNAN
- ANGERS + BLOIS + SAINT-BRIEUC
- TRAPPES + LE-BOURGET + MELUN
- ROUEN (très isolé ... !)
- LILLE + SAINT-QUENTIN + ARRAS + VITRY-LE-FRANCOIS
- NANCY + STRASBOURG + COLMAR

En 1969 Erio PRANDI (Chef du Service des liaisons et applications au LCPC) propose à André PASQUET (Directeur du LCPC) la suppression des Laboratoires de CLERMONT-FERRAND et SAINT-QUENTIN. Les Laboratoires d'AUTUN et d'ANGERS sont qualifiés “ à la limite de la viabilité ”. Par contre le Laboratoire de BORDEAUX est considéré “ atteint de gigantisme ”.

### **1972 : Incidents de “frontières” et stabilisation des zones d'action des Laboratoires Régionaux.**

Courant 1971 la réflexion sur les zones d'action des Laboratoires Régionaux se poursuit au sein de la Direction des Routes et de la Circulation Routière, et de la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services. Le but est le même : “ faire coïncider, dans la mesure du possible ” les zones d'action des Laboratoires Régionaux aux régions de programme et aux territoires CETE.

Le 28 mai 1971, un arrêté ministériel crée le Conseil d'Orientation et de Gestion des Laboratoires des Ponts et Chaussées. Ce texte confirme l'unité du réseau des laboratoires.

Une circulaire conjointe de la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services (signée Jean COSTET) et de la Direction des Routes et de la Circulation Routière (signée Michel FEVE) du 1er mai 1972 arrête les “ zones d'action de Laboratoires Régionaux ”.

S'appuyant sur la création des régions de programme d'une part, et des CETE d'autre part, cette circulaire précise que :

- Les Laboratoires Régionaux constituent un “réseau” unitaire garantissant à chacun un niveau général et une bonne utilisation de leurs moyens. Des limites territoriales “ trop rigidement fixées ” seraient incompatibles avec cette notion. Cela “ implique par conséquent de larges possibilités d'entraide entre les laboratoires du réseau ”.
- Des équipes très spécialisées (“ point d'appui ”) dans divers domaines ont été créées dans certains Laboratoires Régionaux sous l'impulsion du LCPC. “ Ces équipes ne peuvent trouver leur plein-emploi que dans le cadre d'un territoire débordant les zones d'action des laboratoires point d'appui ”. C'est notamment le cas pour les “ renforcements coordonnés ”.
- La création des CETE doit permettre “ une coopération accrue entre les différents Laboratoires appartenant à un même CETE ”.

Est annexée à cette circulaire une carte répartissant le territoire entre Laboratoires Régionaux. Ces

zones d'action sont qualifiées de “préférentielles”.

### **Les “incidents de frontières”.**

La zone de responsabilité du Laboratoire Régional d'AUTUN a beaucoup évoluée. Elle s'est étendue au nord en direction de PARIS (Yonne). Elle s'est réduite lors de l'arrivée des Laboratoires Régionaux de BLOIS (Cher) et de CLERMONT-FERRAND (Allier).

Une bataille de frontières entre AUTUN et COLMAR-STRASBOURG se déroule début des années 70. La Franche-Comté en est l'enjeu.

Le projet initial consiste à rattacher la Franche-Comté à COLMAR-STRASBOURG. Le Directeur du CETE de LYON, dont dépend le Laboratoire d'AUTUN, plaide auprès du LCPC (courrier d'avril 1971), l'attribution de la Franche-Comté à AUTUN. Faut de quoi le chiffre d'affaire de ce laboratoires diminuerait de manière importante, compromettrait “*dangereusement son budget voire son existence même*” et provoquerait “*le licenciement de 25 à 30 personnes. Est-ce cela que l'on veut ?*”

Divers courrier - pas très aimables - sont échangés entre les Directeurs des Laboratoires d'AUTUN et de STRASBOURG.

L'animateur du réseau des Laboratoires au LCPC, Jean BERTHIER, propose d'abord (6 avril 1971) de donner l'intégralité du département de l'Yonne à AUTUN et les départements Doubs, Haute-Saône, Territoire-de-Belfort à STRASBOURG. Toutefois il propose qu'un accord entre les CETE de l'EST et de LYON permette au Laboratoire Régional d'AUTUN d'intervenir sur tous les départements de la Franche-Comté “*sur un certain nombre de problèmes spécialisés*”.

Il fait procéder à une étude comparée du montant des prestations par département sur AUTUN et STRASBOURG. Un dossier financier est communiqué par le Directeur du Laboratoire d'AUTUN à Jean BERTHIER le 26 mai 1971. Il est suivi d'un dossier équivalent du Directeur du Laboratoire de STRASBOURG, le 4 juin 1971 transmis au Directeur du LCPC, André PASQUET.

Dans ce dernier document il est fait état que “*les événements de mai 68 ont été mis à profit pour bloquer le développement normal du Laboratoire Régional de STRASBOURG, le laissant mal structuré... Les renforcements coordonnés de la RN 83 et de la RN 19 ont été mis à profit pour faire pénétrer en force le Laboratoire Régional d'AUTUN dans [le Doubs, la Haute-Saône, le Territoire-de-Belfort], non pour suppléer à une carence technique certaine du Laboratoire Régional de STRASBOURG et en profiter pour l'associer à ces techniques routières, mais pour le rejeter purement et simplement de ces trois départements.*”

Le Directeur du Laboratoire d'AUTUN interpelle son homologue de STRASBOURG (27 janvier 1972) : “*C'est une très mauvaise politique de se livrer à une surenchère devant les maîtres d'œuvre qui interprètent mal la chose.*” Il propose de garder sous son influence la Franche-Comté, se contentant d'ajouter à son homologue de STRASBOURG : “*Je ne manquerai pas de te consulter le cas échéant, si j'ai besoin d'un “coup de main” à propos de certains contrôles.*”

Cette réponse ne satisfait évidemment pas le Directeur du Laboratoire de STRASBOURG qui s'adresse au Directeurs DES Laboratoires (Jean BERTHIER au LCPC) en lui indiquant son accord pour être “*sous traitant du CETE de LYON*” mais pas du Laboratoire d'AUTUN !

AUTUN obtient le 1er mai 1972 (note conjointe de la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services et de la Direction des Routes et de la Circulation Routière) la Haute-Saône et le sud du Doubs. Il disposait, depuis sa création, du Jura. La Franche-Comté sera finalement attribuée pour l'essentiel à AUTUN, STRASBOURG conservant le Territoire-de-Belfort.

Un conflit du même ordre opposera les Laboratoires de LILLE et de SAINT-QUENTIN vis-à-vis du Pas-de-Calais en 1971. Le Directeur Départemental de l'Équipement du Pas-de-Calais prend, à cette époque, nettement position en faveur du Laboratoire de SAINT-QUENTIN qui offre des prestations beaucoup moins élevées que son homologue de LILLE. “*La notion de zones d'action préférentielles ne doit pas déboucher sur la création de monopoles aux tarifs non compétitifs*”...

### **La répartition du territoire.**

La répartition du territoire national s'est réalisée au fur et à mesure de la création des Laboratoires “Régionaux”. Des transferts de responsabilités sur certains départements limitrophes ont eu lieu. Une première recherche d'articulation avec les nouveaux territoires régionaux s'est effectuée en 1961.

La responsabilité territoriale entre Laboratoires Régionaux va encore évoluer avant de se stabiliser, essentiellement lors de la constitution des CETE et lors du rattachement des Laboratoires

Régionaux de la région parisienne à la DREIF.<sup>18</sup>

Le Laboratoire de LILLE (HAUBOURDIN) est définitivement installé sur la région Nord-Pas-de-Calais (Nord, Pas-de-Calais).

Le laboratoire de SAINT-QUENTIN a la responsabilité de la région Picardie (Somme, Oise, Aisne) et du nord de la région Champagne-Ardenne (Ardennes, Marne).

Le laboratoire de NANCY couvre la région Lorraine (Meuse, Meurthe-et-Moselle, Moselle, Vosges) et la Haute-Marne en région Champagne-Ardenne. Il acquiert l'Aube, sur le Laboratoire de l'EST PARISIEN le 13 septembre 1976 (note du Directeur du Personnel et de l'Organisation des Services, Jean COSTET).

Le Laboratoire Régional de STRASBOURG-COLMAR a vu sa zone d'action réduite petit à petit à l'Alsace (Bas-Rhin, Haut-Rhin), et au Territoire-de Belfort (région Franche-Comté).<sup>19</sup>

Le Laboratoire d'AUTUN couvre la région Bourgogne (Yonne, Nièvre, Côte-d'Or, Saône-et-Loire) et la Franche-Comté à l'exception du Territoire-de-Belfort (Haute-Saône, Jura, Doubs). Le département du Doubs est attribué à AUTUN par décision du Directeur du Personnel et de l'Organisation des Services Jean COSTET, le 21 juillet 1976.

Le Laboratoire de LYON (BRON) couvre la région Rhône-Alpes (Loire, Rhône, Ain, Haute-Savoie, Savoie, Isère, Drôme, Ardèche).

Le Laboratoire de CLERMONT-FERRAND a pour responsabilité la région Limousin (Haute-Vienne, Creuse, Corrèze) et la région Auvergne (Allier, Puy-de-Dôme, Cantal, Haute-Loire). Il a gagné sur le Laboratoire de LYON la Haute-Loire et sur le Laboratoire de BORDEAUX la Haute-Vienne.

En juillet 1967, Erio PRANDI, dans une note à Jean DURRIEU, décrivait l'état lamentable de la Nationale 20 dans la traversée de la Haute-Vienne. Ce département est “ *tirillé entre plusieurs laboratoires régionaux* ”. Il est “ *nécessaire de préciser les compétences territoriales des Laboratoires* ”, ajoutait-il.

Le Laboratoire de MARSEILLE déménage à AIX-EN-PROVENCE en 1970.

Il obtient le département de l'Hérault pris sur TOULOUSE. Sa zone d'action est la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur sauf les Alpes-Maritimes (Bouches-du-Rhône, Vaucluse, Hautes-Alpes, Alpes-de-Haute-Provence, Var) et l'est de la région Languedoc-Roussillon (Lozère, Gard, Hérault).

Le Laboratoire de NICE est créé au sein du CETE DE LA MEDITERRANEE le 29 avril 1977.

Il a la responsabilité du département des Alpes-Maritimes, de la région Corse (Haute-Corse, Corse-du-Sud) et de Monaco (note du directeur du CETE du 22 juillet 1982).

Le Laboratoire de TOULOUSE couvre la région Midi-Pyrénées (Hautes-Pyrénées, Gers, Tarn-et-Garonne, Lot, Aveyron, Tarn, Haute-Garonne, Ariège) et l'ouest de la région Languedoc-Roussillon (Aude, Pyrénées-Orientales).

---

<sup>18</sup> Décision du Directeur du Personnel, Michel ROUSSELOT du 8 décembre 1982.

<sup>19</sup> L'arrondissement Est du département des Vosges est sous la responsabilité du Laboratoire Régional de STRASBOURG (Décision du CETE de l'EST, 10 novembre 1978).

Le Laboratoire de BORDEAUX a pour responsabilité la région Aquitaine (Gironde, Dordogne, Lot-et-Garonne, Landes, Pyrénées-Atlantiques) et le sud de la région Poitou-Charentes (Charente-Maritime, Charente).

Le Laboratoire d'ANGERS couvre la région des Pays-de-la-Loire (Loire-Atlantique, Mayenne, Sarthe, Maine-et-Loire, Vendée) et le nord de la région Poitou-Charentes (Deux-Sèvres, Vienne).

Le Laboratoire de SAINT-BRIEUC a la responsabilité la région Bretagne (Finistère, Côtes-d'Armor, Morbihan, Ille-et-Vilaine).

Le Laboratoire de ROUEN couvre les régions de Haute-Normandie (Seine-Maritime, Eure) et de Basse-Normandie (Manche, Calvados, Orne).

Le Laboratoire de BLOIS a la responsabilité de la région Centre (Eure-et-Loir, Loir-et-Cher, Cher, Indre-et-Loire, Indre).

Depuis leur création, les 3 Laboratoires de la région parisienne ont été réorganisés.

En 1969, le laboratoire de BONDY est transféré au BOURGET, et celui de FONTAINEBLEAU à MELUN.

En 1971 les Laboratoires du BOURGET et de MELUN sont regroupés dans le LABORATOIRE REGIONAL DE L'EST PARISIEN (LREP). Le Laboratoire de TRAPPES est désormais nommé LABORATOIRE REGIONAL DE L'OUEST PARISIEN (LROP). Cette décision du Directeur du Personnel et de l'Organisation des Services (31 décembre 1971) attribue au LREP les départements de Paris, Seine-et-Marne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et celui de l'Aube. Ce dernier sera transféré en 1976 sur le Laboratoire de NANCY. Cette même décision attribue au LROP les départements du Val-d'Oise, Yvelines, Essonne.

### **Remarques générales.**

L'ambition d'une couverture territoriale complète de la FRANCE par une série de Laboratoires "Régionaux" se réalise entre 1952 et 1965 : 11 laboratoires à l'origine, 18 aujourd'hui. Un Laboratoire Régional a été déclassé (COLMAR) et intégré à celui de STRASBOURG. Deux Laboratoires Régionaux constituent ensemble le LABORATOIRE REGIONAL DE L'EST PARISIEN. Le Laboratoire "Régional" de NICE relève d'une décision interne du CETE DE LA MEDITERRANEE.

Il n'y a donc pas, strictement, un laboratoire "régional" par région française. 7 régions en sont dépourvues : Basse-Normandie, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Poitou-Charentes, Limousin, Languedoc-Roussillon, Corse. Les départements, régions et territoires d'outre-mer sont attachés à certains Laboratoires Régionaux. Les régions métropolitaines dépourvues de laboratoires régionaux sont, assez significativement, celles parmi les moins bien classées dans la répartition du Produit Intérieur Brut :

Corse : 22e position (sur 22 régions métropolitaines)

Limousin : 21e position

Franche-Comté : 20e position

Basse-Normandie : 18e position

Champagne-Ardenne : 17e position

Poitou-Charentes : 16e position

Languedoc-Roussillon : 12<sup>e</sup> position

Le plus souvent, le choix d'implantation des Laboratoires Régionaux a accompagné le développement économique des régions sans l'anticiper. Les Laboratoires Régionaux n'ont pas été conçus comme pouvant contribuer au rééquilibrage des territoires régionaux.

Certaines régions, dépourvues de Laboratoires Régionaux, sont placées dans leur ensemble sous la responsabilité d'un Laboratoire "extérieur" à elles. Il s'agit de : Basse-Normandie (ROUEN) ; Limousin (CLERMONT-FERRAND) ; Corse (NICE).

4 régions sont partagées entre plusieurs Laboratoires Régionaux implantés hors de leur territoire : Champagne-Ardenne (partagée entre SAINT-QUENTIN et NANCY) ; Franche-Comté (entre AUTUN et STRASBOURG) ; Languedoc-Roussillon (entre TOULOUSE et AIX-EN-PROVENCE). Ceci reflète des réalités régionales plus profondes.

Deux régions disposent sur leur territoire de plus d'un Laboratoire "Régional". Il s'agit de l'Ile de France (partagée entre TRAPPES et LE BOURGET-MELUN) et de Provence-Alpes-Côte-d'Azur (entre AIX-EN-PROVENCE et NICE).

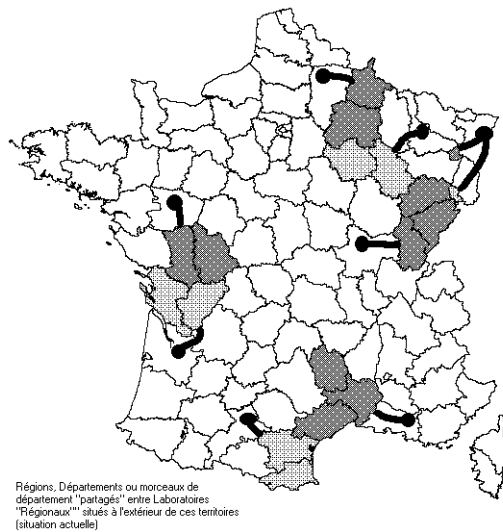
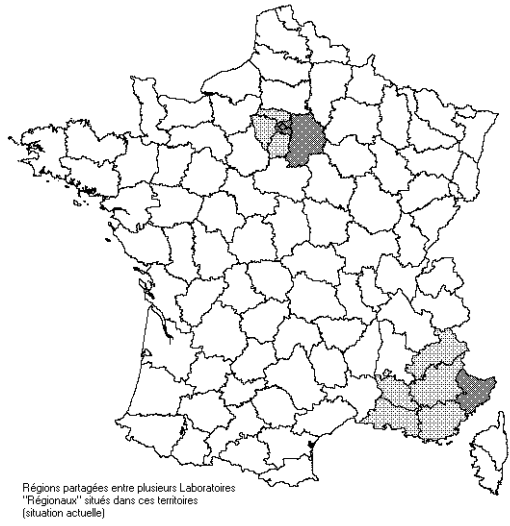
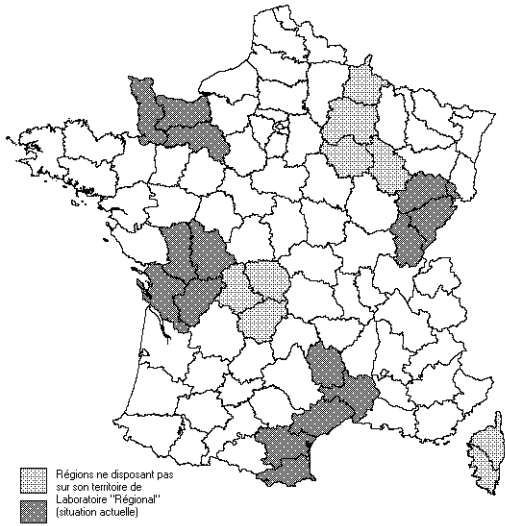
Les Laboratoires Régionaux couvrent l'ensemble du territoire sans se confondre avec l'organisation régionale du pays. Ce paradoxe a eu des conséquences.

L'existence des régions françaises administratives et politiques n'a pas été – et n'est toujours pas – déterminante dans l'organisation des Laboratoires "Régionaux". Les références principales des Laboratoires Régionaux sont d'abord le fait qu'ils sont les prolongements du LCPC et aussi qu'ils occupent une partie du territoire national. Cette donnée a été peu modifiée par l'insertion des Laboratoires Régionaux au sein des CETE. Cela contribuera à faire des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées des services (ou des parties de services) de l'administration de l'Etat (Travaux Publics, Equipement).

La transformation du LCPC (stricto sensu) en Etablissement Public à caractère Scientifique et Technologique le 29 mai 1998, même si les rapports entre le LCPC et les Laboratoires Régionaux ont été, en partie, prolongés et précisés<sup>20</sup>, ouvre, vraisemblablement une nouvelle phase de la vie des Laboratoires Régionaux.

---

<sup>20</sup> Article 2 du décret n° 98-423 du 29 mai 1998.



## TEXTES FONDATEURS

### Décisions et créations de Laboratoires Régionaux :

27 mai 1952 : MARSEILLE, SAINT-BRIEUC, TOULOUSE, BORDEAUX, ANGERS, NANCY, LILLE,  
COLMAR, LYON, AUTUN, ROUEN  
21 janvier 1957 : SAINT-QUENTIN  
7 mars 1959 : BLOIS  
29 juin 1964 : BONDY, TRAPPES  
23 février 1965 : CLERMONT-FERRAND  
5 avril 1965 : FONTAINEBLEAU

### Décisions modificatives ou complémentaires :

26 septembre 1966 : STRASBOURG  
1969 : LE BOURGET (transfert de BONDY)  
1969 : MELUN (transfert de FONTAINEBLEAU)  
1970 : AIX-EN-PROVENCE (déménagement du Laboratoire de MARSEILLE)  
4 février 1971 : COLMAR est rattaché à STRASBOURG  
31 décembre 1971 : LREP (MELUN - LE BOURGET)  
31 décembre 1971 : LROP (TRAPPES)

### **Les Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées... à travers les annuaires ministériels.**

Les Laboratoires Régionaux sont créés à partir de 1952. Mais les annuaires ministériels (Ministère des Travaux Publics) ne rendront compte de cette nouvelle réalité technique et administrative que tardivement et de manière incomplète.

Ce reflet illustre sans doute le démarrage modeste et lent des Laboratoires Régionaux.

1952 : Aucun Laboratoire Régional n'est apparent. Dans les départements et services ordinaires concernés, les responsables de ces nouveaux laboratoires figurent au sein des arrondissements ou des subdivisions sans autre précision.

1954 : 3 premiers laboratoires apparaissent. C'est le cas de BORDEAUX (responsable : ESCUREYX – Ingénieur des TPE, rattaché à l'Arrondissement), d'AUTUN (responsable : DUCLOUX - Ingénieur des TPE, rattaché à l'Arrondissement). Le Laboratoire de LYON est qualifié de “national” ! (Il s'appellera, plus modestement, les années suivantes : “ *subdivision du laboratoire régional*”).



## Budgets et effectifs des Laboratoires Régionaux

De 1950 à 1980, trois grandes périodes marquent la vie des Laboratoires Régionaux :

- L'apprentissage, de leur création en 1952 jusqu'au début des années 60.
- L'envolée pendant la décennie 60.
- La consolidation et le reflux à partir des années 70.

Les Laboratoires Régionaux moins anciens (SAINT-QUENTIN, BLOIS, CLERMONT-FERRAND, ceux de la REGION PARISIENNE, STRASBOURG) évolueront immédiatement au rythme de leurs aînés. Ils se situeront d'emblée dans ces trois périodes, raccourcissant l'étape de maturation ou la sautant. C'est ainsi que BLOIS et CLERMONT-FERRAND débiteront leur existence avec un accroissement annuel de leurs effectifs identique à celui des autres Laboratoires Régionaux plus anciens.

Ceci montre que le contexte économique, les initiatives publiques - en particulier celles de la Direction des Routes - prises dans le domaine des routes et du transport, déterminent les conditions d'activité et de développement des Laboratoires Régionaux.

Les documents budgétaires que nous avons pu consulter sont peu nombreux, épars et souvent incomplets. Ils permettent cependant d'approcher le niveau général d'activité et les grandes sources de financement.

Par contre la connaissance des effectifs est beaucoup plus importante et précise. Un important travail avait été réalisé sur cette question par Alain PHILIPPE en 1992 dans le cadre du collectif de rédaction BRUNSCHWIG sur le LCPC. Nous avons donc repris ces données en précisant certains chiffres.

### **1952 - 1962 : L'apprentissage.**

La prise de conscience du besoin de renouvellement des techniques routières avait été longue. Entre la volonté d'opérer ce renouvellement et les premières décisions, il y eut un peu d'attente. Mais ensuite les actes se précipitent et les décisions de la Direction des Routes et de la Circulation Routière se prennent et se succèdent sans délai. Il y a une volonté manifeste de poser les jalons du renouvellement des techniques pour faire face aux besoins qui explosent dans le domaine du transport, des routes et des autoroutes, avec pour ambition complémentaire de couvrir l'ensemble du territoire national.

Les premières décisions de la Direction des Routes (choix des lieux d'implantation des Laboratoires Régionaux, achat des terrains, affectation d'un Ingénieur, premiers équipements) ne s'embarrassent pas trop de préalable sur les moyens et les supports budgétaires. Décider et démarrer, voilà l'objectif premier.

Mais cela a pour conséquence une certaine modestie - voire une pauvreté - dans les moyens dégagés :

- La surface vitale de démarrage d'un Laboratoire Régional est estimée à environ 100 m<sup>2</sup> ;
- Les bâtiments sont d'abord précaires : baraquements raccordés à l'eau, au gaz et à l'électricité ;
- Les premiers effectifs sont des plus modestes : un "bon" Ingénieur des TPE et quelques auxiliaires.
- Les moyens de fonctionnement sont minimums : un véhicule de liaison, de premiers

équipements de laboratoires distribués par le LCPC au fur et à mesure de l'acquisition des compétences techniques.

Cette période d' "apprentissage" va durer jusqu'au début des années 60 (1961-1962). Le Laboratoire Régional de SAINT-QUENTIN créé en 1957 connaîtra, lui aussi, cette étape, mais plus courte jusqu'au tournant de la décennie.

Entre 1952 et 1962, les effectifs des Laboratoires Régionaux passent de 53 "pionniers" au départ (pour 11 laboratoires) à 384 (pour 13 laboratoires à la suite de l'arrivée de SAINT-QUENTIN et de BLOIS) ; soit un accroissement annuel moyen d'effectif de 2 à 3 unités dans chaque laboratoire. Et cela de manière continue sans accélération notable jusqu'au tournant des années 60.

Les 10 premières années des Laboratoires Régionaux sont modestes. Les petites équipes de départ s'étoffent lentement. Mais cet accroissement est déjà significatif. Les recrutements (de personnels "temporaires", de non-fonctionnaires) s'effectuent en fonction du développement des activités des Laboratoires Régionaux. L'évolution des capacités de travail des Laboratoires Régionaux est d'emblée placée sous le signe de leur activité et des attentes techniques qu'ils contribuent à mettre à jour par leur présence.

Au cours de cette première décennie les équipes se forment. Elles acquièrent de la compétence, du savoir-faire auprès du LCPC et un début d'expérience avec le terrain qui leur est imparti.

Quels budgets, pendant ces dix premières années d'existence des Laboratoires Régionaux ?

Nous avons accédé à très peu de documents. Le montant des crédits provenant du budget de l'Etat et attribués aux Laboratoires Régionaux nous est mieux connu depuis 1958. La proportion de ces crédits centraux dans le budget total des Laboratoires Régionaux entre 1960 et 1962 est de 50 % (hors construction de bâtiments).

À partir de ces données (bien faibles...) nous avons estimé les budgets de 1952 à 1962 pour les 13 premiers Laboratoires Régionaux.

Au début des années 60, le budget général annuel des 13 Laboratoires Régionaux peut être estimé à environ 10 millions de francs<sup>21</sup>. Avec une vingtaine de salariés, le budget annuel moyen d'un Laboratoire Régional se situe autour de 800 000 F.

La progression budgétaire annuelle pendant cette première décennie est d'environ 1 à 2 %.

Ces dix premières années ne se caractérisent donc ni par des chiffres importants, ni par une évolution notable de ceux-ci, mais par l'acquisition d'une compétence technique et d'une connaissance géographique, géologique et économique du milieu.

### **1963 - 1968 : L'envolée.**

Ces 6 années, avec des progressions dans tous les domaines (activité, budget, effectifs) vont amener les Laboratoires Régionaux pratiquement à leur optimum.

L'accroissement des moyens est prodigieux :

- + 401 % des effectifs entre 1962 et 1969,
- + 367 % du budget entre 1962 et 1968.

Le démarrage de cette envolée se situe en 1962 : 225 emplois créés, + 59 % de l'effectif précédent.

La création d'emplois (de "temporaires") sera relativement constante (en valeur absolue) au cours

---

<sup>21</sup> Environ 12,6 millions d'euros - janvier 2001.

de ces années : 240 emplois en moyenne annuelle, les valeurs réelles variant de 218 à 259. Il y a donc une constante de développement au cours de ces années dans l'apport annuel de 240 emplois nouveaux.

Cet accroissement systématique pendant 6 ans, fait plus que quadrupler les effectifs des Laboratoires Régionaux.

Si les 10 premières années des Laboratoires Régionaux sont caractérisées par l'acquisition des compétences, les 6 années suivantes produisent un changement de taille de ces laboratoires. Ils deviennent à la sortie des années 60, la référence qualitative et quantitative en matière de chaussée, de terrassement, d'essais routiers,...

Ensemble des Laboratoires Régionaux	effectifs			budgets	
	montant	accroissement annuel (valeur absolue)	accroissement annuel (%)	montant	accroissement
1962	384			12500000	
1963	609	225	59%		
1964	868	259	43%		
1965	1117	249	29%		
1966	1373	256	23%		
1967	1591	218	16%		
1968	1850	259	16%	58355000	367%
1969	1922	72	4%		
<b>de 1962 à 1969</b>		<b>1538</b>	<b>401%</b>		

Nous avons essayé d'estimer l'évolution des budgets des Laboratoires Régionaux entre 1962 et 1968. Nous connaissons assez précisément la situation de 14 Laboratoires Régionaux en 1968. Cela nous a permis d'extrapoler le budget pour les 17 Laboratoires Régionaux de cette époque.

On peut donc à partir de ces éléments tracer l'envol financier des Laboratoires Régionaux entre 1962 et 1968.

Au cours de ces 6 années, l'accroissement des crédits budgétaires provenant de l'Etat (Direction des Routes) et l'accroissement du budget total sont un peu différents :

	1962 (F)	1968 (F)	Accroissement total	Accroissement moyen annuel
<b>Crédits Direction des Routes</b>	6244000	19099000	+ 306%	+ 51%
<b>Recettes propres</b>	6256000	38599000	+ 617%	+ 103%
<b>Budget total</b>	12500000	57698000	+ 461%	+ 77%

L'envolée des Laboratoires Régionaux entre 1962 et 1968 est puissamment portée par le financement de la Direction des Routes : + 306 %, + 51 % en moyenne chaque année. Ce parti pris et cette constante de la Direction des Routes installent les Laboratoires Régionaux sur leur territoire et comme référence technique incontournable.

Par la même occasion les Laboratoires Régionaux développent tous azimuts une politique de prestations auprès des maîtres d'œuvre ou des maîtres d'ouvrage (services de l'Équipement, collectivités locales, entreprises,...). Leur savoir-faire est recherché. Les Laboratoires Régionaux

facturent leurs prestations et leurs “carnets de commande” sont pleins. La progression des “*recettes propres*”<sup>22</sup> des Laboratoires Régionaux évolue deux fois plus vite que l'accroissement - déjà très important - des crédits “Etat”.

En 6 ans le budget des Laboratoires Régionaux quadruple. Il atteint 58 millions de francs<sup>23</sup>. Un Laboratoire Régional moyen (effectifs : 109) dispose d'un budget annuel de 3,4 millions de francs.

		Données connues sur 14 laboratoires régionaux	Projections sur les 17 laboratoires régionaux
<b>Dépenses</b>	personnels	33554400	43379000
	entretien, fonctionnement	2440400	3150000
	outillage, consommation,...	8107400	10481000
	divers	1040500	1345000
<b>TOTAL</b>		<b>45142700</b>	<b>58355000</b>
<b>Recettes</b>	propres	29856660	38599000
	Direction des Routes	14773040	19099000
	<b>TOTAL</b>	<b>44629700</b>	<b>57698000</b>
<b>Bilan</b>		<b>-513000</b>	<b>-657000</b>

<sup>22</sup> Ces “*recettes propres*” des Laboratoires Régionaux sont en très grande majorité des prestations effectuées pour le compte des services (départementaux) des Travaux Publics. Ces services de l'Etat font appel aux Laboratoires Régionaux pour effectuer études, sondages, analyses, propositions... Il n'y a pour eux pas beaucoup d'autres possibilités... et ils sont incités à faire travailler le Laboratoire Régional.

Le financement “Etat” des Laboratoires Régionaux est passé de 50% à 33 % entre 1962 et 1968, mais cela ne doit pas faire illusion. La part réelle du financement “Etat”, soit directement attribuée par la Direction des Routes, soit attribuée au cas par cas par les services (départementaux) des Travaux Publics en fonction des études, est très élevée : 80 %, 90 % ?

Les Laboratoires Régionaux sont des unités de travail de l'administration des Travaux Publics. Ils sont presque entièrement accaparés par les tâches demandées par la puissance publique. La part “prestations privées” est très réduite... et assez fortement exclue par principe.

<sup>23</sup> Soit 55 millions d'euros - janvier 2001.

### Après 1968 : La consolidation et le reflux.

En matière d'effectifs, critère fondamental pour l'activité et sur le plan budgétaire, l'optimum de chaque Laboratoire Régional est atteint :

Laboratoires Régionaux	Année de l'optimum en effectifs	Valeur maximum atteinte	Effectif 1968	Accroissement entre 1968 et l'optimum	
				en valeur	en %
Lille	1969	141	132	9	7
Saint-Quentin	1982	87	69	18	26
Nancy	1976	135	104	31	30
Strasbourg/Colmar	1978	107	88	19	22
Autun	1977	150	136	14	10
Lyon	1978	152	116	36	31
Clermont-Ferrand	1985	130	68	62	91
Marseille/Aix-en-Provence	1974	194	168	26	15
Nice	1991	49	/	/	/
Toulouse	1982	116	92	24	26
Bordeaux	1977	145	140	5	4
Angers	1979	149	133	16	12
Saint-Brieuc	1972	115	112	3	3
Rouen	1976	168	120	48	40
Blois	1976	135	106	29	27
LREP(Bondy/Le-Bourget, Fontainebleau/Melun)	1976	219	149	70	47
LROP(Trappes)	1978	166	117	49	42

Hors Laboratoire de NICE (non "régional" en 1968) l'optimum moyen des 16 Laboratoires Régionaux se situe en 1977 (entre 1969 – *Lille* - et 1985 - *Clermont-Ferrand*).

L'accroissement en effectifs postérieur à 1968 varie de + 3 (Saint-Brieuc) à + 70 (LREP). C'est évidemment parmi les "jeunes" Laboratoires Régionaux (Clermont-Ferrand, LREP, LROP) que l'évolution, au-delà de 1968, est la plus sensible. Cet accroissement - encore important - représente en moyenne 25 % des effectifs (entre 3% et 91 % pour Clermont-Ferrand). Le taux d'accroissement moyen annuel se situe à environ 3 %.

1968-1977 peut être caractérisé comme une période d'accroissement plus modeste et de consolidation des Laboratoires Régionaux.

Au-delà un reflux se produit. Son rythme moyen annuel est d'environ - 1 %.

### Le critère des effectifs.

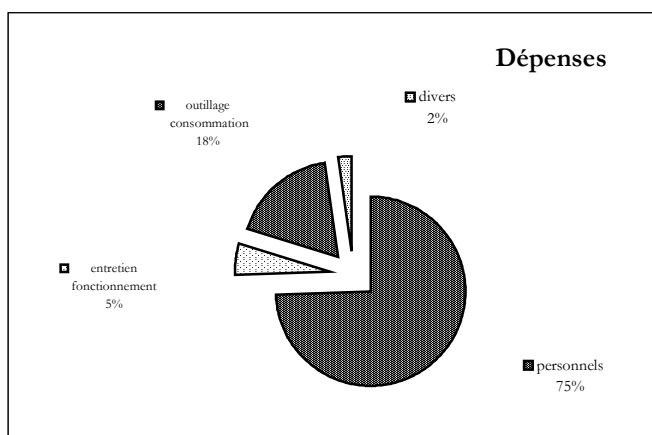
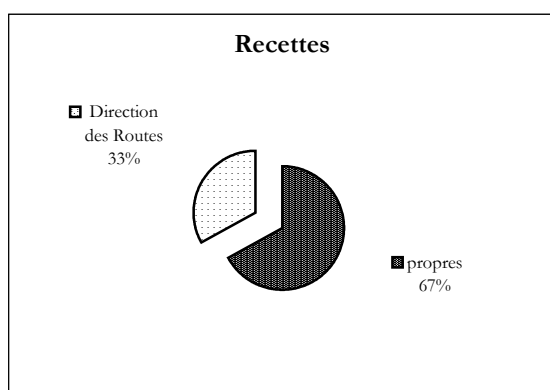
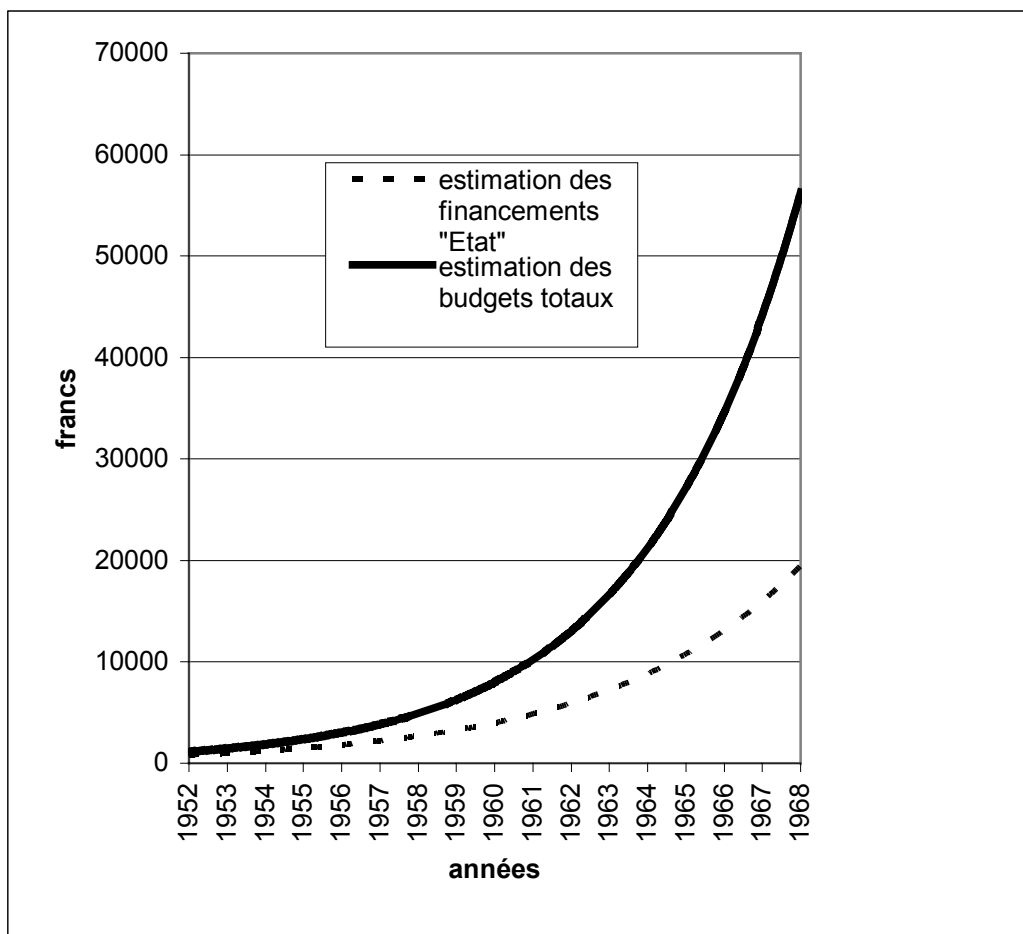
Dans l'ensemble des dépenses des Laboratoires Régionaux le poids des crédits de personnels peut être estimé à 75 %. Cette place prépondérante du "capital humain" nous permet de mesurer l'ampleur des activités des Laboratoires Régionaux et leurs évolutions.

Deux aspects se conjuguent :

- Le très fort développement des Laboratoires Régionaux entre 1962 et 1968 repose sur une initiative d'accroissement durable des effectifs d'environ 240 emplois par an. Cette volonté de développement est décidée par le LCPC et la Direction des Routes, puis notifiée aux Directeurs de Laboratoires Régionaux pour mise en œuvre.

- C'est cet accroissement très important des effectifs qui va hisser les Laboratoires Régionaux à leur niveau maximum de performance et de renom.

La totalité des recrutements de cette période s'effectue en personnels "temporaires", en non titulaires de la fonction publique.



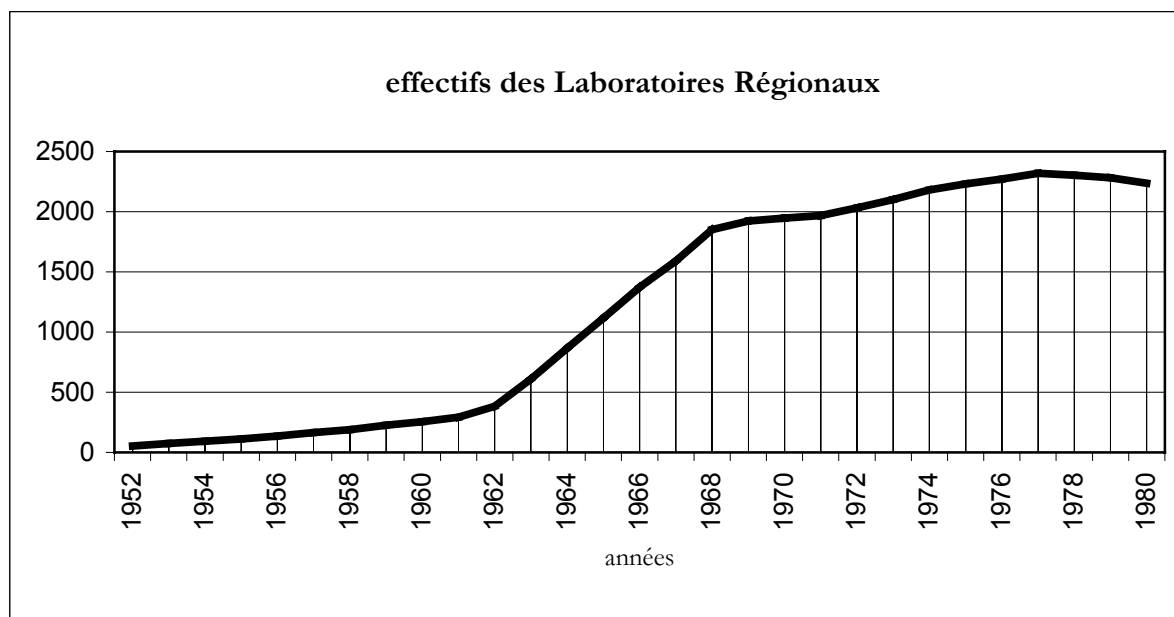
L'année 1969 marque un fléchissement dans l'effort d'accroissement des effectifs. Ceux-ci vont augmenter encore quelque peu (jusqu'en 1977) puis décroître.

Ce ralentissement de la progression résulte également d'une décision centrale, comme le reflux qui suivra.

La courbe d'évolution des effectifs se caractérise par 4 étapes :

- De 1952 à 1962 (10 ans) : un développement régulier ; environ 33 emplois nouveaux sont créés chaque année (minimum : 19 ; maximum : 38) ; 1961 amorce l'envolée suivante : 91 emplois créés cette année ; la "pente" des effectifs est à peu près constante : 33.
- De 1962 à 1968 (6 ans) : un accroissement constant et très important d'environ 240 emplois nouveaux par an ; la "pente" des effectifs est à peu près constante : 246.
- De 1968 à 1977 (9 ans) : après l'envolée, la stabilisation avec un renforcement encore significatif ; environ 52 emplois nouveaux sont créés chaque année ; mais il y a une plus grande dispersion (minimum : 22 - 1970 ; maximum : 79 - 1973) ; la "pente" des effectifs diminue par rapport à la période précédente : 52 ; elle reste cependant supérieure à la période de démarrage des Laboratoires Régionaux.
- Après 1977 : c'est le reflux assez lent mais régulier ; une trentaine d'emplois par an ne sont pas remplacés ; ce reflux épouse une "pente" de 27.

Chaque Laboratoire Régional connaît les mêmes caractéristiques à peu près en même temps. Le Laboratoire Régional d'ANGERS est représentatif de la moyenne.



### La structure des emplois.

Un rapport sur les effectifs est réalisé le 1er septembre 1968 par l'Ingénieur civil des Ponts et Chaussées, J.L. GOURDON.

Il est recensé 1582 non-titulaires ("personnels temporaires"), 440 fonctionnaires non-Ingénieurs des TPE, et 31 ITPE, soit 2053 emplois au total. Ce décompte concerne uniquement les Laboratoires

Régionaux. Les Ateliers de Prototypes et Centre d'Essai Routier ne sont pas comptabilisés dans ces chiffres.

Ce rapport nous fournit d'autres renseignements.

Une "règle" de proportion entre Assistants, Techniciens Supérieurs et Techniciens (tous non-titulaires) est établie : " 1 Assistant, 2 TS, 3 Techniciens ".

En fonction de ce critère, il est remarqué que les Laboratoires Régionaux " sont en moyenne pourvus en Assistants ", mais qu' " ils n'ont que la moitié des Techniciens Supérieurs nécessaires. "

Le rapporteur constate d'autre part une très faible ancienneté des non-titulaires dans les Laboratoires :

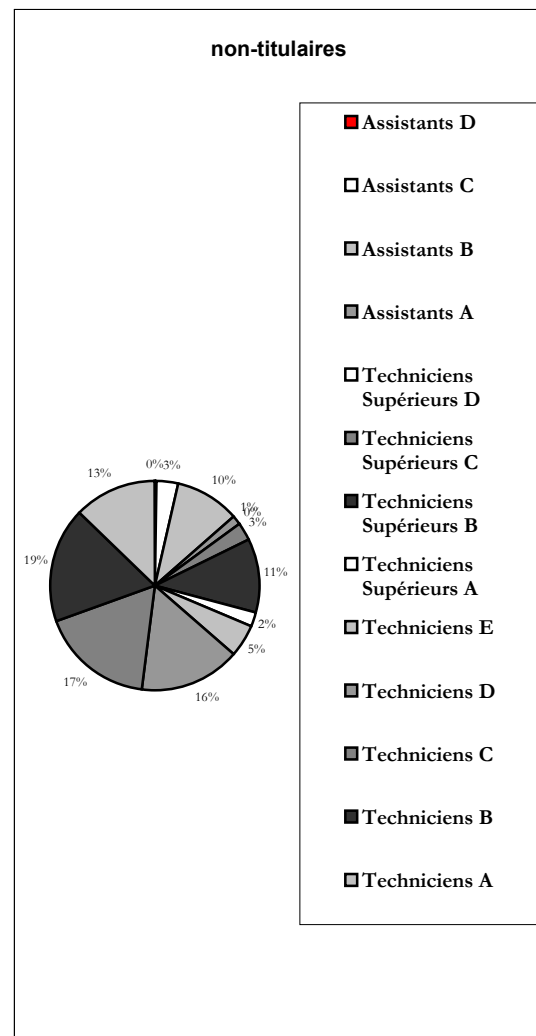
- 2 à 3 ans dans les laboratoires " jeunes " (CLERMONT-FERRAND, NANCY [?], STRASBOURG, ...)
- 5 ans dans les laboratoires " anciens " (ANGERS, ROUEN, SAINT-BRIEUC, ...)

Ce qui lui fait supposer un renouvellement " à une cadence très rapide " du personnel qui pose problème.

		itpe	autres fonctionnaires	non-titulaires
Assistants(1)	D(2)			6
	C			49
	B			161
	A			20
				236
Techniciens Supérieurs	D			0
	C			44
	B			181
	A			37
				262
Techniciens	E			79
	D			246
	C			275
	B			281
	A			203
			1084	
TOTAUX		31	440	1582
		471		
		2053		

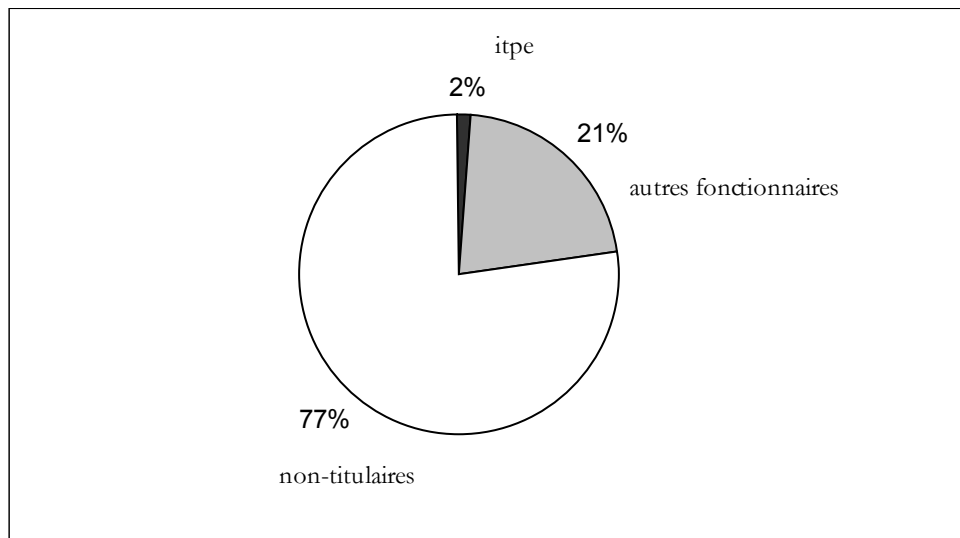
(1) Il s'agit d'ingénieurs non-titulaires.

(2) La hiérarchisation va de A à D (ou E), niveau le plus élevé.



(1968)





(1968)

### **Fonctionnement financier des Laboratoires Régionaux.**

Au sein de la Direction des Routes ou au LCPC, une réflexion se développe régulièrement sur le mode de fonctionnement financier des Laboratoires Régionaux en corrélation avec leur place et leur avenir.

Leurs budgets sont soumis à l'approbation du LCPC.

Leurs budgets prévisionnels font l'objet d'une enquête préalable d'activité, d'une synthèse et d'un arbitrage au sein du LCPC avec la Direction des Routes, se traduisant ensuite par l'attribution de moyens ou la fixation d'objectifs à atteindre.

À partir de 1962 la Direction des Routes (Georges ARQUIE, Chargé de Mission) invite les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées chargés de Laboratoires Régionaux à séparer crédits de construction, d'équipement et de fonctionnement :

- Crédits de construction : financement de bâtiments nouveaux.
- Crédits d'équipement : acquisition de matériels (sondeuses,...) à l'exclusion d'outillages consommables, travaux liés aux bâtiments,...
- Crédits de fonctionnement : dépenses de personnel, remplacement de matériels, matières consommables,...

Il est demandé aux Laboratoires Régionaux d'établir une prévision de leurs dépenses et une évaluation de leurs ressources propres.

Pour évaluer les dépenses, il est distingué :

- La participation de certains Laboratoires Régionaux à la recherche organisée et coordonnée par le LCPC (cette activité est entièrement financée par la Direction des Routes).
- L'anticipation “ *sur les besoins futurs des services clients* ” (les Laboratoires doivent estimer les demandes à venir, recruter “ *à l'avance le personnel nécessaire* ” et se donner les délais pour le former).
- Le fonctionnement et la mise au point des appareillages de contrôles ou d'études.

- L'encadrement “ *correct* ” des opérateurs et aide-opérateurs (Il est proposé un ratio de 1/6 ou 1/5 entre assistants et effectif global).

Concernant l'évaluation des “ *ressources propres* ”, il est demandé aux Laboratoires Régionaux de facturer leurs prestations auprès des “ *services clients* ” (principalement les Services Ordinaires des Ponts et Chaussées), mais aussi auprès de “ *certaines clients extérieurs à l'administration* ”.

Les Laboratoires Régionaux devront veiller à “ *accélérer les rentrées* ” financières correspondant à ces prestations.

Les prévisions budgétaires des Laboratoires Régionaux doivent appréhender “ *ce que sera dans un délai de 5 à 10 ans le Laboratoire Régional* ” afin d'évaluer correctement les besoins en construction et en extension de bâtiments, les besoins en crédits, les besoins en personnels à mettre en place.

L'analyse des besoins s'élabore dans chaque Laboratoire à partir de ses “ *sections* ” techniques.

Chaque section peut développer de la recherche pure, des activités de “ *routine pure* ” ou un mélange des deux.

Des effectifs types sont donnés en exemples.

Selon la nature de l'activité :

	Assistants	Opérateurs	Aide-opérateurs	Ouvriers	TOTAL
<b>Recherche pure</b>	1	2	2		5
<b>Routine pure</b>	1	3	3	4	11
<b>Mixte</b>	2	5	5	6	18

Selon les domaines d'activité :

géologie et prospection	15 agents
essais in situ	10 agents
électronique et appareillage mécanique	6 agents
chimie	6 agents
revêtements	8 agents
sols routiers	10 agents
sols de fondation, ouvrages d'art et sols profonds	8 agents
bétons	10 agents

Les Chefs de Groupe doivent être (et rester) des techniciens ayant “ *gardé le goût et le sens de la technique* ”. S'ils doivent effectuer certaines tâches administratives, ils ne doivent “ *en aucun cas être [des] administratifs* ”.

2 à 3 agents sont prévus pour assurer la dactylographie et le secrétariat d'un ensemble de sections.

Les services généraux d'un Laboratoire Régional comprennent :

- Un magasin d'outillage de laboratoire (1 magasinier).
- Un magasin des matériaux (1 magasinier, 2 ouvriers).
- Un bureau de dessin (1 ingénieur, 10 dessinateurs).

- Un bureau administratif/comptabilité/facturation (6 personnes).

Le profil type d'un Laboratoire Régional s'élève donc à 103 agents, dont 13 ingénieurs. La proportion d'ingénieurs est considérée comme un peu faible. Il est proposé de renforcer cette catégorie dans certaines sections.

Qui doit diriger ce type de Laboratoire Régional ?

Pour Georges ARQUIE “ *il ne saurait être question qu'un tel laboratoire soit dirigé par un Ingénieur des TPE* ”. Et il ajoute : “ *C'est à un Ingénieur des Ponts et Chaussées à temps complet (ou à la rigueur à un divisionnaire) qu'il faudra faire appel* ”.

Il est fortement recommandé de rendre attractive la carrière des assistants non-titulaires (rémunération, postes de débouché, mobilité) afin de les conserver dans les Laboratoires.

Chaque année, **un questionnaire** est envoyé aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées chargés de Laboratoires Régionaux. Ce document est renseigné par le Directeur du Laboratoire et examiné par le LCPC. C'est à partir de ce document que seront attribuées, par la Direction des Routes, les ressources annuelles de chaque Laboratoire et que seront fixés leurs objectifs.

Le questionnaire énumère :

les dépenses :

- de fonctionnement :
  - Crédits de personnel (Il est demandé d'évaluer les recrutements envisagés de non-titulaires. 4 catégories sont prévues : assistants, opérateurs, aide-opérateurs, autres agents.).
  - Crédits matières (fonctionnement et entretien des véhicules automobiles et des engins spéciaux, petit outillage de laboratoire, matières consommables, fournitures de bureau, bibliothèque, entretien et renouvellement du matériel et des locaux).
- d'équipement :
  - Equipement fixe.
  - Equipement mobile.
  - Matériel automobile et engins.
- de construction de bâtiments.

Les ressources sont réparties dans les chapitres suivants :

	Chapitres	Intitulés
Ministère des Travaux Publics	35-21	Articles 7 et 8
	57-90 <sup>24</sup>	Construction et équipement des Laboratoires Régionaux
	FSIR	(équipement, bâtiment, divers)

<sup>24</sup> Ce chapitre évoluera : 57-90, puis 57-90 article 2, puis 57-91 article 7.

<b>Ressources propres</b> <sup>25</sup>	35-21	(Par l'intermédiaire des Services Ordinaires des Ponts et Chaussées)
	FSIR	
	autres crédits Etat	
	Départements	
	Communes	
	Privé	

En complément du questionnaire, il est demandé l'organigramme du Laboratoire, la surface des locaux techniques (en distinguant les locaux de travail et de magasin, les hangars et abris), la surface des bureaux correspondants.

La liste et le nombre des principaux essais effectués par le Laboratoire sont également demandés dans le questionnaire annuel.

Ce système de questionnaire aux Laboratoires Régionaux puis d'examen et d'arbitrage par le LCPC et la Direction des Routes sera la base du fonctionnement financier des Laboratoires. Ces données serviront tout à la fois de bilans financiers, de tableaux de bord et de budgets prévisionnels.

Cette procédure budgétaire est complétée par diverses mesures plus ponctuelles.

Les équipements en matériel de sondages ou en déflectographes lors de la campagne de mesures des déformations longitudinales en vue du renforcement coordonné des routes nationales, feront l'objet d'un financement spécifique entre la Direction des Routes et les Laboratoires Régionaux (1963-1965).

Les sommes dégagées par la Direction des Routes ou acheminées par les Services Ordinaires des Ponts et Chaussées "font travailler" les Laboratoires Régionaux.

Ces financements couvrent et anticipent même les dépenses.

Ils peuvent être utilisés avec souplesse :

*"...l'attribution de crédit par nature d'opérations ne doit pas interdire quelque souplesse dans leur utilisation... vous devez conserver une certaine liberté d'appréciation dans la répartition de vos dépenses entre les différentes postes, sans bien entendu que cette souplesse vous conduise à modifier complètement (!) l'affectation des fonds."* (Note de Georges ARQUIE en annexe du projet de budget 1964 des Laboratoires Régionaux.)

Au cours des années 1962-1970, la Direction des Routes insistera régulièrement auprès des Laboratoires Régionaux pour qu'ils effectuent des prestations locales de bonne qualité et dans des délais satisfaisants. Il est souvent demandé aux Directeurs des Laboratoires Régionaux de "*faire des efforts*" pour se procurer des recettes "*auprès des services clients quels qu'ils soient*".

Ceci va profondément marquer la vie et la nature des Laboratoires Régionaux. Cette dimension "commerciale" de recherche d'études, de travaux et d'essais va créer "un esprit d'entreprise" et va lier le sort des Laboratoires Régionaux aux activités qu'ils sont susceptibles de réaliser.

<sup>25</sup> Les recettes propres sont encaissées par l'agent comptable du Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de rattachement du Laboratoire Régional.

Les Laboratoires Régionaux sont en place. Ils sont fortement dotés et soutenus par la Direction des Routes et le LCPC. Ils sont sollicités pour effectuer des études et des essais directement pilotés par l'administration centrale.

À eux de “conquérir” le terrain des études, des essais, des contrôles de travaux auprès des Services Ordinaires des Ponts et Chaussées, auprès des Ingénieurs responsables des sections d'autoroutes en construction,...

Ces démarches seront couronnées de succès. Des ressources seront dégagées, les prestations demandées seront réalisées.

Les moyens dégagés localement (qui sont le plus souvent des crédits d'Etat...) ne servent pas uniquement à rémunérer la prestation demandée. Ils sont aussi utilisés pour doter le Laboratoire Régional en moyens supplémentaires en effectifs, en matériels, en locaux.

L'activité des Laboratoires Régionaux alimente leur propre développement. Cette orientation est clairement affichée : *“ Ces crédits ne doivent pas être calculés en comptant uniquement les frais à engager dans l'immédiat pour les essais, les études, les contrôles ; ils doivent être calculés de façon à permettre suffisamment à l'avance d'acheter du matériel, de développer les bâtiments et les équipements, de recruter et de former certains personnels, notamment pour les équipes de constatations, les équipes d'appui pour les contrôles de chantier et également pour effectuer certaines études générales suffisamment à l'avance pour que les études de projets puissent être faites rapidement et dans de bonnes conditions. ”*

Pour cela il y a besoin d'un accord de principe des services clients.

Les tarifs de facturation des Laboratoires Régionaux intégreront donc en plus de la prestation à effectuer des éléments de développement du Laboratoire :

- *“ Une partie des investissements de développement y compris le recrutement à l'avance et la formation du personnel ” ;*
- *“ Une partie des frais d'études générales ou régionales effectuées avant qu'on les applique à des études de projet ”.*

L'élaboration des budgets fait l'objet de débats importants entre chaque Laboratoire Régional et le LCPC. Chacun défend “son” laboratoire et ses perspectives de développement. Mais au sein même de l'administration centrale (Direction des Routes et LCPC) la discussion a également lieu.

Au cours de la période où il exerce la fonction de Chef du Service des Liaisons Extérieures au LCPC, Jean DURRIEU défend avec passion et acharnement l'existence des Laboratoires Régionaux et leur capacité de développement. Il est omniprésent dans toutes les décisions. Il est attentif à tout ce qui pourrait entraver leur activité.

Ainsi ce courrier du 25 juin 1964 entre lui et Georges ARQUIE (Direction des Routes) :

*“ Je vois dans tes papiers [la lettre de Georges ARQUIE du 11 juin 1964] une orientation vers une surveillance bureaucratique des études générales des Laboratoires Régionaux...*

*Je crains que, derrière ces papiers, se cachent des idées que je vois apparaître souvent :*

- *que certaines études générales ne sont pas tellement intéressantes ou urgentes,*
- *qu'on exagère la part que prennent les laboratoires dans ces études,*
- *qu'on exagère les charges que ces études représentent pour les laboratoires.*

*Mon avis est exactement opposé, dans cette matière ; de toute façon, ce n'est pas par des papiers - et de PARIS - qu'on pourra porter une appréciation valable à ce sujet...*

*Je crains que le papier que tu envisages apparaisse comme un freinage de certaines études et la manifestation d'un certain esprit de scepticisme, ou même de suspicion à ce sujet...*

*L'attitude consistant à voir essentiellement l'aspect “dépenses immédiates” de cette activité des laboratoires, est à mon avis tout à fait néfaste.”*

Dans cette lettre Jean DURRIEU souhaite que l'élaboration des budgets 1965 des Laboratoires Régionaux se fasse en fonction de leurs besoins. Il souhaite “ *que la Direction des Routes donne des directives claires aux Laboratoires Régionaux, que ceux-ci sachent s'ils doivent se développer en fonction de la demande actuelle et aussi en fonction de la demande prévisible, ou au contraire, qu'ils sachent que des considérations budgétaires imposent à la Direction des Routes de leur demander de freiner leur développement, de renoncer à telle ou telle part de leur activité, etc...* ”

Il dénonce la “pause” financière de 1964 qui a mis les Laboratoires “ *en grandes difficultés* ”.

Le Directeur des Routes, Roger COQUAND dans son courrier du 19 août 1964 aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées chargés des Laboratoires Régionaux, destiné à préparer le budget 1965, confirme les termes et le dispositif mis en place antérieurement concernant l'élaboration budgétaire de ces laboratoires.

Un nouveau tableau de préparation budgétaire est envoyé aux responsables des Laboratoires Régionaux. Les non-titulaires sont maintenant répartis en cinq classifications : Assistants, Techniciens Supérieurs, Opérateurs, Aides Opérateurs, Autres. Il est demandé de calculer le prix de revient moyen d'un agent. Au chapitre des “ *recettes propres* ” du Laboratoire il est fait référence à trois tarifications de référence : FONTAINEBLEAU, ROUEN, LCPC.

Ce système fonctionnera avec efficacité.

À la suite de la publication des résultats antérieurs, puis de l'évaluation de l'activité à venir et des besoins de développement, le Directeur des Routes et de la Circulation Routière notifie à chaque Directeur de Laboratoire (sous couvert de l'Ingénieur en Chef du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées, puis du Directeur Départemental de l'Équipement) le budget autorisé.

Ce courrier particulier fixe les enveloppes : les recrutements possibles en non-titulaires, les diverses dotations de la Direction des Routes en études générales et en recherches, les crédits d'équipement, éventuellement les moyens dégagés pour l'acquisition de terrains et la construction de bâtiments. Ce courrier commente certaines propositions de développement du Laboratoire. Il fixe un objectif particulier de “ *recettes propres* ” à atteindre en développant plus d'activité... ou en augmentant les tarifs.

Fin 1967 la Direction des Routes et de la Circulation Routière préconise une “ *comptabilité analytique* ” dans les Laboratoires Régionaux assortie d'un mode d'établissement des prix de revient des essais et analyses de ces laboratoires. Un cadre comptable particulier avec compte d'exploitation et bilan, est demandé, en s'inspirant de ce qui existe dans les parcs et ateliers des Directions Départementales de l'Équipement.

Les Laboratoires Régionaux élaborent des “ *processus clients* ”. Celui de BLOIS (avril 1968) mêle tous les bénéficiaires (Etat, entreprises,...) du laboratoire. Un accusé de réception est délivré lors de la demande d'une prestation. Ensuite un “ *devis programme* ” est proposé par l'assistant responsable de l'étude pour acceptation par le “ *client* ”. Puis il est établi un “ *ordre de travail* ” valant “ *ouverture de dossier* ”. Les documents, analyses, synthèses sont rassemblés dans ce dossier. Une comptabilisation des sommes dues est réalisée à partir de la description analytique des processus de travail. Cette facturation est ensuite répartie entre les différents “ *Groupes d'Activité du Laboratoire* ” (il en existe 23) afin de suivre la situation financière de chacun. En fin d'étude, le dossier technique accompagné du décompte financier, visé par le Directeur du Laboratoire, est adressé au client.

Lorsque les études se prolongent, une facturation partielle est établie. “ *En règle générale, comme unité de temps de facturation, on considère un mois.* ”

Des tarifications types sont évaluées, adoptées et révisées annuellement dans chaque Laboratoire Régional. Elles détaillent les éléments constitutifs de chaque étude potentielle (mobilisations de matériels, déplacements kilométriques, exécution d'essais, analyses, rédactions, mises à disposition de personnels selon leur catégorie,...). Pas moins de 422 catégories de prix unitaires sont

prédéterminées en 1967 au Laboratoire Régional de BLOIS.

Il est envisagé, en 1967, un “*budget annexe d'Etat*” pour les Laboratoires Régionaux qui permettrait d'assurer leur autonomie comptable. Des discussions sont en cours avec le Ministère des Finances... Elles n'aboutiront pas.

Fin 1969, les recettes “locales” (“*recettes propres*”) des Laboratoires Régionaux représentent 66 % des recettes totales. Les résultats n'ont pas atteint les prévisions (- 4 %). La Direction des Routes a assuré l'essentiel de la différence. La masse salariale (non-titulaires et fonctionnaires) atteint 75 % des dépenses ordinaires. Le coût moyen d'un agent est estimé à 26,1 millions de francs annuels<sup>26</sup>. L'augmentation de la masse salariale pour l'année suivante est évaluée à + 12,6 % ; celle concernant les crédits de fonctionnement à + 7 %. On commence à élaborer des hypothèses d'arrêt des recrutements : + 50, maintien des effectifs, - 50, - 100.

### **Remarques générales.**

La mise en place, puis la consolidation du réseau des Laboratoires Régionaux autour du LCPC aura nécessité une volonté constante et des financements importants de la part de la Direction des Routes.

Des sommes importantes ont été dégagées pour créer de toutes pièces ces laboratoires, les doter en locaux, en matériels, en effectifs, leur permettre d'acquérir compétence et savoir-faire, leur assurer une autorité sans pareille à cette époque (1950 - 1970). La première caractéristique de cette “aventure des Laboratoires Régionaux” est d'abord quantitative : des moyens publics importants sont dégagés et puissamment relayés par la montée en charge du FSIR.

Les sommes allouées aux Laboratoires Régionaux peuvent être utilisées avec beaucoup de souplesse. La “frontière” entre fonctionnement et investissement est mouvante. Celle entre études particulières, études centrales et recherches demandées par le LCPC, également. Le développement assez exceptionnel des Laboratoires Régionaux au cours de la période 1962 - 1968 prend appui sur cette “gestion globale”.

Au sein du LCPC et de la Direction des Routes, existe la volonté de mettre en place une construction hautement professionnelle et performante. Ce qui importe ce sont les grandes compétences techniques, les “*bonnes*” qualités de l'Ingénieur des TPE, les connaissances et expériences des Assistants, le savoir-faire des Opérateurs et des Ouvriers. Le réseau des Laboratoires Régionaux est un ensemble - relativement clos sur lui-même - professionnel.

La Direction des Routes et le LCPC, tout en assurant un suivi et un contrôle permanent, délèguent aux Laboratoires Régionaux (à leurs Directeurs en particulier) toute initiative susceptible d'assurer le développement de ces organismes. Les Chefs de Laboratoires Régionaux sont des “patrons d'entreprise”. Ils recrutent. Ils rémunèrent selon le marché local et en fonction des résultats. Ils sanctionnent et licencient. Ils gèrent. Ils affectent les crédits disponibles en fonction des besoins. Ils démarchent les “clients” potentiels. Ils investissent. Cette dimension “entreprise” est très solitaire au sein de l'administration, y compris celle des Travaux Publics puis de l'Équipement. Les modes de gestion, les rapports sociaux dans les Laboratoires Régionaux seront fortement marqués par cette

---

<sup>26</sup> environ 23,4 millions d'euros – janvier 2001

dimension... et jusqu'à aujourd'hui.

Au cours de cette époque 1950 - 1970 l'administration permet aux Laboratoires Régionaux de construire eux-mêmes leur propre développement. C'est leur activité qui justifie les embauches et les investissements. Ce sont les prestations particulières qui financent (en partie, car la Direction des Routes n'est pas en reste) les investissements, le renouvellement des machines, des recrutements, la formation des équipes... Dans le paysage administratif cela constitue pour certains une innovation, pour beaucoup d'autres une aberration... ou déjà "une politique de résultats". Au cours de cette période de fort développement économique national ("les trente glorieuses"), le réseau des Laboratoires a gagné sa place par son activité propre et par la volonté de sa tutelle de "laisser-faire".

Le début des années 70 est marqué par la construction nouvelle des Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) et par l'intégration des Laboratoires Régionaux dans ces organismes. Les caractéristiques financières, de gestion et de direction des CETE s'inscrivent d'abord largement dans le prolongement de celles des Laboratoires Régionaux. Mais cela ne passe pas inaperçu auprès du Ministère du Budget et de la Cour des Comptes.

Le « *Contrôle des dépenses engagées* », dans un courrier du 26 juin 1970, tance la Direction des Routes et de la Circulation Routière. Celle-ci a créé sous l'appellation « *organismes divers* » des entités et des dispositions comptables et réglementaires non-conformes. La création, la réglementation et le cadre comptable des Laboratoires, Ateliers de Prototypes, CETE ont été réalisés par simple « *circulaire* » et sur « *délégation du Ministre* ». Le Contrôleur Financier dénonce le fait d'être ignoré dans l'élaboration des budgets de ces organismes. Il souligne que leurs « *ressources propres* » incluent indirectement des « *crédits budgétaires* », et le fait que la Direction des Routes et de la Circulation Routière ne soit pas capable d'en préciser l'ampleur.

Il dénonce l'utilisation faite des crédits budgétaires, type FSIR, et leur affectation « *unilatérale et autoritaire* » par la Direction des Routes au profit de tel ou tel Laboratoire Régional. « *Je pense... que vous partagez entre le FSIR et les chapitres de fonctionnement la charge de l'entretien de ces organismes extérieurs en fonction des disponibilités budgétaires qui vous sont ouvertes et, d'ailleurs, la correspondance échangée entre ces services et vous-même au sujet des crédits alloués et des dotations reçues montrent bien que ni vous ni eux n'attachez d'importance à l'origine des crédits délégués.... Il ne vous échappera pas qu'en ajoutant les crédits du FSIR aux dotations budgétaires de fonctionnement, vous accroissez les moyens d'action définis tant par le Gouvernement que par le Parlement.* »

Concernant les dépenses, le Contrôleur Financier s'étonne d'y voir mêler les personnels, le fonctionnement, l'équipement et les constructions. Il dénonce le fait que le LCPC agisse par délégation du Directeur des Routes et autorise, année par année, le recrutement de nombreux agents non-fonctionnaires sous la seule réserve de ne pas compromettre l'équilibre budgétaire des organismes. Il désapprouve le peu de précision exigée concernant l'utilisation des crédits de fonctionnement. Le Contrôleur Financier considère que l'utilisation de crédits FSIR pour la construction de Laboratoires outrepassa les crédits budgétaires précisément alloués à cette intention (+ 140 %).

En conclusion, le Contrôleur Financier demande au Directeur des Routes et de la Circulation Routière :

- d'évaluer la part d' « *activité commerciale ou para-commerciale de "vos" [!] organismes extérieurs (en valeur absolue et en pourcentage)* » ;
- d'effectuer un recensement des personnels non fonctionnaires et d'en évaluer le coût ;
- de rappeler l'instruction réglementant l'achat des véhicules de liaison ;
- de régulariser les sommes prélevées sur le FSIR au titre des travaux de construction des



Laboratoires ;

- d'étudier la possibilité de soumettre à l'avis du Contrôleur Financier « les "budgets" des organismes en cause ».

Par ailleurs le Contrôleur Financier saisit le Directeur du Budget pour qu'il

- se prononce sur le « budget d'organismes créés unilatéralement par la Direction des Routes et l'attribution des crédits [perdant] en réalité tout caractère propre et [pouvant] servir aux utilisations les plus diverses » ;
- empêche la majoration des crédits attribués « par le moyen du FSIR » ;
- soumette « à régulation des crédits délégués aux laboratoires et organismes divers ».

Les mises en cause sont lourdes. C'est toute la construction des Laboratoires Régionaux qui est dénoncée.

La réponse de la Direction des Routes et de la Circulation Routière est particulièrement embarrassée.

Dans son courrier du 14/10/1970 la Direction des Routes présente les Laboratoires Régionaux comme de simples « cellules techniques au sein des Services Extérieurs existants » ( les DDE, les Organismes Techniques Régionaux, le Service Régional de la Région Parisienne, le CETE d'AIX-EN-PROVENCE nouvellement créé).

La Direction des Routes et de la Circulation Routière évalue les parts de ressources budgétaires et de ressources propres à, respectivement, 37 % et 63 % pour l'ensemble des Laboratoires Régionaux. « *Le montant des recettes en provenance des clients privés... est certainement très faible... inférieur à 5 % des ressources propres, c'est-à-dire inférieur à 3 % des ressources totales.* »

La Direction des Routes de la Circulation Routière reconnaît que les répartitions passées des dotations entre les divers chapitres budgétaires « *ne sont probablement pas exemptes de critiques* ».

L'effectif des agents non fonctionnaires des Laboratoires Régionaux et Ateliers de Prototypes est de 2029 pour l'année 1970, soit 61 millions de francs.

Les critiques du Budget et de la Cour des Comptes vont se succéder et contraindre les CETE, et en leur sein les Laboratoires Régionaux, à modifier de fond en comble leur mode de gestion.

En décembre 1972 un courrier du Ministre de l'Economie et des Finances à son homologue de l'Equipement définit une nouvelle configuration comptable. Les CETE sont dotés d'un chapitre de fonctionnement propre (sur le 37-53) d'un montant de 11 millions de francs. Ces crédits annuels « *ne constituent qu'une avance de démarrage destinée à compenser l'interdiction faite aux CETE de recourir dorénavant aux budgets départementaux* ». Ce montant est très insuffisant pour assurer l'intégralité des frais de fonctionnement des CETE. Il est donc autorisé de procéder à « *des transferts et des rattachements de crédits provenant respectivement des chapitres du Titre III, du Titre V et du FSIR sur lesquels s'imputent actuellement les prestations de services que les Directeurs Départementaux de l'Equipement et les Chefs de Services Spécialisés demandent aux CETE* ». Pour faciliter l'activité des CETE et éviter un blocage financier de début d'année une "avance" de trois mois de crédits de fonctionnement est autorisée jusqu'au 1er mai de l'année considérée (30 millions de francs) afin « *d'attendre que les mécanismes de fonds de concours et de rétablissement de crédits alimentent normalement le chapitre* ». Les financements au coup par coup sur crédits publics sont donc autorisés, mais sous le regard du Budget.

Par ailleurs les crédits servant à rémunérer les agents contractuels seront séparés et identifiés comme tels lors de la "mise à plat" en 1982 des emplois réels dans la fonction publique d'Etat. La loi de titularisation des agents non titulaires de l'Etat du 11 juin 1983 et son application, retardée et échelonnée, modifieront profondément tout à la fois le mode de recrutement (arrêt des recrutements

de contractuels à durée indéterminée), la situation sociale des contractuels présents (le Règlement du 14 mai 1973 sera mis en extinction et figé dans son contenu). De nouvelles relations sociales émergeront progressivement dans un ensemble qui deviendra majoritaire en fonctionnaires.

Lorsque le renouvellement des techniques se sera largement diffusé en particulier au sein des entreprises de travaux publics, les Laboratoires Régionaux se heurteront aux principes et aux règles budgétaires publiques et à la crise des financements publics. Leurs modes de fonctionnement et de gestion se rapprocheront alors des normes administratives.

La création et le développement des Laboratoires Régionaux illustre une volonté administrative à contribuer au renouvellement des techniques routières qui prend la forme d'une "entreprise publique d'ingénierie, d'essais et de contrôles en matière de travaux publics" de haute performance et accompagne les grandes opérations d'aménagement du territoire de cette époque.

# Tour de France

## LILLE.

Issu d'un laboratoire départemental existant depuis 1948 et effectuant des contrôles sur chantiers, le Laboratoire Régional de LILLE est créé en 1952. Il est installé, à partir de 1958, dans la cave de l'Institut Industriel du Nord ( une école d'ingénieurs) 17 rue Jeanne D'Arc à LILLE sur 450 m<sup>2</sup>. “ *Les locaux sont exigus, l'éclairage entièrement artificiel, la ventilation pratiquement nulle, d'où des conditions de travail pénibles pour le personnel.* ”

Il déménage au cours de l'été 1965 dans un bâtiment neuf de 2000m<sup>2</sup> situé à HAUBOURDIN sur le terrain du Centre Technique du Nord de l'administration des Ponts et Chaussées.

Ses nouveaux locaux techniques sont conçus sur un seul niveau “ *pour éviter les circulations verticales, toujours délicates dans le cas des matériaux* ”. La circulation de ces matériaux s'effectue au moyen d'un transrouleur desservant les salles d'essais. La salle de compactage est spécialement insonorisée. Le bâtiment est largement ouvert à la lumière du jour.

Les services administratifs et généraux doivent être situés dans une tour circulaire de dix étages reliée au bloc technique.

La construction du nouveau bâtiment a nécessité plus d'un an de travaux. Le coût de l'opération s'élève à 1000 F le m<sup>2</sup>.

Lors de son installation à HAUBOURDIN, le Laboratoire Régional de LILLE compte six sections techniques :

- sols et pierres (10 agents)
- revêtements hydrocarbonés et chimie (5 agents)
- fondation (2 agents)
- prospection des sols (5 agents)
- traitements des sols et bétons hydrauliques (6 agents)

Une section “mécanique-électrique” est prévue.

Dès le début des années 60, le Laboratoire Régional de LILLE a mis au point diverses combinaisons de matériaux locaux (cendres volantes, scories, laitier granulé, limons, sables fins) applicables à la construction de couches de base, de fondation ou de forme. Il contribue aux études et recherches pilotées par le LCPC. Il est doté d'un camion déflectographe LACROIX.

La fonction régionale du Laboratoire de LILLE a dû s'adapter avec l'arrivée du Laboratoire de SAINT-QUENTIN, et l'existence et l'évolution du Laboratoire d'ARRAS.

## SAINT-QUENTIN.

Un laboratoire est chargé en 1952 du contrôle de la réalisation de l'aérodrome de l'OTAN à SAINT-SIMON / CLASTRES. Il devient Laboratoire Régional de SAINT-QUENTIN en 1957.

Jusqu'en 1960, ce laboratoire est installé sur 70 m<sup>2</sup> dans un bâtiment du parc routier.

Un nouveau bâtiment, sur deux niveaux et un sous-sol, est réalisé entre 1960 et 1963.

En 1971, la surface des locaux est de 1546 m<sup>2</sup>. Une extension est prévue à partir de 1972 par

création d'un étage supplémentaire.

En 1963, le Laboratoire est organisé en six sections, complétées par un bureau administratif et un bureau de dessin :

- sols (5 agents)
- chimie - enrobés (4 agents)
- bétons (5 agents)
- fondations (6 agents)
- géologie - prospection (9 agents)
- in situ (3 agents)

Une section "constatation" doit être créée en 1964.

Le Laboratoire Régional de SAINT-QUENTIN est en relation avec deux Laboratoires Départementaux : AMIENS, SENLIS. Le personnel de ces Laboratoires Départementaux a été formé au Laboratoire Régional.

Au cours de la période 1957 - 1965, le Laboratoire Régional de SAINT-QUENTIN axera ses recherches sur la mise au point de matériels (sondeuses, carotteuses, containers, pénétromètres,...)

## NANCY.

D'abord projeté sur BAR-LE-DUC, le Laboratoire Régional de NANCY dispose lors de sa création d'un local de 170 m<sup>2</sup>. Une nouvelle construction en 1958 porte cette superficie à 220 m<sup>2</sup>, puis un nouveau Laboratoire est projeté pour 1968.

C'est en 1957 qu'un premier Ingénieur des TPE est nommé Chef du Laboratoire.

En 1966, le Laboratoire Régional était organisé en cinq sections :

- mécanique des sols et géotechnique
- géologie
- produits hydrocarbonés
- béton
- point d'appui et électronique.

Parallèlement au Laboratoire Régional, un **Laboratoire d'Etudes des Laitiers de hauts-fourneaux** fut créé en 1964. Il disposait d'un effectif des 15 agents avec à sa tête un Ingénieur des TPE.

Ce laboratoire particulier était installé dans des locaux de 390 m<sup>2</sup>.

Il avait comme fonctions :

- des contrôles de fabrication auprès de la sidérurgie locale,
- des études de spécifications concernant les mélanges de laitier concassé et de laitier granulé,
- des études d'emploi de matériaux naturels locaux ou de sous-produits industriels (cendres volantes, stériles de minerais, etc...) en association avec le laitier granulé.

Ce Laboratoire d'Etudes des Laitiers de hauts-fourneaux est intégré au Laboratoire Régional de NANCY après 1965.

De nouveaux locaux sont envisagés en 1966 pour le laboratoire (architecte : Henri PROUVE). Une étude critique des différents Laboratoires des Ponts et Chaussées a été faite. Il s'agit de “ *concevoir le [nouveau] bâtiment comme un immense parapluie libéré au maximum de tous points durs* ” et de “ *diminuer au maximum les cheminements des matériaux au cours de leur manipulation par rapport au déplacement du personnel* ”. Le nouveau bâtiment sera circulaire. L'adjonction d'autres “soucoupes” était alors envisagée.

## **COLMAR / STRASBOURG.**

Les innovations techniques routières sont anciennes dans la région de COLMAR.

Dans le numéro “ *100 ans de routes en France* ” (Revue générale des routes et des aérodromes - décembre 2000), les Ingénieurs des Ponts et Chaussées Charles PAREY et Raymond SAUTEREY signalent une avancée importante dans l'utilisation de l'asphalte en revêtement superficiel routier dans cette région : En 1907, un pharmacien Émile FEIGEL installe une usine de fabrication d'émulsion à LUTTERBACH, dans le Haut-Rhin.

En 1948, un laboratoire routier est créé à COLMAR à l'instigation de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées Robert DAVID.

Le premier Ingénieur des TPE, Chef du Laboratoire de COLMAR, Jean-Marie BALLAST, raconte :

“ ... dès 1958 des essais de sols, des essais de bétons hydrauliques et déjà des études de composition d'enrobés denses [étaient pratiqués à COLMAR]...”

*Cette dernière activité devait prendre une extension croissante dans les années suivantes. Au terme de l'année 1956, 23 Services des Ponts et Chaussées de différents départements de la FRANCE, avaient confié au Laboratoire Régional de COLMAR des études de composition d'enrobés denses ou de béton bitumineux.*

*Par ailleurs, pendant cette période, l'activité du Laboratoire de COLMAR s'étendait à la préparation et au contrôle des travaux de construction d'aérodromes militaires dans la région de l'Est du pays.*

*En outre, à cette époque, apparaissait l'emploi en couche de fondation des graves d'alluvions du Rhin...*

*Dès 1952, était réalisée dans le département du Haut-Rhin, la première campagne d'enrobés denses importante.<sup>27</sup>*

*Cette première campagne devait conduire par la suite le Laboratoire de COLMAR à assurer la préparation, le contrôle de la fourniture des agrégats et de la fabrication d'un tonnage d'enrobés denses dépassant deux millions de tonnes.”*

La création du Laboratoire Régional de COLMAR prend donc appui sur l'existence de ce laboratoire routier et de son personnel.

C'est en 1955 qu'un premier Ingénieur des TPE est nommé à sa tête.

En 1966, le Laboratoire Régional de COLMAR est organisé en 5 sections techniques :

- sols et fondations (7 agents),
- géologie et prospection (5 agents),
- géotechnique routière (5 agents),
- chimie et revêtements routiers (11 agents),
- bétons hydrauliques et ouvrages d'art (4 agents).

Un service administratif et de bureau (4 agents) et un service d'entretien du matériel et du bâtiment (2 agents) complètent cette organisation.

---

<sup>27</sup> Ch. PAREY et R. SAUTEREY signalent l'existence d'une centrale mobile Barber Greene 837/848.

La surface utile de travail est alors de 800 m<sup>2</sup>.

Les activités du Laboratoire Régional sont :

- “ Des études et essais à la demande des clients pour des cas concrets ” ;
- “ Des contrôles des fournitures courantes pour le compte des Services-Clients (agrégats, bitume, ciment), auxquels font souvent suite les contrôles de fabrication et de mise en œuvre (enrobés denses, bétons hydrauliques) ”. [Ceci représente 80 % de l’activité des sections techniques.]
- “ Des études d’intérêt général ... en collaboration avec le Laboratoire Central. ”

La création du Laboratoire Régional de STRASBOURG, en 1966, intègre et affiche la disparition à terme de COLMAR. Cette absorption et ce transfert sur la capitale régionale seront plus lents que prévus. La fermeture du site de COLMAR devrait intervenir en 2002...

Après 1966, le centre directionnel du Laboratoire Régional se déplace au chef-lieu de région.

Bien qu’il y ait eu de nombreuses réflexions sur l’articulation entre Laboratoires Régionaux et régions françaises, STRASBOURG est le seul véritable exemple de modification du découpage primitif entre Laboratoires Régionaux.

Le déplacement de COLMAR à STRASBOURG cède au principe (?) de rassembler dans la capitale régionale les grandes directions. Mais cela ne s’est pas produit pour DIJON, RENNES, NANTES, AMIENS, METZ, ORLEANS, ...

Ce déplacement sur STRASBOURG contribuera aussi à “perdre” la Franche-Comté comme zone d’action au profit d’AUTUN.

## AUTUN.

Un Laboratoire Départemental avait été créé en 1948 par Jean BAUDET, Ingénieur d’Arrondissement à AUTUN. Il était installé dans les sous-sols du bâtiment sur 300 m<sup>2</sup>.

Le maintien du Laboratoire Régional à AUTUN plutôt qu’à MACON est dû pour l’essentiel à la localisation géographique de l’agent formé à ces activités, Raymond IMPERIALI.

Le Laboratoire Régional d’AUTUN est créé en 1952 avec à sa tête, l’Ingénieur des TPE, Armand DUCLOUX.

En 1962, le Laboratoire s’installe dans un bâtiment neuf situé dans la zone industrielle de SAINTE-ANDOCHE. Les locaux s’étendent sur 1000 m<sup>2</sup> en rez-de-chaussée et 500 m<sup>2</sup> en sous-sol. Ils sont ensuite surélevés d’un étage (1965), puis agrandis par l’extension du bâtiment (1969).

En 1963, cinq sections techniques existent :

- prospection (15 agents)
- sols-pierres (12 agents)
- sols-fondations (14 agents)
- chimie (12 agents, dont 5 travaillant exclusivement sur les laitiers et leurs propriétés)
- in situ (3 agents).

Deux sections étaient alors en perspective : bétons, constatations.

Une section administrative (2 agents) et un bureau de dessin (3 agents) complétaient cet organigramme.

Il était constaté en 1962 des “ difficultés de recrutement de personnel compétent (Ingénieurs géologues en particulier). Ceci dépend peut-être aussi de la situation géographique : il faut, par exemple, loger le personnel et sa famille sitôt qu’il est embauché, et cela n’est pas toujours réalisable. ”

Le Laboratoire Régional d'AUTUN connaîtra un fort développement du fait des études et travaux de l'autoroute PARIS-LYON et de la mise au point, à partir de 1961, de la technique des graves-laitiers et des sables-laitiers impulsée par l'Ingénieur des Ponts et Chaussées Erio PRANDI, alors Ingénieur d'Arrondissement à AUTUN.

Le long du chantier de l'autoroute PARIS-LYON, sont mis en place des Laboratoires Annexes Temporaires placés sous l'autorité technique du Laboratoire d'AUTUN.

## LYON.

Lors de sa création en 1952, le Laboratoire Régional de LYON est implanté au sein du parc routier des Ponts et Chaussées, sur 30 m<sup>2</sup> dans des locaux vétustes, rue de Saint-Simon à VAISE. La surface de travail est portée à 500 m<sup>2</sup> en 1959.

En 1960, il est projeté de transplanter ce laboratoire à ECULLY à proximité de l'Ecole Centrale. Une autre hypothèse est étudiée à côté de l'Institut National des Sciences Appliquées. Mais l'insuffisance de crédits ajourne ce projet.

Le 12 juillet 1961, le Directeur des Routes et de la Circulation Routière exprime par lettre son accord de principe pour le transfert à ECULLY. Mais la libération de l'aérodrome de LYON-BRON va modifier la perspective.

En février 1962, l'existence d'un terrain gratuit "*puisque'il s'agit du terrain public de l'aéroport, dont le changement d'affectation sera effectué en faveur de la Direction des Routes*", réoriente le lieu d'implantation du Laboratoire Régional de Lyon.

Le rapport du 29 mars 1962 de l'Ingénieur en Chef des ponts et Chaussées, Fernand RAMEL, propose de regrouper physiquement sur le terrain délaissé de l'aéroport de LYON-BRON, le Laboratoire Régional et de "*prévoir dans les nouveaux locaux du Laboratoire Régional, un emplacement destiné aux études et recherches sur les tunnels routiers*".

En effet depuis 1938 une compétence dans ce domaine s'est développée en région lyonnaise à partir du tunnel routier de la Croix-Rousse. Le service Ordinaire des ponts et Chaussées du Rhône assure, depuis 1958, le Secrétariat du comité des Tunnels Routiers de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route.

Le projet de Fernand RAMEL est remanié en décembre 1962 pour tenir compte de la décision ministérielle du 25 juillet 1962 de créer un " Organisme Technique Régional de LYON (OTR) ". Cet OTR regroupera : le Laboratoire Régional de LYON, le Bureau Régional de la Circulation Routière, le Bureau d'Etudes et de Recherches sur les Tunnels Routiers. 6584 m<sup>2</sup> de surface sont réservés : 5059 m<sup>2</sup> pour le Laboratoire régional, 1032 m<sup>2</sup> pour le Bureau Régional de la Circulation, 493 m<sup>2</sup> pour le Bureau d'Etudes et de Recherches sur les Tunnels Routiers.

L'installation du Laboratoire Régional à BRON s'effectue à partir de 1963. La surface des nouveaux locaux (d'abord préfabriqués) est de 400m<sup>2</sup>, 1500 m<sup>2</sup> en 1964, puis 2650 m<sup>2</sup> en 1965, date du transfert total du Laboratoire sur le site de BRON.

Cet OTR préfigurait la constitution des CETE du début des années 1970.

En 1964, le Laboratoire Régional de LYON est organisé en 5 sections techniques :

- géologie (24 agents)
- sols (21 agents)

- revêtements (11 agents)
- bétons (11 agents)
- chimie (4 agents).

Les services généraux du Laboratoire Régional emploient 13 agents.

Le Laboratoire Régional de LYON collabore avec les Laboratoires Départementaux. Il est signalé en 1964 l'existence de deux de ces Laboratoires : BOURG-EN-BRESSE (2 agents) et ANNECY (6 agents).

### **CLERMONT-FERRAND.**

Ce Laboratoire Régional est créé, comme nous l'avons raconté, en 1965.

Il est d'abord installé dans d'anciens bâtiments militaires désaffectés et exigus. Un premier bâtiment est construit en 1975, mais un incendie en 1977 le ravage entièrement.

Un plan de financement sur 3 ans permet la reconstruction du Laboratoire Régional sur 5500 m<sup>2</sup> qui est inauguré le 31 octobre 1981 par le Ministre de l'Urbanisme et du Logement, Roger QUILLIOT.

### **MARSEILLE / AIX-EN-PROVENCE.**

Le Laboratoire Régional de MARSEILLE est créé en 1952.

De 1958 à 1961 un nouveau bâtiment (1600 m<sup>2</sup>) est construit sur l'emplacement d'un ancien parc à pavés, rue de Lyon, dans le faubourg industriel Nord de MARSEILLE. Ces locaux s'avèrent vite exigus.

Le Laboratoire Régional de MARSEILLE coopère, en 1964, avec les Laboratoires Départementaux existants : NIMES (10 agents), AVIGNON (3 agents), DRAGUIGNAN (2 agents), NICE (10 agents). " Ce Laboratoire [NICE] est bien équipé mais a tendance à trop travailler seul vis à vis du Laboratoire de MARSEILLE. "

TOULON et MONTPELLIER seront considérés "antennes" du Laboratoire Régional.

Fin 1964, le Laboratoire Régional de MARSEILLE est organisé en 8 sections :

- géologie prospection (22 agents)
- sols routiers (11 agents)
- sols fondations (7 agents)
- électronique et applications mécaniques (4 agents)
- bétons (5 agents)
- chimie (4 agents)
- revêtements (7 agents)
- études générales (10 agents).

Des services généraux (16 agents) complètent cet organigramme : bureau, dessin, magasin,...

Pour faire face à l'exiguïté des locaux, il est d'abord envisagé de transférer le Laboratoire Régional dans le quartier Nord-Ouest de la ville : ALLAUCH. Les terrains sont acquis en avril 1965. Un projet est élaboré et remanié. Trois bâtiments provisoires (40 agents) sont installés en vue de l'arrivée du



Laboratoire Régional. La voirie et des fondations sont réalisées. Le personnel nouvellement recruté dans le Laboratoire Régional a pour perspective son installation à ALLAUCH. Sur ce terrain, il est envisagé d'implanter le Centre de Formation Professionnelle de MARSEILLE.

La création du premier CETE à AIX-EN-PROVENCE bouleverse le projet.

Dans sa note du 7 mai 1968, l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Pierre GODIN, souligne la nécessité de rapprocher physiquement le Laboratoire Régional et l'Agence du SETRA. Il propose de les regrouper dans la zone industrielle des MILLES à proximité d'AIX-EN-PROVENCE. Le Centre Régional de Formation Professionnelle de MARSEILLE pourrait suivre.

La réaffectation des terrains d'ALLAUCH est débattue. Pierre GODIN propose de les utiliser pour implanter un Laboratoire Départemental " détaché du Laboratoire Régional pour les besoins permanents de la Direction Départementale [de l'Équipement] des Bouches-du-Rhône ". 50 agents y seraient affectés (coût estimé à 1,2 millions de francs).

L'implantation du Laboratoire Régional à AIX-EN-PROVENCE entraînera des dépenses supplémentaires immédiates. Elles sont estimées à 1,5 millions de francs.

La réorientation d'ALLAUCH sur AIX-EN-PROVENCE devrait gêner la moitié des personnels du Laboratoire Régional de MARSEILLE. Un service de ramassage et de transport entre les deux villes est proposé. Il serait maintenu 3 ans, " délai permettant aux intéressés de se reloger à AIX dans la mesure où leur situation familiale le permet ".

Le Laboratoire Régional déménage à AIX-EN-PROVENCE, dans la zone industrielle des MILLES, en 1970.

## **NICE.**

Parmi les Laboratoires Régionaux, NICE a un statut à part. Il est le plus récent. Il n'a été classifié comme "régional" que par une décision interne au CETE de la MEDITERRANEE.

Pourtant ce laboratoire est ancien. Il apparaît, comme Laboratoire Départemental, en 1932 lors de la reconstruction du port de NICE, ce qui explique sa localisation. C'est seulement en 1977 qu'il est intégré au CETE de la MEDITERRANEE et se voit doter d'une zone d'action spécifique.

## **TOULOUSE.**

Un Laboratoire Départemental est créé en 1949, rue Monplaisir à TOULOUSE sur 400 m<sup>2</sup>.

Il devient Laboratoire Régional en 1952, mais restera circonscrit au département jusqu'au début des années 60.

Pendant cette décennie, le développement de ses activités et de ses effectifs le disperse en trois lieux dans TOULOUSE.

Il emménage en 1970 dans de nouveaux locaux situés dans le complexe scientifique et aérospatial de RANGUEIL.

Le Laboratoire Régional de TOULOUSE coopère, avec " *parfois quelques frictions* " avec de nombreux Laboratoires Départementaux : MONTPELLIER, PERPIGNAN, FOIX, TARBES, AUCH, CAHORS, MONTAUBAN, RODEZ.

En janvier 1964, le Laboratoire Régional de TOULOUSE compte 7 sections :

- géologie prospection (3 agents)

- sols (4 agents)
- fondations (4 agents)
- bétons (3 agents)
- chimie revêtements (4 agents)
- sondages (7 agents)
- administrative (7 agents).

## **BORDEAUX.**

Lors de sa création, en 1952, le Laboratoire Régional de BORDEAUX disposait de 150 m<sup>2</sup> de locaux dans un ancien dépôt de tramways.

En 1958 un bâtiment annexe est construit portant la superficie à 690 m<sup>2</sup>. D'autres annexes sont réalisées ensuite pour atteindre 1670 m<sup>2</sup> en 1965.

Le Laboratoire Régional de BORDEAUX emménage sur un nouveau terrain à partir de 1962, à CAUDERAN, portant la surface des locaux à 3700 m<sup>2</sup> en 1967.

Le Laboratoire Régional travaillera en relation avec les Laboratoires Départementaux de SAINTES, LA-ROCHELLE, PERIGUEUX, AGEN, PAU. Le Laboratoire de BAYONNE constituera, en 1967, une "antenne" du Laboratoire Régional.

En janvier 1964, le Laboratoire Régional de BORDEAUX est organisé en 8 sections :

- sols (8 agents)
- assises (8 agents)
- électronique (2 agents)
- fondations (3 agents)
- prospection (8 agents)
- bétons (6 agents)
- in situ (6 agents)
- service général (13 agents).

En 1966, 8 sections techniques sont alors dénommées : géotechnique routière, bétons, assises, fondations, géologie prospection, électronique, contrôles, point d'appui renforcement des chaussées.

En 1962/1963 plusieurs agents de la Division d'ALGERIE du LCPC sont intégrés au Laboratoire Régional de BORDEAUX, apportant avec eux l'expérience des terrassements et des chaussées d'Afrique du Nord.

Début 1970, le Laboratoire Régional de BORDEAUX est associé à l'Agence du Sud-Ouest du SETRA, dernière étape avant la mise en place du CETE du Sud-Ouest.

## **ANGERS.**

Depuis 1950, un petit Laboratoire Départemental fonctionnait au sein du Parc des Ponts et Chaussées du Maine-et-Loire, Avenue du Général Foy à ANGERS. Il avait pour fonction le contrôle des liants (goudrons, bitumes, fluides) et des gravillons.

Le Laboratoire Régional d'ANGERS, créé en 1952, est d'abord installé sur 233 m<sup>2</sup> aux PONTS-DE-CE, surface jugée "ambitieuse" à l'époque.

Dès 1953 il est nécessaire d'adjoindre une extension ce qui porte la surface utile à 520 m<sup>2</sup> ... qui s'avérera rapidement insuffisante (620 m<sup>2</sup> en 1960, 940 m<sup>2</sup> en 1961).

Un nouveau bâtiment est entrepris (première tranche : 1600 m<sup>2</sup> en 1963 ; 3400 m<sup>2</sup> en 1968).

Le Laboratoire Régional d'ANGERS se spécialise dans la conception et la mise au point de matériels d'essais.

Narcisse DOSSO, Directeur du Laboratoire de 1956 à 1982, raconte : *“ L'Ingénieur en chef DURRIEU, à la recherche de tous les moyens et bonnes volontés disponibles, a repéré à ANGERS l'existence d'un Parc des Ponts et Chaussées dont le responsable, l'ami CHARTIER, a déjà imaginé et construit dans son atelier des prototypes de matériels routiers intéressants (rampes de répandage de liants, gravillonneurs, charrues pour curages de fossés, etc). Au grand plaisir de l'intéressé, il le met à contribution. Et bientôt (dès 1956) apparaissent de nouveaux équipements pour Laboratoire : malaxeur d'enrobé, Presse TEXAS, Presse à avancement constant, etc).*

*En raison de la proximité, le Laboratoire Régional d'ANGERS est tout désigné pour expérimenter les prototypes en vue de leur mise au point avant diffusion. Ce sont les Sections concernées par les matériels qui consacrent une partie de leur temps à cette expérimentation. Plus tard seulement (1967) une section sera constituée spécialement pour l'expérimentation des matériels prototypes (S.E.M.P.). ”*

Sur le site du Laboratoire Régional d'ANGERS, se trouve installé l'Atelier de Fabrication de Matériels Prototypes de Laboratoires créé en 1961(dénommé en 1962 : Centre d'Etude et de Construction de Prototypes – CECP), avec deux ramifications :

- les Sections d'Expérimentation de Matériels Prototypes (SEMP), en 1967 et 1968 ;
- le Centre Coordonnateur des Matériels utilisant les Radio-isotopes (CCMR).

Ce CCMR, créé en 1969, avait pour mission de suivre la fabrication des matériels à radio-isotopes, d'en assurer les étalonnages, la diffusion et la maintenance. Par la suite, ce Centre prendra en charge d'autres matériels et deviendra le Centre Coordonnateur d'ANGERS (CCA) en 1980.

Le Laboratoire Régional d'ANGERS est en relation avec les Laboratoires Départementaux de Loire-Atlantique, Mayenne, Sarthe, Indre-et-Loire, Vendée, Vienne, Deux-Sèvres.

En 1968, l'organigramme du Laboratoire Régional d'ANGERS se présente ainsi :

- Services généraux :
  - exploitation
  - services administratifs
- Etudes courantes :
  - géologie sondages prospections
  - mécanique des sols fondations
  - géotechnique routière
  - liants revêtements hydrocarbonés
  - bétons hydrauliques graves ciment graves laitier
- Etudes d'intérêt général :
  - renforcement des chaussées
  - chaussées neuves études générales
  - expérimentation de matériel prototypes :
  - matériels essais en salle
  - matériels essais à l'extérieur
  - étude de carrières

- nucléodensimétrie
- électronique.

### **SAINT-BRIEUC.**

Créé en 1952, le Laboratoire Régional de SAINT-BRIEUC est d'abord installé dans le Parc automobile du LEGUE sur 300 m<sup>2</sup>.

En 1958 il dispose de nouveaux bâtiments pour une surface de 1000m<sup>2</sup>, portée en 1960 à 1350 m<sup>2</sup>.

En 1964, le Laboratoire Régional de SAINT-BRIEUC est organisé en 6 groupes :

- mécanique des sols
- technique routière
- bâtiments
- chimie électronique
- exploitation des matériels (atelier, magasin)
- secrétariat.

Des Laboratoires Départementaux se situent en Ille-et-Vilaine, Morbihan, Finistère.

### **ROUEN.**

Un Laboratoire Départemental, situé au sein du Parc routier, s'occupait de la réception des granulats.

Créé en 1952, le Laboratoire Régional de ROUEN est d'abord installé en centre-ville à L'ILE-LACROIX dans 30 m<sup>2</sup> de baraquement provisoire. Un bâtiment en dur est ensuite construit en 1953 et offre 450 m<sup>2</sup>.

Le Centre d'Essais, inclus dans le Laboratoire Régional, en est détaché en 1962.

En 1963, le Laboratoire Régional de ROUEN est installé dans de nouveaux locaux à GRAND-QUEVILLY, à proximité du terrain d'aviation de ROUEN-ROUVRAY.

Sur ce même terrain (polygone de ROUVRAY) où résident déjà le Centre d'Expérimentations Routières (CER) et le Bureau Régional de la Circulation (BRC), seront construits les bâtiments destinés au Centre d'Etudes et de Construction de Prototypes (CECP) et au Centre de Formation Professionnelle.

En 1964 se trouvent rassemblés à GRAND-QUEVILLY, le Laboratoire Régional (3500 m<sup>2</sup>), le Centre d'Essais Routiers (200 m<sup>2</sup>), l'Atelier de Prototypes (1400 m<sup>2</sup>), le Centre de Formation Professionnelle (1200 m<sup>2</sup>), le Bureau Régional de Circulation (600 m<sup>2</sup>), un service général commun à ces différents organismes (600 m<sup>2</sup>).

Par arrêté ministériel du 23 avril 1965, l'Organisme Technique Régional des Ponts et Chaussées de ROUEN est créé. Il regroupe tous les services présents sur le site de GRAND-QUEVILLY. Il préfigure le futur CETE NORMANDIE-CENTRE.

Il existe quatre Laboratoires Départementaux : EVREUX, ALENÇON, CAEN, SAINT-LO.

En 1964, le Laboratoire Régional de ROUEN est organisé en 7 sections techniques et un service général (17 agents) :

- géologie (15 agents)
- sols (13 agents)
- fondations (9 agents)
- bétons graves-ciment (6 agents)
- revêtements (5 agents)
- chimie nucléologie (5 agents)
- constatations.

### **BLOIS.**

Un Laboratoire Départemental était créé en 1951 dans l'Arrondissement de BLOIS. En 1959, ce laboratoire est classé "Laboratoire Régional" et sa zone d'action étendue.

Le laboratoire dispose, en 1957, de 350 m<sup>2</sup> de locaux. Cette surface atteindra 2400 m<sup>2</sup> en 1965.

En 1964, le Laboratoire Régional de BLOIS était organisé en 8 sections techniques :

- géologie prospection (4 agents)
- sols fondations (2 agents)
- sols routiers (3 agents)
- essais in situ (1 agent)
- liants enrobés (3 agents)
- chimie (2 agents)
- ciments bétons (3 agents)
- pierres gravillons (1 agent).

Une section administrative (bureau, dessin) complète cet organigramme (7 agents).

Cinq Laboratoires Départementaux sont présents : BOURGES, CHARTRES, CHATEAUROUX, MONTARGIS, TOURS.

### **TRAPPES (OUEST PARISIEN).**

Au milieu des années 50, un Laboratoire Départemental se met en place en Seine-et-Oise et est installé dans un sous-sol du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées à VERSAILLES.

Ce laboratoire est classé "régional" en 1964 et transféré en 1965 à TRAPPES.

Le LROP bénéficiera de la proximité du LCPC pour l'attribution de certains types de matériels.

Un Centre Coordonnateur des matériels pour les points d'appui "renforcements" est mis en place et installé à TRAPPES.

### **BONDY / LE BOURGET et FONTAINEBLEAU / MELUN (EST PARISIEN).**

Le Laboratoire Régional de BONDY créé en 1964, est transféré en 1969 au BOURGET.

Celui de FONTAINEBLEAU créé en 1965, est transféré en 1969 à MELUN sur les terrains délaissés par une base de l'OTAN en janvier 1967.

Ces deux laboratoires constitueront le Laboratoire Régional de l'EST PARISIEN en 1971.

Du fait de leur implantation, LE BOURGET sera plus tourné vers les problèmes urbains et MELUN vers les problèmes ruraux et périurbains.

## Laboratoires Régionaux et Laboratoires Départementaux

Dès la création des premiers Laboratoires Régionaux, et du fait de cette appellation, une distinction est opérée entre Laboratoires Régionaux et Laboratoires Départementaux.

Les Laboratoires Régionaux seront qualifiés pour être en relations directes avec le LCPC et pour relayer les politiques publiques mises en œuvre par la Direction des Routes.

Les Laboratoires Départementaux peuvent exister, subsister ou même se créer. Mais ils devront se situer dans un plan plus modeste, toujours placés sous le regard du Laboratoire Régional de proximité. L'ensemble des moyens dégagés pour les Laboratoires routiers ira aux Laboratoires Régionaux et, bien sûr, au LCPC.

Cette distinction entre Laboratoires Régionaux et laboratoires Départementaux n'est pas dans la pratique aussi tranchée.

Plusieurs Laboratoires Régionaux ont “commencé leur vie” comme Laboratoires Départementaux. Certains Laboratoires Départementaux connaîtront une activité soutenue, comparable -au moins jusqu'en 1962- aux Laboratoires Régionaux existants.

Des appellations sont parfois fluctuantes : tel Laboratoire Régional est qualifié de “Départemental” pendant plusieurs années. Cet aspect correspond le plus souvent au fait que le laboratoire en question peine à dépasser le cadre départemental...

Les “régions” sont encore absentes de la réalité française. Cette appellation “Régional” n'est pas immédiatement synonyme, pendant les années 50, de positionnement hiérarchique. Bien au contraire, le qualificatif de “Départemental” renvoie à une réalité plus forte et plus opérationnelle.

### Le début en Laboratoires Départementaux.

La mise en place des Laboratoires Départementaux au sein des Services Ordinaires des Ponts et Chaussées s'effectue essentiellement au lendemain de la deuxième guerre mondiale.

Le mouvement est assez lent. Il ne concerne pas tous les départements. Il est laissé à l'initiative de l'Ingénieur en Chef.

Le plus souvent, ce Laboratoire départemental est installé au sein du Parc routier ou à proximité. Il n'est pas toujours clairement identifié. Son fonctionnement est très imbriqué dans celui du Parc.

Avant de devenir “régionaux” certains Laboratoires ont commencé par être “départementaux”. C'est le cas de :

- NICE - 1932, dénommé régional en 1977,
- LILLE, COLMAR, AUTUN, ROUEN – 1948, classés régionaux en 1952,
- TOULOUSE - 1949 et ANGERS - 1950 classés régionaux en 1952,
- BLOIS – 1951, classé régional en 1959,
- SAINT-QUENTIN – 1952, classé régional en 1957,
- VERSAILLES – 1955, classé régional en 1964,
- STRASBOURG – 1963, classé régional en 1966.

### Qu'est-ce qu'un Laboratoire Départemental dans les années 50 ?

Un rapport d'expertise administrative du 9 mars 1953, concernant le Laboratoire Départemental d'AMIENS (Somme), fait l'inventaire exhaustif de tous les matériels existants dans ce laboratoire.

Ce document nous permet de mieux appréhender la consistance d'un Laboratoire Départemental et, aussi, de mesurer l'écart avec un Laboratoire Régional.

Que trouve-t-on dans cet inventaire ?

- Gros matériels : 1 presse de 250 tonnes, 1 presse de 60 tonnes, 1 balance hydrostatique, 1 table vibrante, 1 mélangeur malaxeur, 1 compresseur, 1 moteur,
- Matériels de mesure : balances, poids, densimètres, balances, enregistreurs, comparateurs, extensomètres, thermomètres, hygromètres, manomètres, pénétromètres,
- Matériels d'essais de laboratoire : passoires, tamis, moules, bacs, filtres, tubes, éprouvettes, ballons, cloches, agitateurs, microscope, fours, réchauds, étuves, creusets, mortiers, thermostats, rhéostats, ...
- Matériels d'atelier : outillage, étaux, perceuses, ...
- Matériels de bureau : bureaux, chaises, bibliothèques, machine à écrire, planche à dessin, ...

L'ensemble est estimé à 3 100 000 francs.<sup>28</sup>

### Les Laboratoires Départementaux dans le réseau des laboratoires routiers.

En 1952, la prééminence des Laboratoires Régionaux a été affirmée. L'essentiel des moyens publics ira en leur direction.

La Direction des Routes et de la Circulation Routière réaffirme cette orientation dans **une circulaire**, signée RUMPLER, **du 3 août 1956** adressée aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées.

La possibilité pour les Ingénieurs en Chef de créer des Laboratoires Départementaux est d'abord réaffirmée. Mais *“ les moyens dont nous disposons actuellement (en personnel et en crédits, notamment) ne permettent pas de recommander la création systématique de laboratoires départementaux et je suis dans l'obligation de réserver, en règle générale, aux Laboratoires Régionaux les crédits que je puis affecter aux laboratoires routiers. ”*

Une invitation est faite : *“ certains d'entre eux [les Laboratoires Départementaux], ayant une certaine activité interdépartementale, seront un jour classés comme Laboratoires Régionaux, si la qualité de leur équipement, de leur personnel et de leur travail, et aussi les conditions géographiques et économiques régionales le justifient. ”*

Les principes suivants sont énumérés :

1. *“ Les Laboratoires Départementaux doivent être considérés comme des bases pour laboratoires de chantier et pour contrôles de chantier. ”* Les études, essais compliqués ou difficiles sont exclus. Ceux-ci doivent être *“ réservés ”* aux Laboratoires Régionaux ou au LCPC. En conséquence les Laboratoires Départementaux ne doivent pas *“ copier ”* sur les Laboratoires Régionaux, mais être conçus *“ en fonction des contrôles sur chantier ”*.
2. Si les Ingénieurs en Chef font réaliser *“ quelques études en laboratoire ”* [départemental], celles-ci ne devront mobiliser *“ qu'un équipement simple et peu coûteux et un personnel facile à recruter et à former ”*.
3. Les Laboratoires Régionaux doivent jouer vis-à-vis des Laboratoires Départementaux *“ le rôle de laboratoire-pilote et aussi le rôle de contrôleur technique ”*. *“ Dans certains cas ”* les Laboratoires Régionaux peuvent *“ apporter de l'aide aux laboratoires départementaux ”*. Ils peuvent également *“ former du personnel pour les laboratoires départementaux ou les laboratoires de chantier, recevoir ce personnel en stages de perfectionnement, conseiller les laboratoires départementaux pour le choix de leur matériel, etc... ”* Ils peuvent aussi *“ prêter aux laboratoires départementaux du matériel et du personnel ”*.

---

<sup>28</sup> environ 54 000 euros – janvier 2001



4. La Direction des Routes n'allouera pas de crédits pour “ *la création, le développement ou le fonctionnement des laboratoires départementaux* ” sauf pour ceux qui auraient déjà une activité... dépassant leur cadre territorial.

Les petits appareillages et les modes opératoires destinés aux Laboratoires Régionaux pourront être destinés aux Laboratoires Départementaux.

**Le Bulletin de Liaison des laboratoires routiers**, édité par le LCPC, aborde plusieurs fois la question de l'existence et du rôle des Laboratoires Départementaux.

Son numéro 4 (novembre/décembre 63) traite de “ *la place des laboratoires départementaux dans l'organisation des laboratoires des Ponts et Chaussées* ”. L'Ingénieur des TPE, MACK, Chef du Laboratoire Départemental de STRASBOURG constate que “ *les Laboratoires Régionaux, la plupart du temps sont débordés de travail, font face en priorité aux besoins de leur département et, par conséquent, ne peuvent pas toujours apporter leur concours dans les délais voulus pour des contrôles d'importance limitée (ne pas sous-estimer également la question des déplacements parfois assez longs et coûteux). Pour des départements où le volume des travaux est important, un laboratoire semble nécessaire.* ”

Le Laboratoire Départemental de STRASBOURG est dirigé, en 1963, par un Ingénieur des TPE. Il compte 13 autres agents. Ses locaux sont honorables : 344 m<sup>2</sup> en rez-de-chaussée, 203 m<sup>2</sup> en étage et 184 m<sup>2</sup> en sous-sol. Il dispose de cinq véhicules : un fourgon et quatre fourgonnettes.

Son activité est partagée entre des études préalables, des essais courants, des contrôles et quelques études générales.

Le Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Bas-Rhin a financé la construction du bâtiment, son aménagement et l'achat des matériels du Laboratoire Départemental. Celui-ci ne dispose d' “ *aucun moyen de fonctionnement* ” [de la part de la Direction des Routes]. Son existence repose sur ses interventions qui sont facturées.

Dans cet article, la place de chacun est réaffirmée : “ *le Laboratoire Régional doit conserver son rôle de conseiller et de guide vis-à-vis du Laboratoire Départemental. Il doit intervenir pour toutes les études sortant de l'ordinaire ou pour lesquelles le Laboratoire Départemental n'est pas équipé.* ” Ce qui n'empêche pas le Chef du Laboratoire Départemental de STRASBOURG de réclamer pour son organisme du personnel avec une bonne qualification.

Le numéro 10 (novembre/décembre 64) du Bulletin de Liaison des laboratoires routiers poursuit cette réflexion.

L'Assistant Technique A. CLEMENT, responsable du Laboratoire Départemental de DIJON souligne tout à la fois l'articulation établie entre le Laboratoire Régional d'AUTUN et les Laboratoires Départementaux, et l'activité propre de celui de DIJON.

Les activités du Laboratoire Départemental sont larges et proches de celles d'un Laboratoire Régional. Ses locaux actuels sont de 150 m<sup>2</sup>, une extension est prévue qui porterait la surface à 350 m<sup>2</sup>. Le Laboratoire Départemental dispose de 3 véhicules, d'une foreuse HIGWAY, d'une roulotte de chantier et d'une roulotte aménagée en laboratoire mobile permettant d'effectuer des contrôles de fabrication d'enrobés. 11 agents travaillent dans ce Laboratoire Départemental. Le besoin de meilleures qualifications est, de nouveau, souligné.

Le Laboratoire Départemental ne dispose pas de crédits provenant de la Direction des Routes. Ses ressources reposent sur un prélèvement effectué “ *sur l'ensemble des crédits de travaux attribués au service* ” [Ordinaire des Ponts et Chaussées].

De bonnes relations existent entre le Laboratoire Départemental de DIJON et le Laboratoire Régional d'AUTUN. Pour l'auteur de l'article : “ *les Laboratoires Départementaux sont le complément indispensable des Laboratoires Régionaux. Cependant, il ne faut pas perdre de vue que, pour mener à bien la tâche qui*

*lui incombe, le Laboratoire Départemental doit disposer de moyens relativement importants.”*

En 1965, L'Ingénieur des TPE responsable du Laboratoire Régional de TOULOUSE, Gabriel BOY, énumère les Laboratoires Départementaux de sa zone d'action : MONTPELLIER, PERPIGNAN, FOIX, TARBES, AUCH, CAHORS, MONTAUBAN, RODEZ. *“ Les relations avec ces laboratoires départementaux donnent parfois lieu à quelques frictions. Certains d'entre eux tentent de tout faire, avec des moyens limités.”*

**Le 29 juin 1965**, le Directeur des Routes et de la Circulation Routière entreprend **“ un recensement des Laboratoires Départementaux ”** auprès des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées.

Il est rappelé dans ce courrier signé R. COQUAND que c'est aux Laboratoires Régionaux *“ qu'il appartient d'effectuer les essais, ensembles d'essais et études nécessaires pour la préparation et la mise au point des projets et l'exécution des travaux.”*

*C'est sur ces laboratoires régionaux que les services constructeurs doivent s'appuyer pour organiser les contrôles d'exécution qui, tout particulièrement en ce qui concerne les chantiers importants, exigent que les laboratoires de chantiers reçoivent des conseils, de l'aide et de fréquents recoupements et vérifications par un laboratoire expérimenté d'un niveau suffisant.*

*Les constatations lors de l'exécution et après mise en service des ouvrages doivent également se faire avec les conseils, l'aide et le plus souvent possible avec la participation active des laboratoires régionaux.”*

Toutefois la Direction des Routes *“ ne s'est pas opposée à la création de petits laboratoires départementaux orientés essentiellement vers le contrôle de chantiers classiques et qui puissent éventuellement effectuer des essais courants et faciles...”*

*La multiplication et le développement de laboratoires départementaux ne correspondraient pas à une organisation rationnelle, mais à une dispersion des efforts, accentuée par la difficulté de les doter en personnel spécialisé de niveau suffisant. La Direction des Routes ne peut donc, sauf cas très exceptionnel, envisager une aide financière quelconque pour leur création, leur extension et leur fonctionnement.*

*De même, il est généralement contre-indiqué d'affecter à un laboratoire départemental du personnel spécialisé, par exemple des géologues qui, livrés à eux-mêmes et privés du travail d'équipe et d'aide mutuelle que l'on peut obtenir dans un laboratoire régional, risquent fort de mal orienter les services projeteurs et constructeurs.*

*Si un laboratoire régional est momentanément dans l'impossibilité de satisfaire tous les services de sa zone normale d'action, il vaut mieux pour un service s'entendre avec lui en l'aidant financièrement à développer ses moyens plutôt que de chercher à créer ceux-ci au sein d'un laboratoire départemental.”*

Voilà qui est clair. Il n'est pas question de développer des laboratoires départementaux !

Le 29 novembre 1965, le Directeur des Routes et de la Circulation Routière ré-insiste auprès des Ingénieurs en Chef : *“ L'existence de petits laboratoires dispersés sur tout le territoire est... une mauvaise solution... Dès maintenant je vous invite à ne pas augmenter la taille de votre laboratoire et notamment à ne pas recruter de personnel nouveau sans autorisation expresse de ma part.”*

Que révèle ce recensement ?

Il y a beaucoup de Laboratoires Départementaux !

Laboratoires Départementaux	Grade du Chef du Laboratoire	Commentaires
Ain	Assistant Technique	
Alpes-Maritimes		
Ardennes	Assistant Technique	Avec le Parc
Ariège	ITPE	Avec le Parc
Aube	ITPE	Avec le Parc
Calvados	ITPE	Avec le Parc
Corse (AJACCIO)	Assistant Technique	
Côte-D'Or	Assistant Technique	
Drôme	ITPE	
Eure	ITPE	
Haute-Garonne	ITPE	Il s'agit du Laboratoire Régional
Ille-et-Vilaine	ITPE	
Indre	ITPE	
Jura	ITPE	
Lot	ITPE	
Marne	ITPE	Ce laboratoire est qualifié d'interdépartemental
Haute-Saône	ITPE	Avec le Parc
Sarthe	ITPE	Avec le Parc
Haute-Savoie	ITPE	Avec le Parc
Seine (BONDY)	ITPE	Futur Laboratoire Régional
Seine-et-Oise (VERSAILLES)	ITPE	Futur Laboratoire Régional
Vosges	Assistant Technique	Avec le Parc
Territoire-de-Belfort	ITPE	Avec le parc
Martinique	Ingénieur contractuel	
Réunion	ITPE	

La forte sollicitation de la Direction des Routes à ne pas développer de Laboratoires Départementaux sera de peu d'effet. Les Laboratoires Départementaux subsistent et se développent. En juillet 1967 une enquête partielle faisait apparaître :

- Dans la zone d'action du Laboratoire Régional de Lyon : des Laboratoires Départementaux à GRENOBLE, ANNECY, BOURG-EN-BRESSE, SAINT-ETIENNE, ROANNE.
- Dans la zone d'action de MARSEILLE : NICE, NIMES, ALES, DIGNE, TOULON, MENDE, AIX-EN-PROVENCE, AVIGNON.
- Dans la zone d'action de BORDEAUX : SAINTES, LA-ROCHELLE, ANGOULEME, AGEN, PERIGUEUX, BAYONNE.
- Dans la zone d'action de ROUEN : EVREUX, CAEN, ALENÇON, SAINT-LO.

La Direction des Routes et de la Circulation Routière hésite dans sa politique en matière de Laboratoires Départementaux. Le 7 décembre 1967, le Chef du Service Central Technique à la Direction des Routes (ROLLAND) s'adresse à Erio PRANDI au LCPC : “ *Tous les Laboratoires Régionaux souhaitent ou vont créer dès 1968 des antennes. D'une manière générale la Direction des Routes devra résoudre rapidement le problème des Laboratoires Départementaux qui devront être, je pense, placés sous la tutelle des Laboratoires Régionaux (tutelle technique, administrative en partie ou en totalité).* ”

**Une nouvelle enquête sur les Laboratoires Départementaux est réalisée en décembre 1969 :**

Laboratoires Régionaux	Nombre de départements dans la zone d'action	Nombre de départements possédant un Laboratoire Départemental	Nombre de Laboratoires Départementaux	Effectifs permanents	Dont ITPE	Dont Ingénieurs non-titulaires
LILLE	2	1	1	15	0	0
SAINT-QUENTIN	5	3	3	34	1	1
NANCY	5	3	3	21	1	2
STRASBOURG	5	1	1	31	0	3
AUTUN	5	3	3	28	0	1
LYON	9	4	4	29	0	1
CLERMONT-FERRAND	5	4	4	4	0	0
AIX-EN-PROVENCE	12	9	9	106	3	0
TOULOUSE	8	4	4	8	0	0
BORDEAUX	8	5	7	18	0	0
ANGERS	7	4	4	15	0	1
SAINT-BRIEUC	4	3	3	19	0	0
ROUEN	5	2	2	17	0	0
BLOIS	6	5	5	23	0	0
LE-BOURGET	3	0	0	0	0	0
MELUN	2	1	1	5	0	0
TRAPPES	3	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>94</b>	<b>52</b>	<b>54</b>	<b>373</b>	<b>5</b>	<b>9</b>

Hors les départements où se trouvent implantés les Laboratoires Régionaux, il existe 54 Laboratoires Départementaux pour 52 départements sur un effectif possible de 73. 71% des départements sans Laboratoires Régionaux sont pourvus en Laboratoires Départementaux. Et parmi les autres, certains d'entre eux en possédaient précédemment.

**La “question” des Laboratoires Départementaux et de leur place dans le réseau des laboratoires routiers, se poursuivra bien au-delà de 1970.**

Jean BERTHIER du LCPC, dans une note interne à M. LAURENT de la Direction des Routes du 16-11-1971, considère les Laboratoires Départementaux “ *utiles* ”, mais que “ *leur prise en main* ” par le LCPC et la Direction des Routes pose les problèmes de leur taille (ils sont “ *trop gros* ”), de la qualification du personnel (“ *très disparate* ”), et de l'encadrement technique (les Directions de CETE et de Laboratoires Régionaux n'ont pas été désignés pour cela).

A la question posée par les organisations syndicales de l'intégration des Laboratoires Départementaux dans le réseau des laboratoires, Jean BERTHIER préconise la prudence, des enquêtes et études “ *car dans la situation actuelle, la présence des Laboratoires Départementaux gêne l'action des Laboratoires Régionaux et constitue un obstacle à la qualité technique au lieu d'en être un des éléments* ”.

Le Directeur du Personnel et de l'Organisation des Services, Jean COSTET, et le Directeur des Routes et de la Circulation Routière, Michel FEVE sollicitent le 15 février 1972 les Directeurs de Laboratoires Régionaux pour qu'ils étudient " *le statu quo ou une meilleure articulation [des Laboratoires Départementaux] avec les Laboratoires Régionaux*".

A la suite de cette sollicitation une " *enquête menée de façon officielle et avec discrétion*" débouche sur un " *rapport sur la situation des Laboratoires Départementaux*" qui est publié en mars 1974.

Le Syndicat National CGT des Laboratoires des Ponts et Chaussées et des CETE avait demandé, le 4 décembre 1972, à être entendu et proposait la transformation des Laboratoires Départementaux en "antennes" des Laboratoires Régionaux ou des CETE.

L'enquête réalisée par l'administration fait apparaître :

- 62 départements disposent d'1, 2(Charente-Maritime) ou 4(Nord) Laboratoires Départementaux.
- Seulement 10 départements sont dépourvus de tout Laboratoire (Départemental ou Régional).
- Ces 66 Laboratoires Départementaux regroupent 350 agents, dont 19 fonctionnaires. Les personnels auxiliaires sont de "statuts" variés :
  - 38 Laboratoires Départementaux appliquent le "statut" des personnels auxiliaires de DDE ;
  - 20 Laboratoires Départementaux appliquent le "statut" des auxiliaires de Laboratoires Régionaux ;
  - 5 Laboratoires Départementaux utilisent les deux "statuts" précédents ;
  - 3 Laboratoires Départementaux n'ont que des fonctionnaires.
- L'effectif moyen par Laboratoire Départemental est de 5, mais atteint 40 à NICE et 20 à MONTPELLIER.

Ce rapport du Directeur du LCPC, Gilbert BATSCHE, estime qu' " *il n'y a pas lieu d'encourager la création de Laboratoire Départemental dans les départements où est implanté un Laboratoire Régional.* " Par contre, " *il serait souhaitable d'inciter à la création de Laboratoires Départementaux*" dans les départements des Ardennes, Calvados, Savoie, Deux-Sèvres.

Aucune suppression de Laboratoires Départementaux n'est proposée par les CETE.

Le rapport considère que, compte tenu de la définition des missions spécifiques des Laboratoires Départementaux, " *il n'est pas nécessaire de faire appel à un personnel de haute technicité.* "

En conséquence le "statut" du personnel auxiliaire des Laboratoires Départementaux n'a pas à être aligné sur celui des Laboratoires Régionaux. Il est donc préconisé que ces agents relèvent des situations "statutaires" ou des règlements intérieurs des auxiliaires de DDE.

Des " *cas particuliers* " sont examinés :

- NICE - 40 agents sous "statut" Laboratoire Régional : " *Reconnaître le Laboratoire Départemental de NICE comme une antenne du Laboratoire Régional d'AIX-EN-PROVENCE.* "
- MONTPELLIER - 20 auxiliaires DDE : " *Statu quo* " (Laboratoire Départemental).
- TOULON - Ses agents sont déjà compris dans l'effectif du Laboratoire Régional d'AIX-EN-PROVENCE ! : " *Statu quo* " (C'est à dire reconnaissance de TOULON comme "antenne" d'AIX-EN-PROVENCE).
- AJACCIO - 6 agents sous "statut" Laboratoire Régional : " *Assimilé à une antenne du Laboratoire Régional d'AIX-EN-PROVENCE.* "
- LA-ROCHELLE et SAINTES : maintien sous entité de Laboratoire Départemental.
- VALENCIENNES, AVESNES, DOUAI et LILLE – 12 agents : " *suppression des laboratoires de DOUAI et de VALENCIENNES, intégration des agents de LILLE dans le Laboratoire Régional, AVESNES comme antenne du Laboratoire Régional*".

- VITRY-LE-FRANCOIS – 12 agents sous “statut” Laboratoire Régional : “ *Il devrait être appelé à devenir un Laboratoire Départemental de 4 à 6 personnes de statut DDE.* ”

- SENLIS – 12 agents sous “statut” Laboratoire Régional : “ *antenne* ” du Laboratoire Régional de SAINT-QUENTIN, réduction et partage de l’effectif entre le CETE et la DDE.

Pour tous les autres “ *Laboratoires Départementaux véritables* ”, le rapport propose de “ *replacer* ” leurs agents sous “ *statut DDE* ”. Il ne subsisterait donc que 61 agents (sur 136 dénombrés) sous “statut” Laboratoires Régionaux, en dehors des lieux d’implantation de ces laboratoires.

Ce rapport propose :

- De changer l’appellation des Laboratoires Départementaux qui deviendraient “antennes” d’un Laboratoire Régional ;
- De mettre sous “statut” DDE<sup>29</sup> tous les agents des Laboratoires Départementaux ;
- De configurer les Laboratoires Départementaux à “ *une cellule de quelques personnes* ” ;
- D’établir un modèle de “ *convention* ” réglant les rapports entre Laboratoire Régional et Laboratoire Départemental (“ *Le Laboratoire Régional est chargé pour le département de toutes les études et les contrôles complexes ; le Laboratoire Départemental exécute les contrôles et réalise les essais simples. Le Laboratoire Régional peut confier au Laboratoire Départemental une partie des études.* ”)

Il faudra plus de deux ans pour que cette réflexion aboutisse à **une circulaire conjointe de la Direction du Personnel et de l’Organisation des Services, et de la Direction des Routes et de la Circulation Routière sur la “ *définition des rapports entre les Laboratoires Départementaux et les Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées* ”.**

Ce texte du 15 juillet 1976, adressé aux Directeurs Départementaux de l’Équipement, précise les modalités d’intervention et de fonctionnement des Laboratoires.

“ *Les Laboratoires Départementaux ont pour mission essentielle d’intervenir sur les chantiers pour effectuer les contrôles ou y participer.* ” Ils n’ont pas à procéder “ *à des études ou essais compliqués ou difficiles, nécessitant un matériel coûteux et un personnel technique de niveau élevé ou exigeant une formation de longue durée* ”.

“ *Le rôle dévolu aux Laboratoires Départementaux est normalement assuré par les Laboratoires Régionaux dans les départements où ceux-ci sont implantés.* ” La coexistence dans un même département d’un Laboratoire Régional et d’un Laboratoire Départemental n’est pas admise “ *sauf à titre tout à fait exceptionnel* ” du Laboratoire Régional et du DDE.

La création de nouveaux Laboratoires Départementaux est subordonnée à une concertation entre le DDE et le Directeur du CETE concerné.

Les Laboratoires Régionaux devront tenir “ *un rôle d’assistance et de tutelle technique* ” vis à vis des Laboratoires Départementaux. Ils apporteront leur concours à la formation des personnels des Laboratoires Départementaux et au choix des matériels.

Une convention sera établie entre le CETE et les DDE (un modèle type est annexé à la circulaire).

Les Laboratoires Départementaux constituent “ *une cellule* ” de la DDE. “ *Le personnel non fonctionnaire relève du statut des auxiliaires des DDE.* ”

Cette décision sera contestée par des personnels des Laboratoires Départementaux et leurs organisations syndicales.

Une audience a lieu le 14 décembre 1976 entre la Direction des Routes et de la Circulation Routière et le Syndicat CGT. L’idée d’un règlement particulier aux personnels des Laboratoires Départementaux est évoquée. La Direction du Personnel et de l’Organisation des Services refuse.

---

<sup>29</sup> C’est finalement le statut des Ouvriers de Parcs et Ateliers qui servira d’accueil aux personnels auxiliaires des Laboratoires Départementaux.

Au Comité Technique Paritaire du 21 janvier 1977 de la Direction des Routes et de la Circulation Routière les positions contradictoires s'affirment. Les représentants des personnels sont partagés entre un statut spécifique aux Laboratoires Départementaux ou l'intégration dans la grille des Ouvriers des Parcs et Ateliers, solution proposée par l'administration.

Le Ministre de L'Équipement et de l'Aménagement du Territoire, Jean-Pierre FOURCADE exclut l'intégration des personnels des Laboratoires Départementaux sous statut CETE LCPC (lettre du 28 avril 1977).

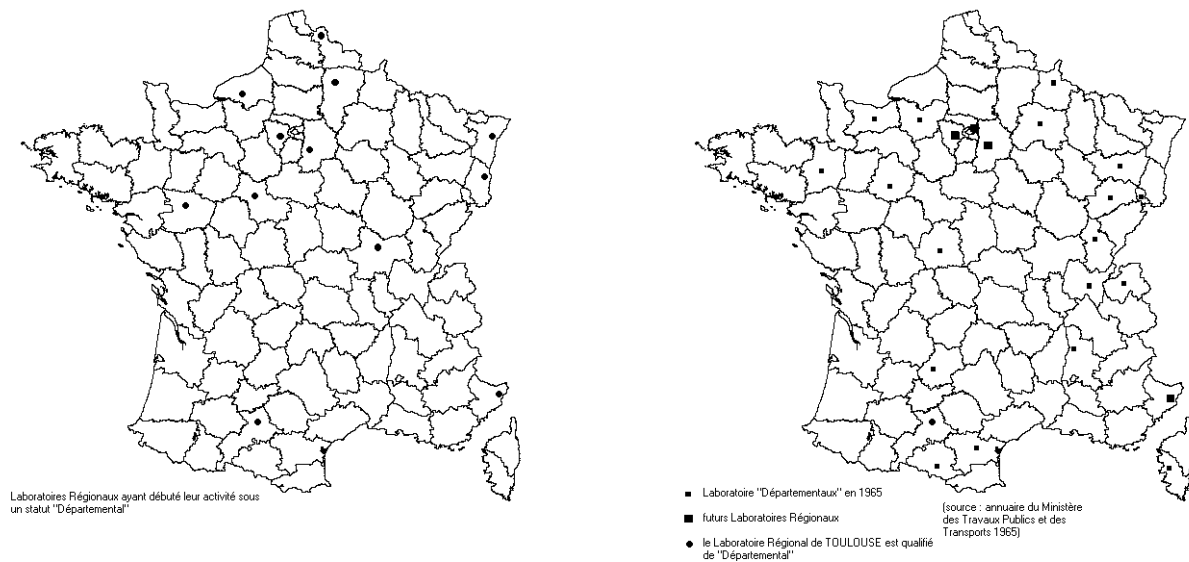
La Direction du Personnel et de l'Organisation des Services réaffirme cette position dans un courrier adressé aux DDE le 13 mai 1977.

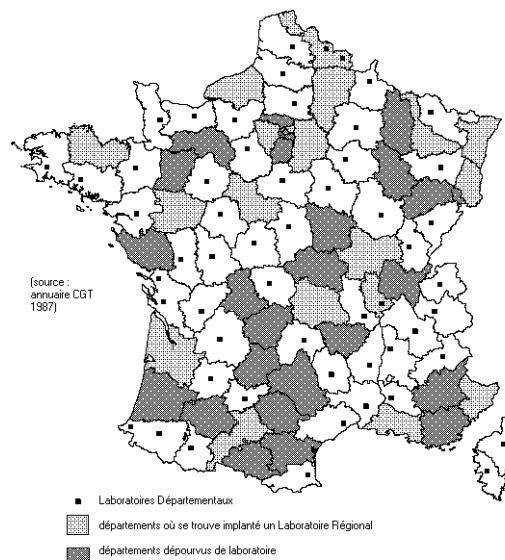
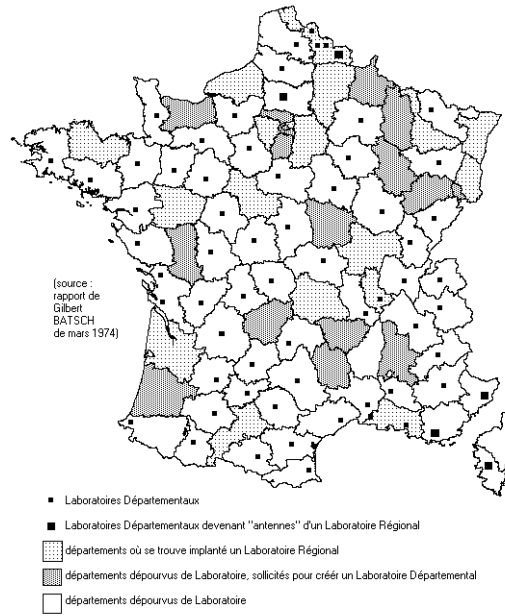
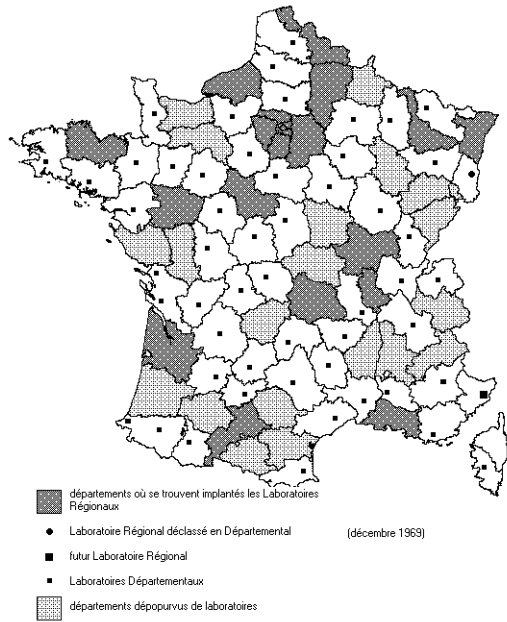
Le syndicat CGT proteste. Une semaine d'action a lieu dans les Laboratoires Départementaux du 20 au 25 juin 1977. Mais c'est l'intégration sous statut Ouvriers des Parcs et Ateliers qui sera appliquée... provoquant des mécontentements importants parmi ces catégories de personnels du fait de l'occupation des postes de débouché par ces nouveaux venus.

**La dissociation entre personnels des Laboratoires Régionaux et personnels des Laboratoires Départementaux est accomplie.**

Les Laboratoires Départementaux continueront d'exister.

En 1987, le Syndicat CGT faisait état de 55 Laboratoires Départementaux. Dans certains départements coexistaient Laboratoire Départemental et Régional.







## La division d'Algérie du LCPC

L'histoire de la Division d'Algérie du LCPC se rattache directement à celle du Laboratoire Central.

Mais son activité, l'expérience technique accumulée en Afrique du Nord, l'essaimage des équipes aux lendemains de l'indépendance du pays vont contribuer au développement des Laboratoires Régionaux.

### La création :

Un Laboratoire des Sols et des Fondations est créé à ALGER (et à CASABLANCA) en 1944 avec l'aide de l'armée américaine.

Par la suite, un Laboratoire Spécialisé des Ponts et Chaussées est créé à ALGER par décret du 28 novembre 1955 (journal officiel du 3 décembre 1955) sous le Gouvernement Edgar FAURE, par le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, Edouard CORNIGLION-MOLINIER.

Les conditions de fonctionnement de ce laboratoire sont précisées dans une convention passée entre le Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et le Gouvernement Général d'Algérie.

### Organisation territoriale de l'Algérie avant l'indépendance :

Depuis 1830 le territoire algérien est occupé par les troupes françaises. En 1858 un Ministère de l'Algérie et des Colonies est mis en place. A partir de 1871, un Gouvernement Général civil est établi en Algérie. Il relève du Ministère de l'Intérieur.

Le 27 août 1947, l'Assemblée Nationale adopte un nouveau statut pour l'Algérie. Celle-ci est constituée d'un groupe de départements dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Une Assemblée algérienne, composée à parité de représentants des citoyens français en Algérie et de représentants musulmans d'Algérie, gère les intérêts propres de l'Algérie.

Entre 1955 et 1962, le territoire algérien sera organisé en une série de départements et d'arrondissements.

### L'activité de la Division d'Algérie du LCPC :

Les rapports d'activité du LCPC nous permettent de mesurer celle de sa “ *Division d'Algérie* ”.

La “ *Division d'Algérie* ” du LCPC, installée à ALGER, remplit plusieurs fonctions :

- Il est le “ *Laboratoire Régional de l'Algérois et du Sahara* ”.
- Il fournit à l'ensemble de l'Algérie et au Sahara des études et des essais.
- Il fait de la recherche appliquée sur les problèmes propres à l'Algérie et au Sahara.
- Il joue le rôle de “ *pilote* ” auprès des autres laboratoires (“ *départementaux, d'arrondissement ou régionaux* ”) installés en Algérie.

La “ *Division d'Algérie* ” du LCPC est organisée en 5 sections :

- Sols (essais et recherches) - 26 agents,<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> chiffres de l'année 1960.

- Chimie (analyses et études des matériaux, sols, liants hydrocarbonés, enrobés) – 16 agents,
- Prospection des sols (deux équipes nomades équipées d'un camion-sonde et d'un camion-laboratoire) - 16 agents,
- In-situ – 9 agents,
- Administration et documentation – 25 agents.

Son activité se répartit entre l'Algérie et l'OCRS (Organisation des Communautés des Régions Sahariennes). L'OCRS représente 22% des études et 62% des essais et prospections.

Le Laboratoire d'ALGER publie pour le compte de la Direction des Travaux publics de l'Algérie un " *Bulletin de Documentation et de Technique Routière* " destiné aux ingénieurs de l'administration des Ponts et Chaussées en Algérie. 16 numéros paraîtront.

La mise en place de la " Division d'Algérie " du LCPC correspond à un changement dans les techniques routières mises en œuvre. André GUILLERME dans son étude " *Travaux publics et innovations technologiques en Afrique du Nord – 1942/1953* " précise : L'Algérie est " *une contrée où la technique routière, à l'instar des autres départements français, ne reçoit ses améliorations qu'à la fin du premier plan quadriennal* <sup>31</sup> *lorsque arrivent de jeunes ingénieurs d'arrondissement sortis tout droit de l'école des Ponts et Chaussées où l'on enseigne alors la mécanique des sols, les nouveaux types de revêtements routiers et l'économie des transports* ".

Le Laboratoire d'ALGER est dirigé par un Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, assisté d'un Ingénieur Ordinaire :

Classifications	Au 1-1-1960	Au 1-1-1961	Au 1-1-1962	Au 31-12-1962
Ingénieurs des Ponts et Chaussées	2	2	2	0
Autres fonctionnaires	7	9	13	7
Contractuels	9	10	9	7
Auxiliaires ou vacataires	21	25	28	6
Temporaires	53	43	38	28
<b>TOTAL</b>	<b>92</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>48</b>

Le rapport d'activité de 1960 signale une grande instabilité des effectifs (30% de remplacement annuel). Un plan de recrutement et de formation est passé avec un cabinet local. " *L'accès des agents musulmans à la fonction publique* " est organisé.

300 000 NF étaient consacrés, en 1960, à l'équipement du Laboratoire d'ALGER. Celui-ci disposait de 1400 m<sup>2</sup> de locaux.

Les dépenses de fonctionnement du Laboratoire d'ALGER sont entièrement couvertes par des " *fonds de concours* " versés par l'Algérie ou par l'OCRS. En application de la convention annexée au décret du 28 novembre 1955, le Laboratoire d'ALGER ne doit comporter aucune charge financière pour la métropole.

<sup>31</sup> 1953. Au Maroc et en Tunisie, le renouvellement des techniques s'effectuera plus tôt.

Le budget (1960) du Laboratoire d'ALGER était le suivant :

	Dépenses		Recettes
Personnel	797 100	Algérie	776 900
Frais de déplacements	136 900	OCRS	478 700
Fonctionnement des véhicules	113 400		
Fonctionnement du laboratoire	196 300		
Documentation	11 900		
<b>TOTAL</b>	<b>1 255 600</b>	<b>TOTAL</b>	<b>1 255 600</b>

(en Nouveaux Francs)

Les essais et travaux du Laboratoire sont facturés.

Le rapport d'activité 1960 propose de développer davantage les autres laboratoires situés en Algérie et au Sahara, et d'accroître la fonction de coopération technique du Laboratoire d'ALGER " en fonction de l'évolution politique de l'Algérie ".

L'année 1962 modifie évidemment l'issue. Le Laboratoire d'ALGER " fonctionne à peu près normalement au cours du 1<sup>er</sup> trimestre, mais l'accroissement du terrorisme, qui empêchait pratiquement les Musulmans de se rendre à leur travail, a fortement perturbé sa marche au cours du 2<sup>ème</sup> trimestre. Les locaux ont été plastiqués et incendiés le 10 juin 1962<sup>32</sup>, et la plupart des agents européens ont quitté l'Algérie en juin et juillet. Le 3<sup>ème</sup> trimestre a, dans ces conditions difficiles, surtout été consacré au déblaiement et à la mise en ordre des locaux, et le Laboratoire a pu recommencer à fonctionner à un rythme ralenti à partir de septembre. "

Une nouvelle convention est signée le 18 février 1963 entre les Gouvernements d'Algérie et de France. Le Laboratoire d'ALGER doit être remis au Gouvernement algérien à compter du 1<sup>er</sup> avril 1963. Une convention ultérieure doit fixer les modalités de coopération entre le LCPC et le Laboratoire d'ALGER.

Le rapport d'activité de 1962 signale qu'au 31 décembre 1962, il ne reste plus que 8 agents européens et que " le problème du remplacement des ingénieurs qui ont quitté le laboratoire est vital en vue de lui redonner son niveau antérieur. La présence de techniciens de bon niveau est essentielle. On peut penser que le maintien de ceux qui sont en place – dont plusieurs sont algériens – et peut-être le retour de certains, permettra de passer la phase la plus difficile. La pénurie de personnel de bureau, en attendant la formation de personnel algérien, se fait d'autre part cruellement sentir."

Ce rapport d'activité conclut : " ...la responsabilité [du Laboratoire d'ALGER] en incombe désormais aux autorités algériennes. Il faut souhaiter que le développement de la coopération technique permette d'y affecter le personnel voulu. Quant au Laboratoire Central, il est disposé, dans toute la mesure de ses possibilités, à apporter son concours au Laboratoire d'ALGER, lorsque celui-ci le lui demandera, sous la forme d'envoi d'Ingénieurs et de Techniciens en mission, de conseils techniques, d'envoi de documentation, de réception de stagiaires en vue de leur formation et, enfin, de recherches et d'études réalisées pour le compte de l'Algérie. "

Philippe LEGER, Ingénieur des ponts et Chaussées du Laboratoire d'ALGER, parcourra le territoire métropolitain pour permettre aux agents – certains partis de manière dramatique et sans bagage - de trouver un emploi et une fonction prolongeant leurs activités d'Algérie.

Le LCPC, les Laboratoires du BOURGET, BORDEAUX, des Services Ordinaires des Ponts et

<sup>32</sup> Des pillages et un vol en octobre suivront.

Chaussées, en particulier ceux du Sud-Ouest, accueilleront les agents du laboratoire d'ALGER... et bénéficieront de leur savoir-faire et de leurs capacités d'innovation.

L'Ingénieur des TPE KORTBI deviendra Directeur des Routes d'Algérie et DAHER, Directeur du Laboratoire d'ALGER.

### Repères chronologiques :

- 8 mai 1945 : émeutes de SETIF et de GUELMA, sanglantes répressions.
- 1 novembre 1954 : déclenchement de la lutte de libération nationale.
- 20 août 1955 : instauration de l'état d'urgence, attentats et répressions.
- 20 août 1956 : congrès de la SOUMMAM, création du Conseil National de la Révolution Algérienne.
- Août/novembre 1956 : découvertes des gisements de pétrole de HASSI-MESSAOUD et HASSI-R'MEL.
- 22 octobre 1956 : détournement de l'avion et emprisonnement de 5 chefs du Front de Libération Nationale.
- Janvier 1957 : le Général MASSU prend le commandement des opérations militaires en Algérie, bataille d'ALGER.
- Septembre 1957 : fermeture des frontières avec la Tunisie et le Maroc.
- 29 mars 1958 : création du Gouvernement Provisoire de la République Algérienne.
- 13 mai 1958 : putsch contre le Gouvernement français, création à ALGER du Comité de salut public, chute de la IV<sup>e</sup> République.
- 1 juin 1958 : DE GAULLE investi par l'Assemblée Nationale.
- 13 février 1960 : premier essai de la bombe atomique française à REGGANE.
- 8 janvier 1961 : référendum sur l'autodétermination.
- 21 avril 1961 : tentative de putsch et échec des généraux à ALGER, création de l'Organisation de l'Armée Secrète, attentats terroristes.
- 17 octobre 1961 : manifestation à PARIS de la communauté algérienne, répression policière, de nombreux morts.
- 7 février 1962 : manifestation à PARIS et répression policière meurtrière au métro CHARONNE.
- 18 mars 1962 : signature des accords d'EVIAN entre le Gouvernement français et le Gouvernement provisoire de la république algérienne, cessez le feu.
- 8 avril 1962 : référendum sur les accords d'EVIAN.
- Mai 1962 : multiples attentats de l'AOAS, politique de la "terre brûlée", pont aérien pour les rapatriés d'Algérie.
- 1 juillet 1962 : référendum en Algérie pour l'autodétermination.

# Organismes complémentaires aux Laboratoires Régionaux et au LCPC (Centre d'Expérimentations Routières, Station d'Essai d'Eléments de Matériel Routier, Centres d'Etudes et de Construction de Prototypes, Centres Coordonnateurs de Matériels)

Au cours de la décennie 60, ont été créés par le Ministère des “centres spécialisés”, organismes complémentaires aux Laboratoires Régionaux et au LCPC. Ces organismes seront dotés, plus ou moins, d'une autonomie tout en restant placés sous la tutelle technique du LCPC.

Ils font partie du “réseau” des Laboratoires Régionaux et connaîtront les mêmes rattachements administratifs que ceux-ci.

## Le contrôle de la qualité des travaux routiers :

Charles PAREY, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées retrace dans *La Revue Générale des Routes et des Aérodrômes* de décembre 2000 son historique :

### CONTROLES ET QUALITE

Les travaux routiers ont été longtemps menés de manière artisanale et peu mécanisée. Les entrepreneurs étaient en somme des loueurs de main-d'œuvre. Le temps des “piqueurs” des Ponts et Chaussées était proche ou l'on contrôlait la présence des ouvriers sur le chantier toutes les demi-journées en piquant un trou dans la case adéquate de la feuille d'attachement, et le contrôle de qualité était géométrique, réalisé à l'aide d'une règle et d'une cerce.

L'arrivée des entreprises de cylindrage a nécessité la mise en place d'un instrument de mesure du travail effectué et la définition d'une nouvelle unité, la tonne kilométrique. Le compteur de t/km s'est révélé être également excellent outil de contrôle qualitatif, que l'on a ressuscité plusieurs dizaines d'années après, pour les terrassements, avec la méthode du “Q/S”.

La rapide évolution technologique des années cinquante, avec la mécanisation des chantiers, l'apparition d'essais standardisés sur les matériaux et de nouvelles structures de chaussées a conduit l'administration à définir de façon aussi précise que possible les projets, les matériaux et les méthodes d'exécution, en ne laissant à l'entreprise qu'une liberté surveillée dans le choix des moyens et l'organisation des chantiers. En compensation, la responsabilité de l'entreprise restait toujours contractuellement limitée à un an. En fait, cette époque qui a été très riche en expérimentations et en innovations était marquée par une saine coopération entre les maîtres d'œuvre et les entreprises pour mettre au point progressivement de nouvelles techniques routières. L'administration a alors consacré des moyens importants à la mise en place des laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées (LRPC). Les moyens de mesure des caractéristiques des matériaux et des travaux réalisés sont apparus progressivement sur le chantier. À partir du moment où l'on disposait de données à peu près fiables, on pouvait espérer pouvoir en faire une utilisation statistique dans les marchés pour accepter, refuser ou pénaliser telle ou telle nature de travaux. On alla donc jusqu'à imaginer des contrôles séquentiels nécessitant un nombre important de mesures, bien adaptés au contrôle de pièces détachées, mais assez peu à des lots d'enrobés fabriqués en centrale continue. En 1969, un colloque OCDE eut lieu à Aix-en-Provence sur le contrôle de qualité des travaux routiers, où certains se faisaient forts de caractériser les résultats d'un chantier en prélevant une carotte par kilomètre de chaussée terminée. C'est au cours de ce colloque que Georges Jeuffroy exposa le triste sort de l'entrepreneur, « *qui se trouve dans la situation du tireur qui n'a pas choisi son fusil (ce que veut bien lui fournir le constructeur de matériel), ni ses munitions (les matériaux généralement fournis par l'administration). Ce tireur vise une cible lointaine assez vaguement définie (son marché) et l'administration regarde les résultats sur une autre cible avec une paire de jumelles non mises au point. Alors dans ces conditions, les contrôles statistiques, et a fortiori les pénalités... !* »

En 1971, un second colloque, connu maintenant sous le nom de colloque Durrieu, jeta les bases d'une doctrine du contrôle de la qualité des travaux routiers, qui a inspiré les textes contractuels. Il s'agissait d'organiser les contrôles tout au long de la chaîne des opérations élémentaires aboutissant à la chaussée terminée, en les réalisant le plus en amont

possible, en suivant les réglages et le fonctionnement des matériels (contrôle intégré). La cadence des chantiers était en effet devenue telle, que le temps de réponse des essais, même les plus rapides, pouvait dans certains cas, laisser mettre en oeuvre plusieurs kilomètres de matériaux non conformes avant de pouvoir réagir, et il fallait tendre vers le temps, sinon "réel", tout au moins le moins différé possible. Cette importance accordée aux matériels de fabrication, de répandage et de compactage suscita la création de la commission du matériel de la Direction des Routes, présidée par les ingénieurs généraux de la Serve, puis Arquie, le CER de Rouen et la SEMR de Blois réalisant les essais et expertises nécessaires. Cette commission tripartite (comprenant des représentants des constructeurs de matériels, des entrepreneurs et de l'administration) est maintenant intégrée dans le Centre français des techniques routières (CFTR) ; elle a aussi donné naissance à la commission de normalisation du matériel routier de l'AFNOR. Les premiers essais d'enregistrement sur les centrales de fabrication (modules) avaient commencé dans les années 1965. Les progrès et la miniaturisation de l'électronique, puis de l'informatique ont facilité ces contrôles intégrés et les premiers matériels d'enregistrement analogique auraient aujourd'hui des allures de monstres capricieux. Désormais intégrés dans les automatismes de conduite des matériels, ils sont devenus conviviaux et fiables.

La maîtrise de la qualité des travaux routiers a évidemment évolué et s'est adaptée aux moules normatifs généraux. La marche vers les normes ISO 9000, les initiatives telles que Qualiroute, la mise au point de plans d'assurance qualité (PAQ) répartissant les contrôles (intérieur et extérieur) ont sensiblement modifié les rôles de l'entreprise et de la maîtrise d'œuvre, tout en identifiant mieux l'ensemble des interfaces et en renforçant la confiance entre les acteurs, la transparence et la traçabilité. Néanmoins les principes définis en 1971 ne sont pas obsolètes et il serait dommage que cette spécificité ne soit pas compatible avec les futures normes européennes du CEN TC 227.

Charles PAREY  
IGPC

### **Le Centre d'Expérimentations Routières de ROUEN.**

Des difficultés sont rencontrées pour procéder dans de bonnes conditions au compactage des sols et des couches supports des pistes de certains aérodromes. Le Ministère des Armées (Air) saisit le Ministère des Travaux Publics pour effectuer des essais destinés à préciser les conditions de compactage. Un programme est établi par Jean DURRIEU en août 1958. Il peut être exécuté sur le polygone d'essai du Laboratoire Régional de ROUEN. 44 400 000 F sont dégagés pour aménager des bâtiments, acquérir des matériaux à soumettre aux essais, aménager des installations de criblage et de compactage, aménager et équiper le Laboratoire Régional sur le polygone d'essai de ROUEN-ROUVRAY.

Pour étudier le compactage, en vraie grandeur, il y a besoin d'une surface importante : aires de stockage, chaussée expérimentale, essais en place et en laboratoire... Le site de ROUEN s'y prête.

Un premier bilan sera tiré en février 1961.

Les bâtiments et les installations du Centre ont été réalisés en 1959 et 1960. Du personnel a été recruté. Les appareils de mesures ont été mis au point et ajustés.

Le plan d'expériences prévues pour 1961 a été élaboré par un collectif comprenant des Ingénieurs du LCPC, des Ingénieurs du Service Ordinaire de la Seine-Maritime, un Ingénieur de la Direction des Routes et des Techniciens représentant les constructeurs de matériels, les carriers ou les entreprises de travaux publics. Sont ainsi associées l'administration et les entreprises pour mettre au point des matériels et convenir des caractéristiques attendues de mise en œuvre de travaux publics.

Un budget prévisionnel de fonctionnement et d'équipement du Centre est élaboré. En 1961, 18 agents du Laboratoire Régional sont utilisés pour faire fonctionner le Centre d'Expérimentations Routières. 13 agents supplémentaires sont employés aux manipulations et entretien des installations. Cette masse salariale est évaluée à 260 000 nouveaux Francs.

Le site de GRAND-QUEVILLY et les liaisons avec le Centre de Construction de Prototypes seront particulièrement adaptés à l'activité du Centre d'Expérimentations routières.

Son activité s'élargira :

- Compactage : compactibilité des matériaux, compactage à faible teneur en eau, aptitude des matériels, essais sur chantier.
- Mise au point de géotextiles (association de matériaux granulaires et de fil continu, TEXSOL,...).
- Matériels de chantier : essais, mise au point et caractéristiques.
- Drainage des chaussées : étude des mouvements d'eau dans les sols, en site réel.

Par la suite, le Centre d'Expérimentations Routières élargira son activité au retraitement des anciennes chaussées.

### **La Station d'Essai d'Eléments de Matériel Routier de BLOIS (SEMR).**

Le contrôle de la qualité des travaux publics va nécessiter la création d'un deuxième centre qui sera situé à BLOIS.

Ce Centre a pour but de :

- *“ Aider les constructeurs français à apprécier et à améliorer certains matériels ou éléments de matériel,*
- *Informar l'Administration, mais aussi l'Entreprise, des possibilités véritables de certains éléments de matériels existants, français et étrangers, en vue notamment de permettre à la Direction des Routes de se prononcer éventuellement sur l'agrément de certains matériels, pour certains matériaux et pour certaines utilisations ”.*

Cette “ station d'essai ” a été envisagée pour “ *apprécier dans un premier temps les performances d'éléments de matériel de Travaux Publics au point de vue de la qualité des produits finis et ultérieurement, fournir des critères d'appréciation à une Commission d'Agrément de matériel de Travaux Publics ”.*

Deux réunions préparatoires ont eu lieu au LCPC, auprès de Jean DURRIEU le 20 janvier 1969, puis le 25 juin 1969.

La Direction des Routes et de la Circulation Routière (Gilbert DREYFUS) prend le 12 février 1970 la décision de construire cette Station d'Essai d'Eléments de Matériel Routier et la place sous la tutelle technique du LCPC en liaison avec le SETRA.

Cette station sera installée à proximité immédiate du Laboratoire Régional de BLOIS. Un terrain complémentaire devra être acquis. Un arrêté d'utilité publique est pris le 23 septembre 1970. 200 000 F de crédits sont ouverts pour l'acquisition des terrains, puis 500 000 F pour réaliser la première phase des travaux.

En première étape, la Station d'Essai expérimentera les doseurs à granulats, à pulvérulents et à liquides. Les expériences porteront sur les dosages pondéraux et volumétriques, les indicateurs de niveau et les questions de ségrégation lors des manipulations. Trois chaînes d'épreuves seront construites.

En première phase, 10 agents spécialisés (2 Ingénieurs, 3 TS, 4 Techniciens, 1 Secrétaire) sont estimés nécessaires au fonctionnement de la Station d'Essai.

Le Directeur du LCPC, André PASQUET, fera pression pour que la Station d'Essai soit installée à NANTES. Mais le nouveau Directeur des Routes et de la Circulation Routière, Michel FEVE confirmera le site de BLOIS.

Il est envisagé aussi de dissocier la Direction de la Station d'Essai de celle du Laboratoire Régional de BLOIS. Mais cette solution sera abandonnée. Les Directeurs successifs du Laboratoire Régional de BLOIS seront également responsables de la Station d'Essai.

Le Directeur des Routes et de la Circulation Routière, Gilbert DREYFUS, avait créé un Conseil

d'Orientation de la Station d'Essai d'Eléments de Matériel Routier, placé sous la présidence de cette Direction. Cet organisme aura pour mission de “ *définir les objectifs du centre d'essai et d'obtenir les moyens nécessaires pour les atteindre*”. Il comprendra 4 représentants des constructeurs, 4 représentants des entreprises, 4 représentants de l'administration et de la Direction des Routes<sup>33</sup>.

Une Commission des Matériels est créée en 1973.

La Station d'Essai de BLOIS sera inaugurée, le 25 juin 1973, par le Directeur des Routes et de la Circulation Routière.

Elle disposera par la suite d'installations pour qualifier les éléments de dosage des matériaux : bancs d'essai des doseurs à granulats, à pulvérulents, à bitume ; banc d'essai de réglage des épandeurs de liant ; banc d'essai des gravillonneurs ;...)

En conclusion d'une présentation de la Station d'Essai de BLOIS, son directeur Maurice CHAMPION disait en 1984 : “ *Avant l'existence de la SEMR, les dialogues entre constructeurs et représentants de l'administration étaient rares. Les constructeurs cherchaient à satisfaire les entreprises et s'intéressaient plus à la robustesse des matériels et au rendement qu'à la bonne qualité des matériaux et des travaux. Les entreprises considéraient qu'elles ne pouvaient pas aller au-delà des possibilités des matériels existants. Face à ces difficultés, l'administration laissait le choix à l'ingénieur local, lequel, souvent très embarrassé, devait autoriser l'utilisation d'un matériel pas toujours satisfaisant. Aujourd'hui, des progrès remarquables ont été faits concernant les doseurs, compteurs, répandeurs, grâce à la concertation technique, très franche lors des réunions tripartites. La réussite de la SEMR repose à l'évidence sur cette organisation tripartite à laquelle se sont parfaitement ralliés les constructeurs, les entreprises et l'administration.* ”

### **Les deux Centres d'Etudes et de Construction de Prototypes : ANGERS et ROUEN.**

Réaliser des essais, effectuer des mesures en laboratoire ou sur le terrain nécessitent des appareils. Les Laboratoires Régionaux utilisent ce qui existe et qui, pour la plupart, provient au début de leur activité des États-Unis d'Amérique.

Pour tenir compte des situations et des savoir-faire français, certains appareils sont adaptés. Des innovations ou des créations se font jour. Sous l'impulsion du LCPC, les Laboratoires Régionaux sont sollicités pour rester à la pointe des techniques.

#### **L'exemple du “déflectographe”.**

Le gel et le dégel entraînent des déformations des chaussées routières. Cela peut aller jusqu'à la rupture ou l'affaissement des surfaces de circulation comme cela se produisit au cours de l'hiver 1962-1963. On tenta de réduire la vulnérabilité des chaussées pendant la période critique hivernale et printanière, en mettant en place des “barrières de dégel”, consistant à interdire la circulation des poids lourds sur certains axes fragiles.

Mais cette mesure était un pis-aller.

Plus fondamentalement, il était nécessaire de construire des chaussées insensibles au gel. Il y eut pour cela deux initiatives :

- des prescriptions nouvelles concernant les chaussées neuves,
- un plan national de réparation systématique des grands itinéraires : “ *le renforcement coordonné des Routes Nationales* ” qui s'étala entre 1969 et 1991.

Avant d'en arriver au traitement approprié, il avait fallu “constater les dégâts”. Des appareils ont

---

<sup>33</sup> Apparaîtront ensuite et seront représentés, le Centre d'Etudes Techniques des Industries Mécaniques (CETIM) et l'Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française (USIRF). À partir de 1979, le Comité-Conseil à l'Innovation Routière (CCIR) du Ministère des Transports sera associé aux activités de la Station d'Essai.



été mis au point pour mesurer la déformation de la chaussée sous l'effet d'un poids lourd : ce sont les "déflectographes".

L'instrument de base permettant de mesurer ces déformations longitudinales de chaussée est la "poutre BENKELMAN"<sup>34</sup>.

En s'inspirant de cet appareil américain, un déflectomètre optique "J. Y. C." est mis au point au Laboratoire Régional de SAINT-QUENTIN par une coopération de travail entre la société JOBIN-YVON et l'Ingénieur des TPE, Directeur du Laboratoire, Raymond CLAEYSSSEN.

J. LACROIX, Ingénieur des Ponts et Chaussées à PERIGUEUX a l'idée d'installer un déflectographe sur un camion et d'utiliser la charge de celui-ci pour mesurer les déformations immédiates des chaussées. Un prototype est réalisé en 1956 au sein du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Dordogne. La mise au point dure plusieurs mois, l'appareil est écrasé plusieurs fois. Mais de 1957 à 1962, 500 000 mesures environ sont enregistrées. Pour son concepteur, "il s'agit d'un appareil bricolé que nous avons cherché avant tout à faire marcher sans trop nous soucier de la signification précise des mesures".

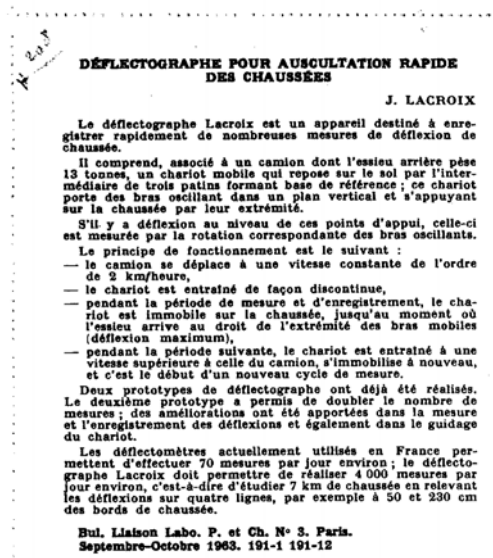
Lors du cycle d'études sur le renforcement des chaussées, en décembre 1960, plusieurs ingénieurs, dont Jacques TANZI, Ingénieur des Ponts et Chaussées à NICE, s'intéressent à cet appareil. Ils demandent et obtiennent que l'on étudie son amélioration. J. LACROIX en assurera la réalisation.

Le second prototype est mis au point avec l'aide des Ingénieurs des TPE PRADIER, QUILTON et MORZIERES.

L'appareil est expérimenté par le Laboratoire Régional de SAINT-QUENTIN sous la responsabilité de J. LACROIX et de la section de mécanique des chaussées du LCPC. Les résultats sont satisfaisants.

La réalisation du deuxième exemplaire est confiée au Parc routier d'ANGERS, puis une série de 5 et de 10 appareils sont réalisées. "Les premiers déflectographes LACROIX mis en service seront confiés aux Laboratoires Régionaux qui semblent les plus capables d'en tirer parti". (Jean DURRIEU)

La production et la diffusion des déflectographes vient de commencer. Au-delà de la volonté de maintenir à la pointe du progrès technique le "réseau" des Laboratoires, l'incitation à l'innovation est forte. La mise en place des deux Centres de Construction de Prototype, l'un à ANGERS, l'autre à ROUEN, en est une illustration.



<sup>34</sup> Un autre système de mesure de déformation, le "déflectomètre à boulet", sera étudié en URSS et au Japon.

Par décision du 12 juillet 1961 du Ministre des Travaux Publics, il est créé deux ateliers pour l'étude et la construction de prototypes de matériels destinés aux essais en laboratoire et sur chantier :

- A ROUEN : dotation de 700 000 nouveaux F pour un bâtiment de 1000 m<sup>2</sup> au sol, comportant 250 m<sup>2</sup> de bureau.
- A ANGERS : dotation de 300 000 nouveaux F pour un bâtiment de 600 m<sup>2</sup> au sol, comportant 50 m<sup>2</sup> de bureau.

L'avis de Raymond CLAEYSEN (son courrier du 1er février 1961) est sollicité lors de la construction de ces Centres de Prototypes.

La construction d'un atelier de prototype à ANGERS est également motivée par les difficultés de fonctionnement du Parc automobile et de matériel du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Maine-et-Loire. Dans une " *note technique* " datant de 1961, l'Ingénieur d'Arrondissement LE FRANC, souligne la situation sociale critique du Parc départemental. " *Tout recrutement et remplacement de personnel [ont été supprimé] depuis 1956. Mais il demeure 127 agents (contre 148 en 1956) auxquels, il nous faut assurer du travail toute l'année, car il n'est plus possible de réduire l'activité du Parc de matériel sans envisager le licenciement d'une partie du personnel* ". Les qualifications des ouvriers du Parc (ajusteur, tourneur, mécanicien) seront opportunément utilisées dans le Centre de Prototypes.

Celui-ci sera d'abord installé, en mars 1961, dans le Parc automobile, à 10 km du Laboratoire Régional d'ANGERS. L'extension du Laboratoire Régional et la reconstruction de l'atelier de fabrication de matériels de prototypes nécessiteront l'acquisition de nouveaux terrains (Décision de la Direction des Routes et de la Circulation Routière du 2 mai 1968).

Le Centre de Prototype d'ANGERS sera progressivement formé de trois unités techniques (mécanique, électronique, unité centrale) et d'une unité administrative.

Ses missions seront :

- recherche de faisabilité de matériels et appareils nouveaux,
- études techniques,
- réalisation de prototypes,
- expérimentation et évaluation de prototypes,
- rédaction de documents techniques,
- réalisation de petites séries,
- maintenance d'équipement en service,
- assistance technique,
- veille technologique.

Les besoins exprimés par les Laboratoires Régionaux et le LCPC vont converger sur les Centres de Prototype, en lien direct avec la recherche et l'évolution des techniques. Leurs activités seront coordonnées par la Direction des Programmes et des Applications du LCPC. Hubert NORET, Directeur du CECP d'ANGERS, écrivait en 1984 : " *L'avenir du CECP repose sur sa capacité à développer les équipements qui participeront demain encore à la compétence et à la compétitivité du réseau et ce, en liaison très étroite avec les chercheurs. Il s'y prépare activement tant par la formation de son personnel que par la mise en place de nouveaux moyens matériels. L'originalité d'un grand nombre des produits conçus s'est traduite par une large diffusion, dans le réseau [...] et hors du réseau avec l'appui de licenciés.* "

Le Centre de Prototypes de ROUEN commence son activité d'études en 1962. Son effectif de départ est de 4 agents dont les spécialités relèvent généralement des domaines du génie mécanique. Le Centre de Prototypes est doté à partir de 1963 d'un bâtiment particulier.

En 1965 son effectif est de 27 agents : 1 ingénieur des Arts et Métiers, chef de l'organisme ; 1 TS,

son adjoint ; 1 chef du bureau d'études ; 6 dessinateurs ; 1 secrétaire et 1 comptable ; 1 chef d'atelier ; 3 tourneurs ; 4 ajusteurs ; 4 chaudronniers ; 2 électriciens ; 1 magasinier et 1 manoeuvre. Son budget annuel s'élève à 1 150 000 francs, dont 39% en rémunération de personnel. En 1965, parmi les matériels étudiés et réalisés, figurent une sondeuse légère (1250 heures de travail), une sondeuse lourde (6587 heures), un déflectographe à remblais (4450 heures), neuf nucléodensimètres (4141 heures), cinq carottiers à hélice (2024 heures), un dispositif de fonçage de tubes par louvoisement pour la société BENOTO (1813 heures),... Au total, l'Atelier de Prototypes de ROUEN a effectué en 1965, 10000 heures d'études et 18000 heures de travaux.

Entre 1972 et 1976 le Centre de Prototype et la Section électronique du Laboratoire Régional de ROUEN regroupent leurs activités.

Daniel BISSON, toujours Directeur du CECP de ROUEN écrivait en 1984 : “ *Cette structure [le CECP] rappelle l'organisation d'une PMI : conception, études et dessins, planification et achats, réalisation, mise au point et essais, livraisons, maintenance.* ”

### **Les deux Centres Coordonnateurs de TRAPPES et d'ANGERS :**

La fonction du Centre Coordonnateur de TRAPPES commence en 1965 lors de la campagne d'auscultation systématique des routes nationales inscrite dans le plan de renforcement coordonné de celles-ci.

Ce Centre Coordonnateur exerce cinq missions principales :

- La gestion d'appareils d'auscultation et de relevés à grand rendement tels que les déflectographes.
- La mesure de l'uni des chaussées sur la majeure partie du réseau routier et autoroutier et sur les pistes d'aérodrome.
- Le stockage et l'exploitation de mesures sur l'état du réseau routier national. En 1984, 200 000 km de mesures de déflexion et 100 000 km de mesures d'uni avaient été réalisées.
- La réalisation d'études, de bilans, d'évaluations, de catalogues.
- La participation à des actions d'analyse du trafic routier.

Le Centre Coordonnateur de TRAPPES assure aussi la formation des personnels appelés à utiliser ces matériels.

Il est créé le 1er janvier 1969 à ANGERS, un Centre Coordonnateur de Matériels à Radio-isotopes (CCMR). Il deviendra le Centre Coordonnateur d'ANGERS à partir de 1980.

Ce centre est d'abord spécialisé dans la réception, l'étalonnage, la diffusion et la maintenance des matériels à radio-isotopes qui sont fabriqués aux Centres d'Etudes et de Construction de Prototype d'ANGERS et de ROUEN, ou chez des sous-traitants.

La centralisation de ces fonctions résulte des commodités de proximité mais aussi des problèmes de sécurité et de protection.

Le parc d'appareils à radio-isotopes ne cesse d'augmenter. En 1984 il y en avait 400 répartis dans le réseau des Laboratoires Régionaux, mais aussi dans des Laboratoires Départementaux de l'Equipement, dans d'autres administrations publiques ou dans le secteur privé. 800 agents avaient été formés à leur utilisation.

Le Centre Coordonnateur d'ANGERS étendra son activité au-delà des matériels à radio-isotopes : dynaplaques, appareils acoustiques,... et à des activités de métrologie.

Ces matériels de haute technologie seront souvent en disposition partagée dans l'ensemble du réseau des Laboratoires Régionaux. Le Centre Coordonnateur d'ANGERS en assurera la gestion.

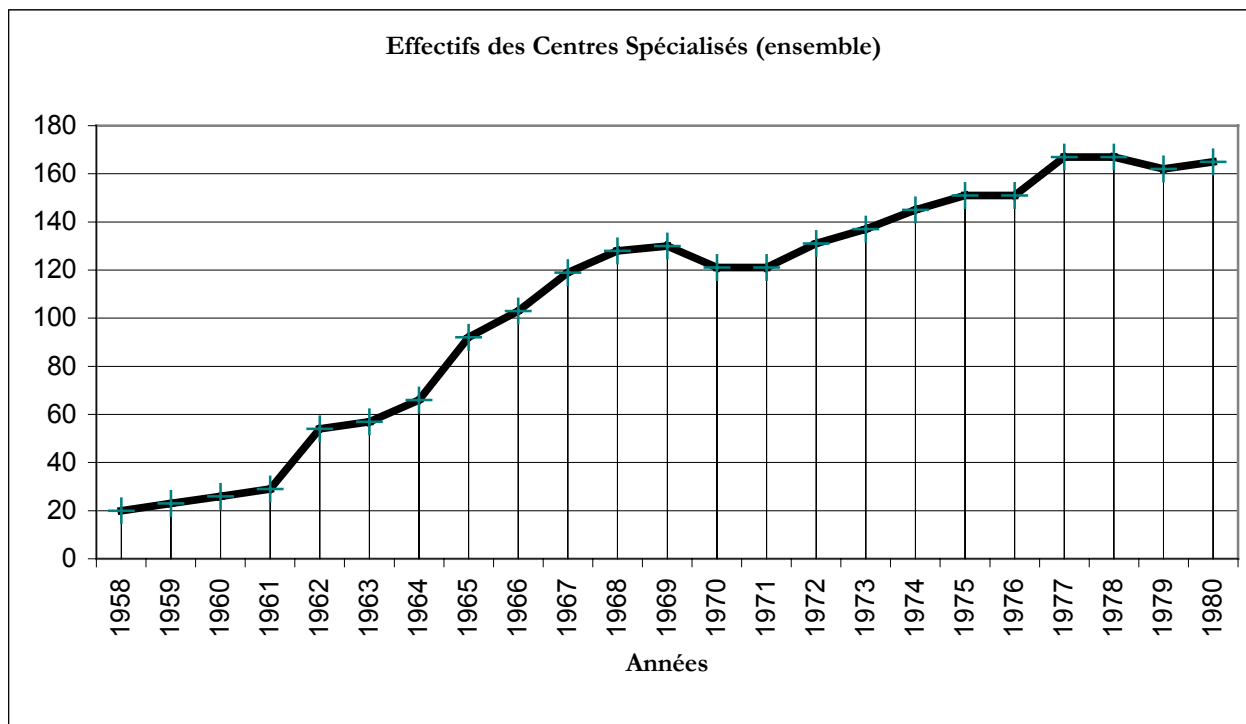
### TEXTES FONDATEURS

CER ROUEN.....	8 août 1958
SEMR BLOIS.....	12 février 1970
CECP ANGERS.....	12 juillet 1961 (début de fonctionnement : mars 1962)
CECP ROUEN.....	12 juillet 1961 (début de fonctionnement : octobre 1962)
CC TRAPPES.....	14 janvier 1965
CC ANGERS.....	1 janvier 1969

### Effectifs des Centres Spécialisés

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
<b>CER ROUEN</b>	20	23	26	29	29	28	27	28	27	25	26	23	15	16	15	16	19	20	21	23	23	22	22
<b>SEMR BLOIS</b>															10	11	11	11	12	15	15	14	14
<b>CECP ANGERS</b>					15	19	24	31	39	53	59	59	60	57	56	58	59	61	60	62	62	61	60
<b>CECP ROUEN</b>					10	10	15	23	25	29	31	33	28	29	30	32	34	34	34	45	45	45	45
<b>CC TRAPPES</b>								10	12	12	12	13	15	16	17	17	19	21	20	18	18	16	20
<b>CC ANGERS</b>													2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4
<b>TOTAL</b>	20	23	26	29	54	57	66	92	103	119	128	130	121	121	131	137	145	151	151	167	167	162	165

*estimations en italiques*



Années	CER ROUEN	SEMR BLOIS	CECP ANGERS	CECP ROUEN	CC TRAPPES	CC ANGERS
1958	<u>Guy MOREL</u>					
1959						
1960						
1961						
1962						
1963						
1964						
1965						
1966						
1967						
1968						
1969						
1970						
1971						
1972						
1973						
1974						
1975						
1976						
1977						
1978						
1979						
1980						
1981						
1982						
1983						
1984						
1985						
1986						
1987						
1988						
1989						
1990						
1991						
1992						
1993						
1994						
1995						
1996						
1997						
1998						
1999						
2000						
2001						
	<u>Alain QUBEL</u>	<u>Jack OUDIN</u>	Patrice BARBET		Laurent GIGNOUX	<u>Bernard MASSON</u>

Ingénieurs des TPE

Contractuels

## Création du Ministère de l'Équipement et conséquences pour les Laboratoires Régionaux

Les Laboratoires Régionaux sont des créations - et des organismes - du Ministère des Travaux Publics. Leurs activités sont, jusqu'au début des années 70, presque exclusivement tournées vers le domaine routier.

Pendant la période de grand développement des Laboratoires Régionaux (62-68), le Ministère des Travaux Publics et celui de la Construction fusionnent et donnent naissance, en 1966, au Ministère de l'Équipement. Cette “révolution administrative” marque un tournant dans les missions de ce secteur et dans la manière de les mettre en œuvre. Elle transforme profondément les services, les emplois et, par la suite, les classifications.

### La création du Ministère de l'Équipement.

La création du Ministère de l'Équipement a été étudiée en particulier par Jean-Claude THOENIG et Erhard FRIEDBERG. L'Association<sup>35</sup> des membres et anciens membres du Conseil Général des Ponts et Chaussées a organisé une journée d'études le 14 octobre 1998 sur la création du Ministère de l'Équipement. Les actes de ce colloque ont été publiés. D'autres études ou témoignages ont été produits.

La création du Ministère de l'Équipement marque la volonté de l'État d'exercer une politique soutenue dans le domaine de l'urbanisme. Catherine GREMION, Directrice de recherche au Centre de Sociologie des Organisations, en ouverture de la journée d'études du 14 octobre 1998, replaçait cette construction administrative dans la filiation d'une volonté du Général DE GAULLE de “*refaire la France*”.

Edgar PISANI, qui sera le premier Ministre de l'Équipement en 1966 et 1967, confirme cette ambition. Lorsque Charles DE GAULLE décide d'être candidat à un deuxième mandat présidentiel en 1965, de nouvelles structures gouvernementales sont envisagées. Le Chef de l'État en informe Edgar PISANI, alors Ministre de l'Agriculture et qui vient de transformer profondément ce secteur : mise en place de la politique agricole commune européenne, création des Directions Départementales de l'Agriculture par fusion de huit services territoriaux, création du corps des Ingénieurs du Génie Rural et des Eaux et Forêts. Edgar PISANI rapporte dans son ouvrage “*Persiste et Signe*” que le Général lui aurait recommandé, en 1965, de “*réfléchir au problème du logement, de l'urbanisme, de l'équipement du territoire*” et de se “*préparer à de nouvelles fonctions*”. Charles DE GAULLE et ses conseillers imaginaient alors un énorme Ministère de l'Équipement comportant tout à la fois les travaux publics, les transports, l'urbanisme, le logement, les télécommunications et même le réseau des pipe-lines.

Charles DE GAULLE est réélu Président de la République le 19 décembre 1965. Georges POMPIDOU reste son Premier Ministre et Edgar PISANI devient Ministre de l'Équipement. La configuration de ce département ministériel est un peu moins ambitieuse que ce qui avait été envisagé, mais elle englobe les précédents Ministère des Travaux Publics et de la Construction. “*La création du Ministère de l'Équipement a traduit la volonté du Gouvernement de mettre fin à la séparation paralysante et coûteuse des départements responsables de l'utilisation des sols d'une part et des déplacements d'autre part.*” (Edgar PISANI)

---

<sup>35</sup> Association Blaise PASCAL.

Le Ministère des Travaux Publics est ancien. Sa première apparition remonte à 1830. Il est fortement marqué par la présence du corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ses domaines sont le réseau routier qui est particulièrement dense, les ports et les voies navigables. Doté d'une petite administration centrale, l'essentiel des moyens d'intervention se situe dans les Services Ordinaires des Ponts et Chaussées (structuration départementale du Ministère des Travaux Publics). Jean-Claude THOENIG souligne l'implantation territoriale de ce ministère, à travers les arrondissements et les subdivisions qui quadrillent la société et le territoire rural. Ces lieux de proximité administrative jouissent d'une grande autonomie de gestion et sont marqués par la forte personnalisation des chefs de subdivisions.

À l'inverse le Ministère de la Construction est de création récente (l'après-guerre 1945). Ses fonctions essentielles ont été la reconstruction des villes, puis l'émergence d'une politique d'urbanisme face à l'exode rural et à l'augmentation significative du nombre d'habitants. C'est un Ministère bâti à partir du sommet, pétri de centralisme et de réglementation, réunissant un large éventail de compétences professionnelles. Son administration centrale est plus importante, sa présence territoriale, dans des Directions Départementales de la Construction, très faible.

Emile BIDEAU, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, caractérise cette fusion comme “ *le mariage de la carpe et du lapin qu'il faut réussir en tirant le meilleur parti des compétences des deux fiancés* ”.

Le rapprochement Travaux Publics - Construction avait, dès 1964, fait l'objet de réflexions et de propositions de la part de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines (PCM), alors présidée par Georges PEBEREAU.

Au centre de cette réflexion se trouve “ *l'accélération de l'urbanisation* ”, le passage d'une société à dominante rurale à une société urbaine.

“ *La création du Ministère de l'Équipement marque l'irruption massive du fait urbain dans les préoccupations de l'appareil d'État en France. Elle constitue une tentative de passage d'une Administration conçue pour une société rurale à une Administration capable de contribuer au devenir d'une société urbaine.* ” (Jean-Claude THOENIG)

Le mémorandum établi par Edgar PISANI en avril 1966 s'ouvre sur cette affirmation :

“ *La création du Ministère de l'Équipement répond à l'objectif fondamental d'appréhender globalement les problèmes posés par le développement des villes.* ” Quatre groupes d'actions sont identifiés :

- “ *définir et conduire la politique relative à la maîtrise de l'affectation des sols nécessaires à l'urbanisation et aux déplacements,*
- *réaliser les infrastructures correspondantes ou en contrôler la réalisation,*
- *organiser, financer et contrôler la construction des logements,*
- *assurer l'exploitation des infrastructures et des moyens de transports.* ”

Peu de temps après son installation, le Ministre de l'Équipement Edgar PISANI s'entretient avec Charles DE GAULLE le 27 avril 1966, expose et commente son projet d'organisation du Ministère de l'Équipement. Il aura un peu plus de difficulté pour faire approuver sa démarche auprès du Premier Ministre.

années	population		dans l'ensemble		évolution depuis 1936	
	urbaine	rurale (1)	population urbaine	population rurale	de la population urbaine	de la population rurale
1936	21 600 000	19 900 000	52%	48%		
1954	23 900 000	18 800 000	56%	44%	9%	-6%
1968	33 600 000	17 200 000	66%	34%	56%	-14%
1975	36 000 000	16 600 000	68%	32%	67%	-17%

(1) population située dans une commune de moins de 2000 habitants

Georges PEBEREAU est nommé conseiller technique du Ministre. Un tandem entre Emile BIDEAU, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et Jacques FOCH, Inspecteur Général de la Construction, est mis en place et produira de nombreux rapports.

On ne détaillera pas ici les processus et les caractéristiques de la fusion Travaux Publics / Construction. Retenons que l'objectif n'est pas dans une simple addition de missions et de compétences, mais dans une approche nouvelle de l'aménagement du territoire centrée sur les villes et leurs relations.

Cela se traduit rapidement, mais avec quelques amoindrissements par rapport à l'ambition affichée, par un Ministère nouveau de l'Équipement :

- Au sein des administrations centrales, c'est plutôt l'addition des structures précédentes qui l'emporte, avec deux créations originales : la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services, la Direction des Affaires Financières et de l'Administration Générale.
- Des Services Régionaux de l'Équipement sont créés. Ils sont chargés de la programmation et de l'animation des études d'urbanisme et d'équipement. Le Service Régional d'Ile de France sera traité à part. Il tiendra compte du nouveau découpage départemental qui est intervenu en 1964.
- Les services départementaux des Travaux Publics et de la Construction sont fusionnés. Des Directions Départementales de l'Équipement sont créées. Deux groupes internes donnent cohérence à la nouvelle entité : le Groupe Administratif Central et le Groupe d'Étude et de Programmation. Le Service des Infrastructures prolonge en grande partie l'ex-Service Ordinaire des Ponts et Chaussées. L'Urbanisme Opérationnel et Construction prolonge l'ex-Direction Départementale de la Construction. Le nombre de subdivisions et d'arrondissements est réduit. Ces organisations territoriales sont rendues polyvalentes à l'ensemble des fonctions de la Direction Départementale de l'Équipement. Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées abandonnent la direction et l'animation des arrondissements, que les Ingénieurs des Travaux Publics de l'État investissent aussitôt.

Depuis leur création, les Laboratoires Régionaux sont inclus dans les Services Ordinaires des Ponts et Chaussées. Mais cela caractérise plus une situation géographique qu'un authentique élément du service départemental des Travaux Publics. Le Service Ordinaire fournit le cadre hiérarchique et le lieu de transferts financiers entre la Direction des Routes et des divers clients ou utilisateurs du Laboratoire Régional avec celui-ci.

Dans le cadre de la réorganisation des services de l'État dans les départements (décret n° 64-250 du 14 mars 1964), un organigramme type du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées est publié le 7 décembre 1964. La présence possible d'un Laboratoire Régional figure (il n'y en a pas dans tous les départements). Il est placé sous la responsabilité directe l'Ingénieur en Chef. Il est doté, seulement, de deux emplois de fonctionnaires : un Ingénieur des TPE Divisionnaire et un Assistant Technique.

Dans deux départements, une situation originale existe qui préfigure l'apparition des Centres d'Études Techniques de l'Équipement. En 1962 et 1965 ont été mis en place, à LYON et ROUEN, un Organisme Technique Régional (OTR). Cet organisme regroupe, à BRON dans un même lieu, le Laboratoire Régional, le Bureau Régional de la Circulation, le Bureau d'Études et de Recherches sur les Tunnels Routiers. Celui installé à GRAND-QUEVILLY rassemble de semblables organismes ainsi que le Centre de Formation Professionnelle. Un Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, indépendant du Service ordinaire départemental, est à leur tête.

La création des Directions Départementales de l'Équipement ne modifie pas immédiatement la place des Laboratoires Régionaux. Ceux-ci se retrouvent "dans" la Direction Départementale de l'Équipement. Mais cela est provisoire.



Dès le début de la réflexion sur une nouvelle configuration administrative, figure l'idée “ *d'organismes d'études supra régionaux* ”.

Dans une note du comité du PCM “ *Les Travaux Publics et la Construction. Idées directrices pour une action conjointe des techniciens des deux ministères* ” (janvier 1965), il est proposé un “ *Centre d'Etudes Techniques d'Urbanisme et d'Équipement – CETUE* ”. Cet organisme d'études se place au carrefour des demandes pouvant émaner du niveau national (Ministères, Commissariat au Plan), des régions (Préfets et organismes régionaux), les départements (Préfets, Conseils Généraux et organismes départementaux), des collectivités locales (districts urbains, syndicats intercommunaux,...). Le CETUE pourrait collaborer avec les universités et les organismes privés d'études. Un “ *essai de définition d'un CETUE* ” est élaboré au sein du PCM en juin 1965.

En novembre 1965, un document - toujours du PCM - intitulé “ *adaptation des structures administratives de l'Etat aux problèmes posés par l'aménagement du territoire* ” propose de créer 7 CETUE supra régionaux dans le prolongement des “ *services centraux spécialisés à PARIS* ”.

Après l'arrivée d'Edgar PISANI et la constitution du Ministère de l'Équipement, cette idée est reprise et développée, en particulier dans les différents rapports élaborés par le tandem BIDEAU-FOCH.

Une étude de faisabilité est réalisée sur la région Rhône-Alpes. Parmi l'ensemble des organismes envisagés figure pour cette région “ *et les régions voisines, un échelon déconcentré des services centraux d'études, qui n'exercerait aucune responsabilité administrative, mais exécuterait, sous forme de prestation de service, des études intégrées pour le compte des collectivités et administrations intéressées, en associant des personnes de formations variées et de disciplines différentes.* ”

Les Centres d'Études Techniques de l'Équipement - CETE sont en perspective.

Les premières années d'existence du Ministère de l'Équipement vont être accaparées par la conception et la mise en place des Services Régionaux, des Directions Départementales de l'Équipement et de la nouvelle organisation de l'administration centrale.

Dans son mémorandum du 13 avril 1966 au Ministre de l'Intérieur, Edgar PISANI situe les Laboratoires Régionaux parmi les organismes qui ne se situent ni au niveau départemental, ni au niveau régional et qui sont dénommés par lui “ *agences des services techniques centraux destinés à procurer aux services départementaux des Ponts et Chaussées l'appui et le conseil de spécialistes de haut niveau* ”.

L'appellation “régionale” de ces Laboratoires ne conduit donc pas à les situer à ce niveau. Leur zone d'action n'est pas strictement régionale et surtout leurs fonctions sont en relation directe avec le LCPC.

De nouvelles structures sont énumérées dans le mémorandum. Entre le national et le régional, figure un “ *niveau pluri-régional* ” : “ *Au niveau pluri-régional,... apparaît clairement la nécessité d'organiser rapidement des Centres d'études techniques d'urbanisme et d'équipements, implantés dans les métropoles d'équilibre et formés d'une part, par concentration des moyens d'études locaux et, d'autre part, par déconcentration des services techniques centraux. Le niveau choisi permet seul de compenser une spécialisation nécessairement étroite par une aire d'application suffisamment vaste, d'assurer un environnement intellectuel satisfaisant et, enfin, de répartir la pénurie en personnel de haute qualification qui sera longtemps encore notre lot. Bien entendu ces centres absorberaient les cellules déjà existantes, agences du Service Spécial des Autoroutes et du Service d'Études et Recherches de la Circulation Routière et Laboratoires Régionaux.* ”

Dans la même perspective, le tandem BIDEAU-FOCH caractérise les études d'urbanisme et propose deux sortes d'organismes pour les mener à bien : des “ *groupes d'études et de programmation urbaine* ” dans les services départementaux qui s'appelleront GETU puis GEP, et des “ *CETUE supra régionaux* ”.

Du côté des Laboratoires Régionaux, quels commentaires et évolutions constate-t-on au cours de cette période de profonds bouleversements administratifs ? Peu de chose...

Une session de formation des Cadres Supérieurs des Directions Départementales de l'Équipement - nouvellement nommés - se tient le 16 février 1967. Jean DURRIEU y présente “ *le rôle des Laboratoires Régionaux* ”.

Sa conférence mêle, sans grande distinction, le LCPC et les Laboratoires Régionaux. Il affirme d'emblée “ *l'interdépendance entre le Laboratoire Central et les Laboratoires Régionaux* ”.

Le rythme de développement des Laboratoires se ralentit : de 20 % par an précédemment, il est en 1967 “ *de l'ordre de 10 % en moyenne pour les Laboratoires Régionaux... et de l'ordre de 5 % seulement au Laboratoire Central, malheureusement* ”. Le total des dépenses pour l'ensemble des Laboratoires était en 1966 d'environ 60 millions de francs. Ces organismes emploient 1900 personnes (1450 dans les Laboratoires Régionaux, 250 ingénieurs ou licenciés ès sciences, 200 techniciens supérieurs). L'activité des Laboratoires se répartit entre 20 % d'études d'intérêt général ou de travaux de recherche, et 80 % d'études de projets ou de contrôles d'exécution.

“ *La charge des Laboratoires Régionaux est presque entièrement supportée par la Direction des Routes.* ” “ *L'activité des Laboratoires s'exerce essentiellement dans le domaine des routes, mais ajoute Jean DURRIEU les Directions du Ministère feraient des économies sensibles sur leurs travaux si elles avaient recours à nos laboratoires autant que la Direction des Routes le fait.* ” Il faudrait pour cela que ces autres Directions Centrales participent aux dépenses d'investissement et de développement... “ *Il faut comprendre, dans ces conditions, que le Directeur des Routes ne veut pas que les Laboratoires Régionaux consacrent une part de leur activité à autre chose qu'aux routes et particulièrement aux routes nationales et aux autoroutes.* ”

Jean DURRIEU considère que l'effort de recherche des Laboratoires représente moins de 1 % des crédits routiers, et que les études de projets et les contrôles d'exécution des Laboratoires atteignent environ 1 % en moyenne des crédits de travaux.

Son exposé décrit les divers domaines d'activité des Laboratoires Régionaux et les évolutions qui se dessinent. Quant aux conséquences pour les Laboratoires Régionaux de la fusion Travaux publics / Construction, il n'y a pratiquement aucune remarque. Les Laboratoires Régionaux seraient-ils à part dans le processus en cours ?

Jean DURRIEU pose toutefois cette question : “ *Que deviendront nos Laboratoires dans l'optique de la nouvelle organisation des Services de l'Équipement ? Certains pensent que leur rôle vis-à-vis des problèmes “construction” ne sera pas important et que l'on n'aura pas tellement besoin d'études et d'essais de laboratoire dans ce domaine. Je suis d'un avis tout à fait contraire ; je pense que nous devons nous attendre à de très grands développements dans ce domaine, et je crains que nous ne soyons pas à même d'y faire face.* ”

Si l'intention et l'ambition de Laboratoires Régionaux “de l'Équipement” sont affichées, les pistes concrètes d'activités sont encore absentes...

Cette ignorance de l'urbanisme subsistera encore longtemps. Lors de la mise en place du Centre d'Études Techniques de l'Équipement de LYON, en 1971, le Chef du service décrira un organigramme très “routier” et déplorera “ *l'ignorance où nous sommes des intentions précises de l'Administration Supérieure dans ces domaines* ”...

Le 25 septembre 1967, le tandem BIDEAU-FOCH est chargé par le Ministre de l'Équipement et du Logement, François ORTOLI qui vient de succéder à Edgar PISANI démissionnaire du Gouvernement POMPIDOU pour désaccord sur le recours à l'article 16 de la Constitution et contre les ordonnances en préparation sur la Sécurité Sociale, d'une réflexion sur la création de centres techniques plurirégionaux.

“ *La nécessité des centres techniques plurirégionaux pour compléter l'organisation d'ensemble des services extérieurs qui a été préparée au cours de ces deux dernières années à partir des rapports que vous avez établis à ce sujet, est de plus en plus manifeste. Les centres d'études doivent constituer en effet des pièces maîtresses dans la nouvelle organisation* ”

des services de l'Équipement, en apportant aux services extérieurs un complément technique de spécialistes de haut niveau, tout en dégageant les services centraux des tâches, devenues trop lourdes pour eux, d'études et de conseils techniques, pour tous les services métropolitains.

Ces services centraux devront progressivement se consacrer davantage aux tâches de doctrine de méthodologie et s'appuyer sur les centres régionaux qui suivront, sous leur tutelle technique, tous les problèmes précis qui requièrent l'intervention de spécialistes qualifiés.

Il convient maintenant de préparer la mise en place des premiers centres techniques plurirégionaux en utilisant, notamment, les éléments des services techniques centraux déjà déconcentrés en province. ” (François ORTOLI)

Des consultations sont faites auprès de tous les services techniques centraux du Ministère et auprès de plusieurs grands bureaux d'études privés.

Un rapport est remis en mars 1968. Il préconise :

- de donner aux futurs Centres d'Études Techniques de l'Équipement “ une zone géographique d'action assez étendue ”,
- de rassembler “ dans un même lieu et sous la direction d'un même chef [des] spécialistes divers... pour répondre au besoin croissant d'études intégrées ”.

Un schéma figure. Il est très proche de celui qui décrivait le CETUE en 1965.

BIDEAU-FOCH insistent pour qu'une “ synthèse interdisciplinaire ” soit faite par ces centres. “ Il nous paraîtrait très grave qu'au contraire l'organisation des centres fût trop influencée par la recherche systématique d'une relation bi-univoque entre chaque direction ou chaque service central et chacune des unités du centre. ”

S'inspirant des constructions précédentes qui ont concerné les services techniques centraux et des Laboratoires Régionaux, BIDEAU-FOCH invitent à “ saisir la chance exceptionnelle qui se présente ainsi à l'administration de concevoir et d'organiser ces centres sans règles formelles préétablies ”. Ils ajoutent : “ C'est donc de propos délibéré que nous proposons de procéder de manière empirique, au coup par coup, et de ne préciser éventuellement certains aspects de l'organisation nouvelle que sur la base des enseignements tirés par des premières expériences. ”

On retrouve - presque mot pour mot - les propos du Directeur des Routes lors de la création des Laboratoires Régionaux...

La note d'orientation créant les CETE et sa lettre circulaire d'accompagnement seront diffusées le 10 juin 1968 et signées par le nouveau Ministre de l'Équipement et du Logement, Robert GALLEY.

### **La création des CETE.**

Le Ministre de l'Équipement et du Logement, Robert GALLEY, signe le 10 juin 1968 une lettre circulaire accompagnant une note d'orientation créant les Centres d'Études Techniques de l'Équipement (CETE).

Ces nouveaux organismes ont pour but :

- de décharger les services techniques centraux dans le domaine des études intéressant les services extérieurs du Ministère,
- de faire face “ aux besoins considérables qui vont se manifester dans les prochaines années notamment dans les secteurs des études économiques et des études d'urbanisme ”.

Dès la constitution du nouveau Ministère de l'Équipement, des organismes de niveau “ pluri-régional ” ont été envisagés. Une décision ministérielle du 25 septembre 1967 a confié une étude sur ce sujet à une mission spéciale.

Dans une note interne du 25 janvier 1968, le Directeur du LCPC André PASQUET trace les grands traits des futurs CETE.

L'importance de ces organismes est jugée primordiale. C'est eux qui “ conditionnent... la survie des services du Ministère ”. À l'exclusion de tout pouvoir de décision “ même par délégation ”, ils assureront des

conseils techniques et des prestations. Pour cela il est nécessaire qu'ils disposent d' " *un excellent encadrement* " et d' " *une tutelle technique solide, par l'intermédiaire des services techniques centraux* ".

Les CETE seraient composés de trois grands secteurs :

- aménagement urbanisme,
- routes et ouvrages d'art,
- laboratoires régionaux (plusieurs par CETE).

Les activités précédentes des Laboratoires Régionaux se trouvent ainsi réparties entre les pôles d'activités dénommés " *laboratoires régionaux* " et " *routes et ouvrages d'art* ". Les questions de terrassement et de chaussées se situeraient au sein du groupe " *routes et ouvrages d'art* ", dans le prolongement des activités et sous la tutelle technique du Service d'Etudes Techniques des Routes et des Autoroutes (SETRA).

Dans l'organisation à venir, il est proposé une fonction d' " *ingénieur coordinateur* ", assurant la liaison entre Laboratoires Régionaux et division " *terrassements et chaussées* ". Cet ingénieur :

- coordonnera " *l'activité des divers Laboratoires Régionaux rattachés aux CETE* ",
- resserra les liens entre la cellule " *routes et ouvrages d'art* " et les laboratoires, " *notamment dans le domaine des terrassements et chaussées* ",
- facilitera la tutelle technique des Laboratoires Régionaux " *en servant d'intermédiaire entre le LCPC et ces Laboratoires* ".

En accord avec le Directeur du Cabinet ministériel, tutelles technique et administrative seraient concentrées sur chaque service technique central.

Ce schéma renforce le rôle des services techniques centraux (LCPC, SETRA,...).

Les CETE seront financés par des crédits centraux provenant de l'administration centrale pour les études générales et certaines recherches, et par la facturation de prestations à des clients (Services Régionaux et Directions Départementales de l'Equipement, autres organismes ou collectivités).

Il s'agit là des deux types de financement des Laboratoires Régionaux qui sont, à cette époque, dans la proportion de 40 % pour les crédits centraux et de 60 % pour les prestations locales.

En janvier 1968, l'implantation de 8 CETE est envisagée : AIX, BORDEAUX, LILLE, LYON, NANCY, ANGERS, ROUEN, PARIS (TRAPPES).

Le premier CETE créé est celui d'AIX-EN-PROVENCE, en 1968. Sa zone d'action couvre deux régions (trois aujourd'hui) : Languedoc-Roussillon et Provence-Côte-d'Azur-Corse. La note d'orientation précise : " *D'autres créations interviendront ensuite dès que les moyens nécessaires pourront être rassemblés* ". Dans la région parisienne, le Service Régional de l'Equipement " *jouera un rôle comparable à celui d'un CETE* ".

Les premiers éléments constitutifs du CETE d'AIX-EN-PROVENCE sont :

- les agences du SETRA situées à AIX,
- le Laboratoire Régional de MARSEILLE.

Pierre GODIN, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé à sa tête.

Dès leur origine, les CETE vont présenter une double face : études et laboratoires.

La note d'orientation du 10 juin 1968 précise les objectifs, les caractéristiques et modes de fonctionnement des futurs CETE.

Les CETE répondront aux besoins :

- d'études techniques de " *niveau de plus en plus élevé* ", et intégrées en " *faisant appel à plusieurs disciplines* ". Les CETE devront répondre aux attentes des Groupes d'Etudes et de Programmation (GEP) des Directions Départementales de l'Equipement et des agences

d'urbanisme des grandes agglomérations.

- des services techniques centraux (LCPC, SETRA, Service Technique Central d'Aménagement et d'Urbanisme). Les CETE prendront en charge une partie de l'activité de ces divers services techniques centraux et raccourciront ainsi certains circuits de décision.
- d'introduction et de diffusion des techniques de l'informatique.

“*Accessoirement*”, les CETE :

- répondront “*aux besoins d'autres administrations publiques ou parapubliques et à ceux des collectivités locales*”,
- faciliteront “*une meilleure diffusion géographique des bureaux d'études privés. Il est en effet... hors de question que l'Administration envisage de se passer de l'aide des bureaux privés dont l'usage pourra être mieux contrôlé lorsque l'encadrement convenable sera mis en place au niveau des CETE*”.
- développeront des “*possibilités de carrières techniques continues pour [leurs] agents qui auront acquis le niveau convenable dans un domaine spécialisé*”.

Les CETE répondront à quatre missions :

1. conseils techniques et avis : auprès des Directions Départementales et des Services Régionaux de l'Équipement et pour le compte des services techniques centraux.
2. prestations de services : “*Les CETE réaliseront eux-mêmes ou contrôleront des études confiées aux bureaux privés pour le compte des services extérieurs de l'Équipement et accessoirement pour le compte d'autres maîtres d'ouvrage*”. Ces études couvriront les domaines des :
  - routes (tracés, terrassements et chaussées),
  - ouvrages d'art,
  - techniques du bâtiment,
  - alimentation en eau et assainissement,
  - hydrologie,
  - circulation routière et exploitation de la route, transports,
  - études de marché (problèmes fonciers, logement...),
  - études économiques, études démographiques, sociologiques, géographiques, géologiques et pédologiques,
  - “*et d'une façon générale, toutes études partielles ou globales intéressant l'utilisation de l'espace et nécessitant le recours à des équipes pluridisciplinaires*”.
3. participation à l'élaboration et à la diffusion de la doctrine et à la recherche : En collaboration avec les services techniques centraux.
4. participation à la formation professionnelle : Les CETE sont appelés à “*un rôle très actif*” dans ce domaine vis à vis des agents, “*y compris les ingénieurs*”, des services extérieurs de l'Équipement.

La note d'orientation du 10 juin 1968 précise l'organisation des CETE. Chaque CETE comprendra “*au minimum au départ*” :

- “*des services généraux comprenant un centre de calcul et un centre de perfectionnement et de documentation*” ;
- “*une ou plusieurs unités d'études routières (tracés, chaussées, terrassements, laboratoires, éventuellement ouvrages d'art)*” ;
- “*une unité d'études d'urbanisme et des techniques urbaines ainsi que d'études économiques et de transports*”.  
“*Suivant les cas... la cellule de circulation routière et d'exploitation de la route pourra être rattachée à l'une ou l'autre de ces unités*”.

Certaines unités des CETE seront ainsi placées “*au démarrage*” sous la tutelle technique de deux services centraux, comme par exemple “*la division chargée des problèmes de terrassements et de chaussées*”

vis-à-vis du SETRA et du LCPC.

L'organisation interne du CETE doit être souple “ *pour s'adapter à l'évolution des besoins et des moyens en personnel*”. Il faut éviter les cloisonnements, favoriser les groupes de synthèse et les liaisons horizontales. La documentation, les moyens informatiques devront être communs à l'ensemble des unités du CETE.

“ *Les CETE sont placés sous l'autorité du Directeur du Personnel et de l'Organisation des Services*”. Un Comité Inter Directorial d'Orientation sera mis en place. Sa première réunion aura lieu le 17 juin 1969. Il associera les principaux Directeurs d'Administration Centrale.

“ *La tutelle technique des centres sera assurée par les services techniques centraux*”. Ceux-ci devront avoir pour correspondant “ *une seule des divisions du CETE* ”.

Deux inspecteurs généraux seront chargés de suivre le fonctionnement d'ensemble des CETE.

Question moyens, les personnels des CETE seront :

- des fonctionnaires du Ministère de l'Équipement et du Logement qui constitueront “ *l'ossature du centre* ”,
- des “ *spécialistes de toutes disciplines utiles recrutés par contrat, soit à plein temps, soit à temps partiel* ”. “ *À l'image de ce qui existe déjà dans les agences déconcentrées et les laboratoires régionaux, les cadres et personnels d'exécution comprendront surtout des agents “temporaires” rémunérés sur crédits d'études ou fonds de travaux*”. Ces agents non titulaires devront être préalablement formés “ *normalement* ” par les services techniques centraux.

Les ressources financières des CETE seront de deux sortes :

- des dotations budgétaires directes prises sur le budget de l'Etat (rémunération des fonctionnaires, certaines dépenses de matériel, crédits d'études et de recherche),
- le remboursement des prestations des CETE par leurs “ *clients*”. L'expérience précédente des Laboratoires Régionaux est sollicitée.

Toutes les ressources et les dépenses précédentes des différentes unités composant le nouveau CETE seront regroupées. Une comptabilité analytique devra être mise en place “ *pour permettre un calcul suivi du prix de revient des études* ”.

Les chefs de CETE seront ordonnateurs secondaires.

En dispositions transitoires, il est précisé que les zones d'action définitive des CETE “ *pourront être dans certains domaines* ” différentes des zones d'action originales. L'intégration des différentes unités constitutives du CETE pourra être progressive.

La question des Laboratoires Départementaux ressurgit : “ *En ce qui concerne les laboratoires existants dans les services extérieurs, l'intervention des centres posera au départ des problèmes particuliers. Il conviendra de distinguer d'une part les laboratoires régionaux qui seront totalement intégrés dans les CETE et, d'autre part, les laboratoires départementaux qui continueront à être gérés par les directions départementales de l'Équipement mais qui seront soumis au contrôle technique des CETE* ”.

Les CETE de LYON et de ROUEN sont créés en 1971. Ils prolongent les Organismes Techniques Régionaux précédents. En fonction de leur zone géographique de responsabilité, ils englobent d'autres services (des Laboratoires Régionaux de BLOIS ou d'AUTUN et de CLERMONT-FERRAND, des Agences du SETRA, des Bureaux Régionaux de la Circulation). Le service “Tunnel” situé à BRON n'est pas englobé dans le CETE. Il devient un service particulier : le Centre National d'Études des Tunnels. Le Centre de Formation Professionnelle situé à GRAND-QUEVILLY devient également autonome.

La création des CETE, l'intégration des Laboratoires Régionaux dans ces nouveaux organismes

va modifier trois éléments constitutifs des Laboratoires.

La liaison directe et privilégiée LCPC / Laboratoires Régionaux – qui, certes, passait par le canal départemental du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées - va se réduire en une tutelle technique. Les liaisons organisationnelles, hiérarchiques et financières vont s'établir entre le Directeur du CETE et la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services. Les Laboratoires Régionaux se trouveront inclus dans cette configuration. Ils résisteront un peu, mais l'assimilation s'effectuera.

*“ Cette période pionnière ne se déroule pas sans difficultés. L'accueil des nouveaux venus dans la famille n'est pas enthousiaste : les services techniques centraux y voient une certaine atteinte à leur monopole ; les laboratoires régionaux, déjà bien installés dans le système antérieur, n'admettent qu'à regret l'interposition des directeurs de CETE entre eux et le laboratoire central ; les DDE enfin craignent surtout un effritement de leur représentativité auprès des autorités locales. ”*(Émile BIDEAU)

Les Laboratoires Régionaux étaient, jusqu'à l'arrivée des CETE, des organismes de mesure, d'analyses et de contrôles, mais également ils prescrivaient des dispositions techniques concernant, par exemple, les terrassements et les chaussées à réaliser.

Entre le LCPC et le SETRA, il y avait conflit de responsabilité dans l'élaboration des dimensionnements de chaussées. Chaque service technique central prétendait à cette fonction. Comme précédemment les Laboratoires Régionaux travaillaient exclusivement avec le LCPC, ils ignoraient, pour une grande part, le SETRA.

La note d'orientation des CETE du 10 juin 1968, prend parti. Elle donne au SETRA la responsabilité des terrassements et des chaussées. Du même coup les Laboratoires Régionaux se voient dépossédés d'une partie de leurs activités précédentes. Leur rôle se réduit dans les mesures, prélèvements, analyses et contrôles.

La mission ministérielle confiée à Michel GERODOLLE, Ingénieur des Ponts et Chaussées et à Jean RAFFI, Urbaniste en Chef de l'Etat, en vue de créer les CETE suivants de BORDEAUX et ROUEN, reflète ce conflit. Dans leur rapport préliminaire du 25 novembre 1968, ils préconisent le regroupement des Laboratoires Régionaux et de la cellule “terrassements et chaussées” dans une même Division. Dans leur rapport suivant du 6 décembre 1968 et qui traite de la mise en place du CETE de Bordeaux, ils indiquent : *“ Laboratoire et techniques routières : SETRA et LCPC sont indépendants l'un de l'autre. Cette particularité va se reproduire au niveau des CETE. La création d'une cellule terrassements et chaussées est importante dans la mesure où elle favorise l'élaboration et la diffusion de la stratégie, de la doctrine et des directives techniques. Ainsi le Laboratoire retrouvera-t-il son rôle traditionnel dont, par la force des choses, il avait été obligé de sortir. ”* Ils proposent, par ailleurs, *“ que la mise en place de la division “terrassements-chaussées” soit intégralement financée par la Direction des Routes ”*. Les Laboratoires Régionaux sont également financés par la Direction des Routes. Mais ils estiment qu’*“ à l'avenir, ces organismes intégrés dans le CETE élargiront leurs domaines d'intervention, et une répartition des dépenses sera à prévoir ”*.

L'année suivante, le 22 décembre 1969, Jean RAFFI et Michel GERODOLLE produisent une *“ note sur le développement des activités “terrassements et chaussées” ”*. Ils réaffirment leur point de vue :

- les Laboratoires Régionaux *“ seuls organismes techniques implantés localement, ont été amenés à sortir de leur mission initiale ”* de mesures, d'essais et de contrôles, pour englober des prescriptions en matière de terrassements et de chaussées ;
- or, la responsabilité de ces prescriptions se situe au sein de la Division “terrassements et chaussées” du SETRA.

Ils déplorent cette *“ confusion des rôles ”* et considèrent que les Laboratoires ne disposent pas de *“ tous les éléments pour jouer complètement ce rôle, notamment en matière économique ”*. Ils préconisent donc de mettre en place au sein du CETE de BORDEAUX *“ une Division Terrassements et Chaussées ”*. *“ Les*

*Laboratoires et en particulier les Points d'Appui Renforcement (PAR) fourniront les données techniques, mais l'existence d'une cellule régionale relais du SETRA - Division Terrassements-Chaussées paraît indispensable pour coordonner l'action des divers départements et les aider à résoudre des problèmes de tous ordres liés à l'importance et au caractère spécifique de ces programmes (modernisation des carrières locales, évolution des techniques et habitudes locales, approvisionnement en laitier, etc...). Cette Division doit également traiter des problèmes de drainage.”*

Les deux rapporteurs proposent de mettre en place cette Division début 1970, d'y affecter “ un Ingénieur des Ponts et Chaussées ou un Divisionnaire [IDTPE] expérimenté dans le double domaine du Laboratoire et des travaux routiers ”, d'un Ingénieur des TPE, de deux Assistants non titulaires, d'un secrétariat et de crédits de fonctionnement évalués dans un premier temps à 200 000 F.

L'objectif est de “ partir de ce qui existe ” [dans les Laboratoires Régionaux] “ mais de le développer et de le compléter dans un cadre nouveau ”.

Cette “ redistribution des rôles et missions entre Laboratoires Régionaux et Agence du SETRA... doit être menée à bien sans heurt et sans conséquence néfaste pour l'efficacité du système”. Le Point d'Appui Renforcement, qui fait partie du Laboratoire Régional de BORDEAUX, devra continuer de travailler en relation directe avec l'ancienne Agence du SETRA, future Division “Terrassements-Chaussées”. Par contre, les personnels de “ la section “chaussées” du Laboratoire Régional ” devront être mutés pour constituer la future Division “Terrassements-Chaussées”.

C'est donc au sein des CETE que ce conflit de prérogatives va se jouer. Les Divisions “Terrassements-Chaussées” des CETE vont être en concurrence avec les Laboratoires Régionaux des mêmes CETE...

On verra, dans des études particulières, le Laboratoire Régional effectuer sondages et analyses et proposer un type de chaussée... que la Division “Terrassements-Chaussées” du même CETE mettra en cause en en proposant un autre !

Le positionnement de la Division “Terrassements-Chaussées”, comme Division spécifique ou comme élément intégré dans le Laboratoire Régional variera selon les CETE. Une note d'entretien avec M. ISCHER, lors d'une visite au CETE de BORDEAUX le 4 avril 1973, met en évidence l'ambiguïté de la situation. “ Toute la place est occupée par le laboratoire... Il est inutile de démembrer le Laboratoire pour faire passer les moyens du Laboratoire à la Division Terrassements-Chaussées. Cela fonctionne bien ainsi, il n'y a pas de raisons de changer. ”

Travailler ensemble est un nouvel apprentissage...

Par la suite un équilibre sera trouvé entre Divisions “Terrassements-Chaussées” et Laboratoires Régionaux.

Chaque CETE rassemble deux ou trois Laboratoires Régionaux. Celui d'AIX-EN-PROVENCE fait exception avec le seul Laboratoire de MARSEILLE mais il sera complété par la suite par celui de NICE.

Plusieurs Laboratoires Régionaux au sein d'un même organisme vont modifier les relations de travail entre ces laboratoires. Précédemment, bien que rattachés aux Services Ordinaires des Ponts et Chaussées ou aux Organismes Techniques Régionaux, ils étaient, surtout, chacun en relation privilégiée avec le LCPC. Cela renforçait leur autonomie et leur singularité personnelle. Deux ou trois Laboratoires Régionaux dans un même CETE oblige à une coopération plus étroite.

Une question se pose : y a-t-il **DES** Laboratoires Régionaux au sein du CETE ou **UNE** Division rassemblant ces laboratoires ? Lors de la constitution des CETE, cette seconde configuration est privilégiée. Il s'agit de réduire les particularismes, d'obliger à un travail commun ou à des aides réciproques... et de placer - du même coup - un nouvel échelon hiérarchique qui ne peut être tenu que par un Ingénieur des Ponts et Chaussées.

La relative absence d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées au sein du réseau des Laboratoires Régionaux a périodiquement fait l'objet de réflexions et de propositions. La mise en place des CETE



créée une opportunité. On voit donc apparaître dans les premiers organigrammes des CETE une “Division des Laboratoires Régionaux” avec à sa tête un Ingénieur des Ponts et Chaussées (LILLE).

Maurice VIVIER, Directeur du Laboratoire Régional de LILLE et Ingénieur des TPE, est chargé en 1971 d'une mission sur l'organisation de la “ *Division Laboratoires* ” du CETE de LILLE.

La coopération entre Laboratoires Régionaux (ici SAINT-QUENTIN et LILLE) est préconisée surtout lorsque les études sont demandées dans des délais courts. Mais “ *il est impératif que chaque Laboratoire Régional reste pilote des études demandées par les départements de sa zone d'action préférentielle* ”. L'action d'une Division Laboratoires pourrait consister-en :

- Démarchage auprès des “clients” potentiels des Laboratoires Régionaux ; promotion de ces laboratoires.
- Surveillance de la qualité des études fournies.
- Coordination des plans de charge entre les deux Laboratoires Régionaux ; coopération et aides entre Laboratoires Régionaux.
- Maintien d'une proportion de recherches et d'études générales dans l'activité de chaque Laboratoire Régional.
- Harmonisation des équipements entre Laboratoires Régionaux ; les équipements coûteux seront affectés à un Laboratoire Régional pour une zone d'action couvrant les deux Laboratoires ; spécialisation des Laboratoires Régionaux en fonction des matériels et des compétences acquises.
- Préparation budgétaire commune entre les deux Laboratoires Régionaux.
- Tarification unique des prestations des deux Laboratoires.
- Harmonisation des classements, des carrières, des durées<sup>36</sup> et des conditions de travail entre personnels techniques non titulaires des deux Laboratoires Régionaux.

Dans son étude, Maurice VIVIER propose de mettre en place un échelon “ *très léger* ” assurant l'animation de la Division Laboratoires : un Ingénieur Divisionnaire des TPE, chef de la Division ; un secrétaire ; un adjoint.

Ingénieur des Ponts et Chaussées ou Ingénieur (Divisionnaire) des TPE ? Selon les points de vue partant des Laboratoires Régionaux ou du LCPC, les avis divergent... C'est finalement un Ingénieur des Ponts et Chaussées qui sera nommé à la tête de la Division des Laboratoires du CETE de LILLE. Il définira son rôle ainsi : “ *minimiser les minima, maximiser les maxima* ”.

La mise en place de cette Division des Laboratoires au CETE de LILLE n'est pas sans effet. Des groupes de réflexion associant les deux Laboratoires Régionaux de LILLE et de SAINT-QUENTIN élaborent et prescrivent des dispositions concernant “ *la vérité des prix* ” (amorçage d'une comptabilité analytique), “ *les zones préférentielles d'action de chacun des Laboratoires* ” et “ *la répartition des tâches entre les deux Laboratoires* ” (réduction de la “ *concurrence* ” dans le Pas-de-Calais<sup>37</sup>), les orientations de la Division des Laboratoires (rôle d' “ *arbitrage* ” du Chef de la Division vis-à-vis des deux Laboratoires Régionaux).

Cette expérience de la Division des Laboratoires du CETE de LILLE ne sera pas prolongée. En 1973 le LCPC (Direction des Laboratoires Régionaux) conclura :

“ *Une seule Division [des Laboratoires] existe, au CETE de LILLE. Je [M. LOZACH] pense, pour ma part, qu'il n'est pas souhaitable de démultiplier car l'existence d'une Division met en position inconfortable le Directeur du Laboratoire Régional qui, “coincé” entre les spécialistes et le Chef de Division, voit son domaine d'action réduit à*

---

<sup>36</sup> En 1971, la durée hebdomadaire de travail est de 42 heures au Laboratoire Régional de LILLE et de 43 h 30 au Laboratoire Régional de SAINT-QUENTIN.

<sup>37</sup> “ *L'intérêt du client est primordial et aucun conflit de rivalité territoriale ne doit apparaître* ”.

*une gestion amputée de ses parties nobles. Une coordination légère au niveau de la Direction du CETE me paraît préférable, chaque Laboratoire restant une Division.*”

### **Le cas de la région parisienne.**

La région parisienne avait été “traitée à part” au début du processus de réorganisation de la nouvelle administration de l'Equipement. Elle aura également un traitement particulier lors de la mise en place des CETE.

L'organisation administrative est, d'abord, fortement perturbée et dépendante du nouveau découpage départemental qui intervient en 1964. Le poids de la ville de PARIS, de celle de sa banlieue, l'existence d'un Syndicat des Transports Parisiens contribuent à la mise en place, au sein de l'appareil d'Etat, d'un District de la Région Parisienne (1961), d'un Préfet de Région (10 août 1966), d'un Service Régional de l'Equipement (8 décembre 1966) beaucoup plus étoffé et puissant que dans les autres régions.

La lettre-circulaire et la note d'orientation créant les CETE (10 juin 1968), précisent que le Service Régional de l'Equipement de la région parisienne “jouera un rôle comparable à celui d'un CETE”. Les Laboratoires Régionaux de la région parisienne (TRAPPES, LE-BOURGET, MELUN), réorganisés en 1971 en Laboratoire Régional de l'Ouest Parisien et Laboratoire Régional de l'Est Parisien, seront intégrés à la Direction Régionale de l'Equipement d'Ile de France en... 1986.

#### **CREATION DES CETE**

de la MEDITERRANEE (Aix-en-Provence)	10 juin 1968
NORD PICARDIE (Lille)	18 décembre 1970
du SUD-OUEST (Bordeaux)	9 mars 1971
de LYON	9 mars 1971
NORMANDIE CENTRE (Rouen)	9 mars 1971
de l'OUEST (Nantes)	30 août 1972
de l'EST (Metz)	19 juin 1973

SECONDE PARTIE

**CONDUITE ET MOUVEMENTS  
DANS LE RESEAU DES LABORATOIRES  
DES PONTS ET CHAUSSEES**

# CONDUITE DU RESEAU

## Pilotage du réseau des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées

L'ensemble des Laboratoires Régionaux constitue, avec le LCPC, un réseau scientifique et technique. Cette construction va être suivie, évaluée et adaptée de manière continue.

Dès la création des onze premiers Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées, un « *Comité de liaison avec la Direction des Routes* » est mis en place le 28 mai 1952. Un « *Service des Liaisons Extérieures* » apparaît au LCPC en 1954 avec l'arrivée de Jean DURRIEU qui en assure la responsabilité.

En partance pour cette fonction, Jean DURRIEU, dans une note du 22 février 1954, fait part de ses « *suggestions pour l'organisation du Service des Liaisons Extérieures du Laboratoire Central* ».

La fonction de ce service est d'assurer les liaisons et la coordination entre le LCPC, les Laboratoires Régionaux et les Ingénieurs des Services Extérieurs du Ministère. Les buts de ce service sont :

- « *faciliter et améliorer les liaisons et la coopération, aider à tirer des conclusions des résultats et des difficultés observés* » ;
- « *essayer de préciser les domaines* » respectifs du LCPC et des Laboratoires Régionaux ;
- « *suivre l'organisation et le travail des Laboratoires Régionaux, voir comment ces laboratoires peuvent être aidés et appuyés* » (élaboration de « *normes* » et de « *règles standardisées* », diffusion de l'information et des connaissances) ;
- « *connaître les autres Laboratoires* » (départementaux, d'arrondissement, d'entreprise, de chantier) ;
- « *suivre et aider certaines études ou recherches particulières* » ;
- « *suivre les applications, faites par les Ingénieurs des Services Extérieurs, des études du laboratoire* ».

« *Comment parvenir à ces buts ?* » interroge Jean DURRIEU. Il propose de « *se déplacer beaucoup* », de commencer par « *bien connaître le Laboratoire Central* », de « *prendre contact avec les Laboratoires Régionaux* » et de « *avec les Ingénieurs des Services Extérieurs déjà acquis à la coopération Labo-chantiers* ». Et de « *faire tâche d'huile* ». Jean DURRIEU estime qu'il faut éviter de donner « *l'impression d'une surveillance d'un contrôle* », mais de « *bien montrer qu'il s'agit de liaison, d'avis, d'aide* ».

Jean DURRIEU vient de définir sa propre «feuille de route» et la ligne de conduite qu'il initiera et qui se poursuivra.

Le Service des Liaisons Extérieures du LCPC est donc créé le 1er juillet 1954, date d'arrivée au LCPC de Jean DURRIEU. Une note du Directeur des Routes en informe les Services des Ponts et Chaussées. Cet organisme doit contribuer à :

- « *Développer les liaisons entre Laboratoire Central et Laboratoires Régionaux* ».
- « *Faire connaître aux Services Extérieurs des possibilités que peuvent offrir les Laboratoires* ».
- « *Informers les Laboratoires des desiderata des Services Extérieurs en matière d'études et contrôles de laboratoire* ».
- « *Suivre certains chantiers ou certaines études des Services Extérieurs susceptibles de présenter un intérêt particulier pour les Laboratoires* ».

Le Directeur du Personnel, de la Comptabilité et de l'Administration Générale, Bernard RENAUD, effectue la même démarche le 4 août 1954.

Dans l'organigramme du LCPC, Jean DURRIEU apparaît au niveau de la direction générale aux côtés du Directeur et des Directeurs de recherches et d'essais.

Pendant 13 ans, ce service est le centre de décision et de suivi des Laboratoires Régionaux, et son titulaire, Jean DURRIEU, est le “patron” de l'ensemble des Laboratoires Régionaux.

En 1965, les activités de recherche (AR) au sein du LCPC sont réorganisées. Les « *actions de recherche à moyen terme (durée moyenne de 5 ans)* » sont réparties en quatre groupes :

Groupe A : recherches appliquées.

Groupe B : matériaux utilisés pour la construction des ouvrages de génie civil.

Groupe C : moyens de mesure.

Groupe D : recherches fondamentales.

A l'organigramme du LCPC, il y a quatre services au 1er janvier 1966 :

- Liaison et coordination (qui assure le suivi et la coopération avec les Laboratoires Régionaux).
- Programmes de recherche.
- Applications.
- Secrétariat Général du LCPC.

Chaque service a à sa tête un Ingénieur des Ponts et Chaussées ou un Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, et tous sont adjoints au Directeur. Jean DURRIEU dirige celui des « *Liaison et coordination* ».

Le 27 janvier 1966, le Directeur du LCPC, André PASQUET, précise dans une note de service les « *attributions du Service de Liaison et Coordination* ».

« *Les recherches dont est chargé le Laboratoire Central ne sauraient s'effectuer complètement en laboratoire et elles doivent être conjuguées avec des expérimentations et des constatations sur chantiers et sur ouvrages, qui sont en général, en partie ou en totalité, confiées aux Laboratoires Régionaux en étroite coopération avec les Services Extérieurs...*

*Le Service de Liaison et de Coordination est chargé... :*

1. *Liaison et coopération avec les Laboratoires Régionaux et les Services Extérieurs au sujet des recherches et des études générales et particulières du LCPC.*
2. *Aide et contrôle du LCPC concernant les études générales et les recherches confiées aux Laboratoires Régionaux par la Direction des Routes.*
3. *Liaison et coordination entre le LCPC d'une part, les Laboratoires Régionaux et Services Extérieurs d'autre part, en matière d'expérimentations sur chantiers et ouvrages, et de constatations et contrôles dont le but ou l'intérêt dépasse le cas particulier des chantiers ou des ouvrages intéressés.*
4. *Participation à l'organisation et à l'activité des Groupes de travail, Commissions, etc.... comprenant des représentants des Laboratoires Régionaux.*
5. *Coordination et liaisons concernant la conception, la mise au point et l'expérimentation des nouveaux appareils de mesure, d'essai, de contrôle, utilisables dans les Laboratoires Régionaux ou sur chantiers (notamment coordination des ateliers de prototypes).*
6. *Service du Bulletin de Liaison* ».

Lorsque les sections du LCPC envisagent de travailler avec un Laboratoire Régional ou lorsqu'elles reçoivent des demandes de ceux-ci, elles doivent en faire part à Jean DURRIEU avant intervention. Les comptes rendus ou convocations des Groupes de travail avec les Laboratoires Régionaux ne peuvent être envoyés qu'après l'accord de Jean DURRIEU.

Jean DURRIEU est le point de passage obligé dans toutes relations avec les Laboratoires Régionaux. Il va marquer de son empreinte toute cette période.

En octobre 1967, Jean DURRIEU est nommé Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Il devient Conseiller Technique auprès du Directeur des Routes.

L'organisation interne du LCPC est modifiée : le Service de Liaison et Coordination éclate et est réorganisé avec les autres services.

Le pilotage des Laboratoires Régionaux incombe au « *Service des Applications* » dirigé par Erio PRANDI, Ingénieur des Ponts et Chaussées, adjoint au Directeur du LCPC.

Le « *Service des Documents Techniques* », placé sous la responsabilité de Jean BERTHIER, Ingénieur des Ponts et Chaussées et adjoint au Directeur, prend en charge le Bulletin de Liaison des Laboratoires Routiers.

C'est à Erio PRANDI qu'échoit la part principale dans la conduite des Laboratoires Régionaux. Toutefois Jean DURRIEU, au sein de la Direction des Routes, reste très présent dans ce domaine.

En 1968, la recherche au LCPC est structurée en 4 groupes d'Actions de Recherche (AR) :

- ensembles et structures,
- matériaux et mise en oeuvre,
- moyens de mesure,
- recherches fondamentales.

Des Fiches-Programmes sont préparées par des Groupes Spécialisés de Coordination (GSC) et examinées par un Groupe Central de Coordination (GCC).

Chaque GSC rassemble 6 à 8 spécialistes du domaine considéré : ingénieurs de laboratoires, ingénieurs des services techniques centraux, maîtres d'œuvre.

En 1971 la Fiche-Programme (FA) devient la Fiche d'Action Elémentaire de Recherche (FAER).

Fin 1970, Erio PRANDI demande et obtient sa mise en disponibilité pour entrer dans le secteur privé. Une réorganisation du LCPC a lieu. À la structuration en divisions fonctionnelles il est substitué une structure horizontale de direction. Le Directeur du LCPC est entouré des :

- Direction de la Prévision et du Contrôle,
- Direction des Laboratoires Régionaux,
- Direction des Programmes et Applications,
- Direction de l'Administration Générale.

Un Chargé de mission et un Chef du Personnel complètent l'équipe de Direction.

Une volonté d'unité est affirmée : « *une telle organisation ne sera pleinement efficace que si l'équipe de direction ainsi constituée fait preuve d'une très bonne cohésion, ne manifeste aucune faille ou divergence sur les questions essentielles tant vis-à-vis des unités techniques du LCPC et des Laboratoires Régionaux que des organismes extérieurs* ».

Jean BERTHIER, Ingénieur des Ponts et Chaussées, prend la Direction des Laboratoires Régionaux. Il récupère dans ses attributions le Bulletin de Liaison.

En mai 1971, est créé auprès du LCPC un « *Conseil d'Orientation et de Gestion des Laboratoires des Ponts et Chaussées* » (COG).

Ce COG a pour mission de « *définir la politique générale des Laboratoires (LCPC et Laboratoires Régionaux), et d'assurer le contrôle du respect de cette politique* ». Le Directeur du LCPC assure l'exécution des missions du COG.

Ce conseil est composé de :

- un représentant du Ministre, Président du COG,
- de 7 Directeurs d'Administration Centrale (Personnel, Affaires financières et Administration générale, Routes, Ports maritimes et Voies navigables, Construction, Aménagement foncier et Urbanisme, Bâtiment et Travaux publics),

- du Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées,
- du Directeur du SETRA,
- du Chef de la mission de la recherche<sup>38</sup>,
- d'un Chef de Service Régional de l'Equipement,
- d'un DDE,
- de 2 membres « *choisis parmi le personnel des laboratoires des Ponts et Chaussées* »,
- de 4 personnalités qualifiées.

Participent également, avec voix consultative, le Directeur du LCPC, le Directeur de la prévision et du contrôle du LCPC, l'Inspecteur Général des Laboratoires, l'Inspecteur Général des CETE et un Directeur de CETE.

Il est prévu que le COG se réunisse trois fois par an. Il aura à délibérer sur :

- « *les missions, objectifs, activités et organisation générale des Laboratoires ;*
- *les programmes de recherches et d'études générales ;*
- *les programmes de travaux neufs et d'équipement ;*
- *les conditions générales de gestion du personnel ;*
- *les budgets prévisionnels en recettes et en dépenses ;*
- *les résultats, et en particulier le rapport annuel d'activité ».*

Une « *section permanente* » du COG auquel participe le Directeur du LCPC, tient le rôle exécutif.

Jacques VASSEUR, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées sera le premier Président du COG.

Ce Comité va tenir lieu de “Conseil d'Administration” ou de “super CTP” Une représentation - certes modeste - des personnels des Laboratoires sera assurée par les organisations syndicales, qui feront du COG un lieu d'expression revendicative et de propositions.

La mise en place des CETE va perturber quelque peu les coordinations et pilotage LCPC / Laboratoires Régionaux. Au cours d'une réunion le 1er mars 1972 entre Directeurs des CETE et LCPC on notera : « *les Directeurs de CETE **admettent**<sup>39</sup> l'utilité du Secrétariat Permanent qui permet aux Directeurs de Laboratoires Régionaux de discuter entre eux des problèmes communs et de faire des propositions...* »

Dans le domaine de l'organisation des recherches, on note, en 1973, environ 300 fiches d'action élémentaire de recherche (FAER) regroupées en 24 actions de recherche (AR) qui correspondent « *aux problèmes technologiques posés par les constructeurs, aux propriétés générales des matériaux de construction, aux différentes structures et au perfectionnement des moyens de mesure et d'essai* ».

« *Le premier dégrossissage de la programmation* » des recherches est fait au niveau des Groupes Spécialisés de Coordination (GSC), composés de 12 à 15 personnes chacun. L'ensemble des propositions des GSC est soumis à l'une des quatre sessions du Groupe Central de Coordination (GCC) :

- routes et pistes,
- ouvrages d'art,
- environnement et urbanisme,
- exportation.

Les réunions du GCC sont présidées par le Directeur du LCPC et rassemblent les Directeurs de CETE, les responsables des divisions des CETE concernées, 2 ou 3 Directeurs de Laboratoires

<sup>38</sup> qui deviendra par la suite Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques.

<sup>39</sup> souligné par nous.



Régionaux et des personnalités qualifiées (Services Techniques Centraux, Entreprises publiques ou privées, Universités).

L'ensemble du programme est ensuite présenté au Conseil d'Orientation et de Gestion (COG). En 1973, le COG ne se réunit plus que deux fois par an.

L'articulation entre Direction des Routes, C'ETE et Laboratoires Régionaux fait l'objet d'un projet de note en juillet 1973.

*« Le LCPC est responsable de l'établissement des programmes d'études générales et de recherche et de leur répartition entre les laboratoires du réseau ».*

Les programmes de recherche sont élaborés à travers les GSC et GCC, puis soumis à l'avis du COG.

*« Le LCPC assure l'animation technique et le suivi des recherches et études générales et du développement de toutes leurs applications. Il rend compte de leur exécution au Directeur des Routes... Les contrats de recherche sont gérés par le LCPC ».*

Un « Comité Inter-Laboratoires des Ponts et Chaussées » sera mis en place en février 1987. Précédemment, en janvier 1983, le LCPC sera doté d'un « Conseil Scientifique des Laboratoires des Ponts et Chaussées ».

**Les “patrons” du réseau des Laboratoires Régionaux :**

1954 / 1967 : Jean DURRIEU

1967 / 1970 : Erio PRANDI

1970 / 1973 : Jean BERTHIER

1973 / 1982 : Charles PAREY

1982 / 1996 : Jean-Claude CHANTEREAU

depuis 1996 : Robert BAROUX

### **Jean DURRIEU**

Ingénieur Général honoraire des Ponts et Chaussées

né le 18 février 1908 à CONAKRY (Guinée)  
Ecole polytechnique 1927  
Ecole nationale des ponts et chaussées 1932

1938 / 1947 : arrondissement de BONE (ANNABA) –  
département de Constantine (Algérie)  
son engagement communiste et ses prises de positions  
lui ont valu une mutation en métropole, des retards  
d'avancement et un éloignement des responsabilités  
territoriales  
1948 / 1953 : arrondissement de SENS (Yonne)  
1954 / 1967 : LCPC – Service des liaisons extérieures  
(liaison et coordination), Directeur-adjoint  
1968 / 1973 : Direction des routes et de la circulation  
routière – Conseiller technique auprès du Directeur

Croix de guerre 1939-1945  
Member of British Empire  
Officier de la Légion d'honneur

### **Erio PRANDI**

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées

né le 11 mai 1930 à REGGIO d'ÉMILIE (Italie)  
Ecole polytechnique 1951  
Ecole nationale des ponts et chaussées 1956

1956 : arrondissement de BRIEY  
1960 : arrondissement d'AUTUN (Saône-et-Loire)

1965 / 1970 : LCPC - Section sols et pierres, puis  
Directeur-adjoint  
1970 P. : PDG "GEOTECHNIQUE"  
1992 / 1998 : PDG "SETEC"

Chevalier de l'ordre national du mérite

### **Jean BERTHIER**

Ingénieur Général honoraire des Ponts et Chaussées

né le 7 décembre 1933 à MONTAGNY près  
LOUHANS (Saône-et-Loire)  
Ecole polytechnique 1954  
Ecole nationale des ponts et chaussées 1959

1959 / 1961 : Aisne  
1961 / 1973 : LCPC - Chargé de recherche, puis  
Directeur-adjoint  
1973 / 1977 : SREIdF - Directeur de la division  
technique  
1977 / 1983 : SETRA - Directeur  
1983 / 1989 : Directeur des routes  
Président de la Caisse nationale des  
autoroutes  
Vice-président d'Autoroutes de France  
1989 / 1996 : Président du BCEOM  
Président honoraire de l'Association  
pour les transports, l'environnement et la circulation  
(ATEC)

Officier de la légion d'honneur  
Commandeur de l'ordre national du mérite

## Evaluation et prospective

Les Laboratoires Régionaux et le LCPC, le réseau qu'ils forment, ont été l'objet - dès leur création - d'un suivi attentif de la part de la Direction des Routes et de la Direction du LCPC.

Régulièrement, des réunions, des colloques, des conférences ont rassemblé leurs acteurs principaux avec des responsables administratifs pour faire le point, évaluer, réfléchir et chercher les étapes ou évolutions possibles.

### **La Conférence du 15 février 1956.**

Les Laboratoires Régionaux n'ont pas 4 ans d'existence (tous ne sont pas créés) qu'une « Conférence » est organisée par la Direction des Routes à leur propos.

Un « rapport préalable » très dense (56 pages) est présenté.

Il y a deux objectifs à cette conférence :

- « faire le point... étudier les difficultés... examiner les problèmes qui se posent » ;
- « prévoir... et orienter le développement de ces organismes ».

Après avoir dressé le tableau de la situation immédiate des Laboratoires Régionaux (suffisance et insuffisance de moyens, activité des Laboratoires, qualité des essais,...), il est inventorié « les questions principales » suivantes :

- Locaux : Cet aspect est reporté à plus tard compte tenu de « questions bien plus urgentes et difficiles ».
- Matériel : Des dotations sont en cours.
- Crédits : Ceux de la Direction des Routes et les « compléments de dotations trouvés sur place » devraient être suffisants. La participation des collectivités locales au financement des Laboratoires Régionaux est laissée à l'appréciation des Ingénieurs locaux.
- Personnels : C'est le principal problème.

Plusieurs catégories de personnel sont identifiées :

- la Direction des Laboratoires Régionaux (Ingénieurs des TPE),
- les Assistants directs d'Ingénieur des TPE,
- le personnel « intermédiaire »,
- le personnel d'exécution,
- le personnel non-spécifique aux Laboratoires.

En 1956, les Laboratoires Régionaux manquent d'Assistants et le personnel intermédiaire (« opérateurs ») et d'exécution (« aide-opérateurs ») est trop instable parce que « mal payé ». « Une fois formés [ces agents] quittent le laboratoire et sont pris par des entreprises laboratoires privés qui les payent deux fois plus largement... Il est absolument indispensable de sortir au plus tôt de cette situation ». Cette question est considérée « la plus importante » et « la plus urgente à résoudre ». Le recrutement de fonctionnaires est évacué (pas assez nombreux, pas assez payés). « Le personnel des Laboratoires Régionaux doit... être à base d'auxiliaires et de contractuels ».

Concernant l'activité même des Laboratoires Régionaux, le rapport invite à plus de liaisons avec le LCPC, à des relations de travail entre Laboratoires Régionaux, Laboratoires Départementaux et Laboratoires de chantier.

Concernant la Direction des Laboratoires Régionaux, le rapport estime que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées doivent être attentifs à l'existence et au développement des Laboratoires qui sont

sous leur responsabilité. Mais l'essentiel réside dans les Ingénieurs des TPE « *d'excellente qualité* » aptes à diriger ces Laboratoires Régionaux et à rester dans cette fonction. Pour accroître l'attractivité de ces emplois, le rapport propose d'accorder aux Ingénieurs des TPE concernés une attribution maximum des « *rémunérations accessoires* » et des « *primes de rendement* ». La promotion interne de ces Ingénieurs des TPE à Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou à celle d'Ingénieurs Divisionnaires devrait être favorisée.

Le rapport brosse ensuite les propositions de travail des Laboratoires Régionaux pour 1956. La « *rentabilité* » de ces organismes est replacée dans l'ensemble des crédits routiers et dans le fait que leurs interventions sont une source d'économie de moyens, de réduction des erreurs et des risques.

Le débat reprend et confirme les propos du rapport.

Le choix d'Ingénieurs des TPE pour diriger les Laboratoires Régionaux est confirmé, ainsi que les propositions d'incitation financière les concernant.

Le recrutement d'Assistants, d'Opérateurs et d'Aide-Opérateurs non fonctionnaires est retenu comme principe. La rémunération en référence « *aux conventions collectives de l'Industrie Chimique en vigueur dans la région* » est choisie.

Suite à cette conférence, un document est élaboré par la Direction des Routes et de la Circulation Routière comme « *base de discussion* » avec la Direction du Personnel. Il est traité de l'Ingénieur des TPE (les qualités requises pour sa nomination, les incitations financières pour qu'il reste en place) et de l'Ingénieur Ordinaire des Ponts et Chaussées (qu'il dégage du temps pour s'occuper de « *son* » Laboratoire).

Le 3 août 1956, le Directeur des Routes envoie une circulaire aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées ayant en charge un Laboratoire Régional. C'est la Circulaire « *RUMPLER* », première étape dans la construction d'un ensemble réglementaire pour les personnels des Laboratoires Régionaux.

Une **note interne du LCPC de mars 1957**, permet de mesurer l'évolution.

Cette note décrit l'activité des Laboratoires Régionaux. Parmi les difficultés rencontrées subsiste la stabilité et la qualité des personnels. La Circulaire RUMPLER de 1956 a permis de « *résoudre les problèmes les plus urgents* ». « *Il n'y aura pas de solution vraiment satisfaisante tant que le reclassement de la Fonction Publique dans son ensemble n'aura pas été réalisé* ». Cette note fait le constat qu'une construction nouvelle de personnel « *fonctionnaire* » adapté aux emplois de Laboratoires « *aboutirait à un échec total ; en effet, les salaires que l'on pourrait offrir, s'alignant sur les salaires des fonctionnaires de l'Administration des Ponts et Chaussées, seraient de l'ordre de la moitié des salaires qu'offrent le Secteur Privé et le Secteur Nationalisé au personnel et aux cadres analogues à ceux qui sont nécessaires aux Laboratoires des Ponts et Chaussées* ».

La note estime, d'autre part, que le Laboratoire Central doit « *jouer pleinement son rôle vis-à-vis des Laboratoires Régionaux* ». « *Pour la mise au point des méthodes et des appareillages d'essai, pour l'élaboration des modes opératoires détaillés, pour l'étude et la mise au point d'essais et d'appareillages nouveaux, le Laboratoire Central est très en retard sur la demande qui s'adresse à lui* ». La raison est l'insuffisance des crédits dont il dispose et les difficultés qu'il a « *à recruter et à conserver des cadres et du personnel technique de qualité* ». La Circulaire RUMPLER de 1956 paraît insuffisante pour le LCPC lui-même. Le statut du LCPC ne convient pas également :

« *un statut absolument périmé et inadapté* ».

« *L'Administration des Ponts et Chaussées est... placée actuellement devant un problème fondamental, celui de la synthèse à faire entre l'organisation actuelle, à base de compétence territoriale, et les nécessités de la spécialisation, qu'impose la complexité sans cesse croissante des techniques modernes* ».

## Rapport sur l'organisation du LCPC - Raymond PELTIER - 10 octobre 1959.

Le Directeur du LCPC fait un historique du développement de son organisme, puis souligne l'inadaptation du décret constitutif du 9 février 1949 :

- illégalité du décret en matière d'emploi de titulaires,
- missions prévues du LCPC dépassées dans de nombreux domaines,
- quasi-absence de relations entre le LCPC et l'ENPC.

En 1959 l'effectif du LCPC est :

personnel des Ponts et Chaussées (fonctionnaires).....	39
personnel contractuel.....	21
personnel du cadre spécial du LCPC.....	27
personnel temporaire.....	169
Total.....	256

Le Directeur du LCPC considère que les fonctionnaires de son service sont « *mal traités* » en ce qui concerne les « *rémunérations accessoires* » (complément indemnitaire au traitement) et le logement.

Le personnel « *contractuel* » ne peut être qu'« *un appoint mineur et dont l'importance ne cesse de diminuer* ».

Le « *cadre spécial du LCPC* » qui devait constituer l'ossature principale du Laboratoire dans l'esprit des créateurs de 1949, n'a plus d'existence légale après décision du Conseil d'Etat du 24 octobre 1951.

Le personnel « *temporaire* » constitue dès lors « *l'un des éléments essentiels du fonctionnement du LCPC* ». La Circulaire RUMPLER a permis de le rémunérer « *presque convenablement* ». Toutefois cette circulaire « *qui ne correspondait pas exactement au cas du LCPC* » a nécessité un texte particulier adopté le 10 mars 1959 : la Circulaire « *PELTIER* ». « *Ce texte... constitue... la charte ou le contrat collectif du personnel temporaire du LCPC* ».

Par ailleurs, le Directeur du LCPC décrit la situation financière de l'établissement.

- Les « *essais de routine* » effectués par le LCPC sont facturés selon un barème établi en liaison avec les laboratoires privés « *afin de ne pas [les] concurrencer* ». Cependant un « *décrochage* » s'est opéré entre le LCPC et les laboratoires privés, si bien qu'il existe maintenant un écart important de facturation :

LCPC.....	indice 140
Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics (privé)...	indice 230

Bref, le LCPC travaille « *à perte* » et les recettes pour « *essais de routine* » ne reviennent au LCPC qu'après un long circuit de l'Administration du Trésor...

- Les « *recherches* » effectuées par le LCPC sont exécutées gratuitement. Les moyens de fonctionnement proviennent des subventions des Directions du Ministère. Les frais généraux du LCPC ne peuvent être couverts par les crédits prévus au budget de l'Etat. Des crédits de recherche ont dû être utilisés pour pallier à ces insuffisances... « *C'est là l'une des anomalies de l'organisation actuelle, que sans ces subventions pour la recherche, qui lui sont attribuées par les Directions du Ministère, non seulement le LCPC devrait licencier tout son personnel technique temporaire, mais encore il ne pourrait même pas faire face à ses dépenses minimum de fonctionnement* ». En matière de remboursement des frais de mission en France et à l'étranger, de telles « *acrobaties comptables* » sont nécessaires...

Le Directeur du LCPC conclut à la nécessité (« *par ordre d'urgence* ») :

- Accroître les locaux (passer de 17 m<sup>2</sup> par personne à 30 m<sup>2</sup> ; construire un nouveau bâtiment ; envisager un déplacement en province).
- Recruter des ingénieurs (améliorer les traitements des Ingénieurs des Ponts et des TPE ; passer de 12 ingénieurs à 25).

- Réorganiser administrativement le LCPC afin de mieux le doter en crédits de recherche et en crédits de fonctionnement, et de donner « *plus de souplesse à son régime comptable* ».

Raymond PELTIER estime que la forme administrative actuelle du LCPC est « *incompatible avec [son] fonctionnement correct* ». Le LCPC a besoin d'« *une autonomie financière* ». D'une forme « *service extérieur* » à celle d'une « *société d'économie mixte* », « *la solution appartient au Ministre et au Gouvernement* ». La préférence de Raymond PELTIER va à « *une sorte de société d'Etat* » à l'image du BCEOM<sup>40</sup>. Il propose qu'une commission soit mise en place pour étudier cette question.

### **Journées Techniques de la Route de FONT-ROMEUE – 21 / 22 / 23 avril 1960.**

Ces journées sont marquées par une « *conférence-débat* » sur le thème : « *le laboratoire au service de la route* ». Cette conférence est placée sous la direction de Jean DURRIEU, assisté de Lionel IGNACE, Président du Syndicat Professionnel des Entrepreneurs de Travaux Routiers de France, Vice-Président de l'Association Technique de la Route.

Jean DURRIEU prononce l'exposé préalable général.

Il décrit les attentes des ingénieurs et techniciens routiers vis-à-vis des laboratoires : qualité des essais et des contrôles, résolution des difficultés qui se présentent sur les chantiers, instructions techniques... Il considère que les laboratoires « *ne répondent pas assez vite* » aux demandes, et qu'ils ont besoin d'effectuer beaucoup plus d'« *études générales à longue portée et de recherche* » pour que « *les ingénieurs et techniciens routiers... [entrent] dans le grand courant de recherches qui entraîne, en cette dernière moitié du XXe siècle, la science et la technique* ».

Puis Jean DURRIEU décrit les divers laboratoires routiers existant actuellement en France (laboratoires privés, laboratoires de l'administration). Il estime souhaitable de s'orienter vers une concentration des moyens techniques publics sur « *5, 6 ou 7 très gros Laboratoires Régionaux, liés aux Universités régionales les plus importantes et aux centres d'activité industrielle les plus importants* ».

Il décrit ensuite la chaîne de travail entre l'exécution des travaux, la pratique des chantiers et la recherche ; le besoin de « *spécialistes* » dans les domaines techniques ; la nécessité de « *spécifications* » et de « *normes* » ; le travail et l'esprit « *d'équipe* » ; l'interprétation des études et essais ; l'expérimentation ; les matériels utilisés ; les contrôles ; la « *rentabilité* » des laboratoires ;...

En conclusion de ce très vaste exposé, Jean DURRIEU s'interroge sur la possibilité des laboratoires routiers de « *faire face à un programme important de construction de routes, au cours des prochaines années* ». Pour répondre à ce défi il y aurait besoin « *que des mesures soient prises dès maintenant* ». « *Il faut, dès maintenant, préparer des cadres moyens et des cadres supérieurs pour les laboratoires routiers, et voir très large* ». La coopération entre l'administration et l'entreprise lui apparaît indispensable. « *Un Comité de liaison des Laboratoires et Spécialistes routiers pourrait être créé* », avec pour objectifs :

- de « *pousser la recherche sous toutes ses formes* »,
- de « *rechercher des conditions pratiques de chantier permettant de donner aux travaux un caractère de plus en plus "industriel", pour les chantiers importants* »,
- de « *préparer des recommandations techniques... des spécifications et normes* »,
- d'établir « *un certain partage des tâches* » [entre administration et entreprise],
- « *peut-être, créer en commun des Ecoles de formation* ».

Lors de cette Conférence, Jean DURRIEU expose sa vision d'un développement économique, industriel, technique et scientifique par un effort conjugué entre l'Etat et les entreprises.

---

<sup>40</sup> Bureau Central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer

Jacques BONITZER, Ingénieur des Ponts et Chaussées au LCPC, développe le thème « laboratoires routiers et recherche ». M. JEUFFROY, Directeur Technique d'entreprise celui de « laboratoires et études particulières ». M. FRYBOURG, Ingénieur des Ponts et Chaussées à AMIENS développe les aspects « laboratoires routiers et contrôles ».

Ces Journées Techniques de la Route sont un hymne aux études générales et à la recherche, au développement des capacités techniques et scientifiques, à la coopération administration / entreprise.

Le « grand décollage » des Laboratoires Régionaux interviendra deux ans plus tard.

### **Colloque du 1er au 4 décembre 1964.**

Dans une note du 16 mars 1964 au Directeur des Routes et de la Circulation Routière, son chargé de mission Georges ARQUIE propose de « réfléchir à l'évolution passée des Laboratoires Régionaux » afin d'élaborer une « politique de la Direction des Routes » les concernant.

Conçus au départ pour exécuter des « essais courants », les Laboratoires Régionaux sont devenus la référence technique pour tous les services de l'Administration dans leur zone de responsabilité. Et ils participent aux études générales pilotées par le LCPC.

Leur croissance n'a pu être assurée par la Direction des Routes seule. Les Laboratoires ont dû « facturer » leurs essais et interventions. Cette part de financement dépasse maintenant 50 % et atteint 75 % pour certains laboratoires.

Georges ARQUIE propose comme axes d'une « politique » :

- Transformer le LCPC en établissement public (un projet est en cours d'étude à ce moment-là).
- Maintenir les Laboratoires Régionaux dans leur situation actuelle afin qu'ils « restent entre les mains de la Direction des Routes ».
- Financer les bâtiments et les équipements des Laboratoires Régionaux par la Direction des Routes.
- Assurer le financement des dépenses de fonctionnement des Laboratoires Régionaux à partir de leurs prestations et facturations locales.
- Financer les études générales des Laboratoires Régionaux par la Direction des Routes afin d'« orienter [leur] effort de recherche ».

Georges ARQUIE propose d'esquisser une telle politique en réunissant un petit nombre d'ingénieurs « pris en dehors du LCPC, ou même des Laboratoires Régionaux ». Des noms sont proposés, ainsi qu'un questionnaire qui leur serait adressé.

De son côté, Jean DURRIEU propose de tenir une réunion des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Ingénieurs des TPE Chefs de Laboratoires afin de « procéder à une analyse approfondie de la situation actuelle... et de fixer les bases de propositions à présenter à la Direction des Routes concernant l'orientation et le développement des Laboratoires Régionaux au cours des prochaines années ».

Jean DURRIEU estime « qu'il y a plus d'avantages que d'inconvénients à réunir ensemble Ingénieurs des Ponts et Chaussées et Ingénieurs des TPE ». Il suggère<sup>41</sup> à Erio PRANDI, alors Ingénieurs des Ponts et Chaussées à AUTUN, de prendre l'initiative d'une telle réunion et lui propose une série de participants possibles.

---

<sup>41</sup> « Bien entendu, tout en étant très désireux que cette Conférence ne soit pas organisée par moi-même [Jean DURRIEU], et même, si possible, ne soit pas dirigée par moi-même, ceci pour bien marquer à quel point il est nécessaire que les Ingénieurs responsables des Laboratoires fassent preuve d'initiative et d'esprit de responsabilité dans ce domaine, je serais très heureux de participer aux discussions ; mais est-il indispensable - ou même souhaitable - que j'assiste aux discussions préparatoires ? »

Jean DURRIEU développe ensuite les motifs de la tenue d'une telle conférence et la liste des sujets qui pourraient être débattus. Parmi ceux-ci figure l'intégration ou pas des Laboratoires Régionaux dans le futur établissement public "LCPC". « *Il est à peine utile de dire que je suis tout à fait opposé... [à ceux qui]... soutiennent que l'Etablissement Public à créer ne doit englober que le Laboratoire Central ou à la rigueur un ou deux grands Laboratoires Régionaux* ».

"Réseau" des Laboratoires ou avenir séparé entre le LCPC et les Laboratoires Régionaux, le débat existe...

Le colloque a lieu du 1er au 4 décembre 1964. Il rassemble tous les Directeurs de Laboratoires Régionaux avec un nombre important d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et d'Ingénieurs du LCPC, configuration souhaitée par Jean DURRIEU. Nous développerons plus loin les aspects concernant la "question" de l'Etablissement Public.

L'Inspecteur Général des Laboratoires des Ponts et Chaussées, **M. POUSSE** développe dans son **rapport global du 5 octobre 1965** des considérations générales et fondamentales **sur les Laboratoires Régionaux**.

Il part en retraite et estime « *utile* » et « *honnête* » de présenter des observations et des suggestions après avoir inspecté 8 Laboratoires Régionaux au cours du premier semestre 1965.

Les Laboratoires Régionaux pèsent « *directement assez peu* » sur le budget des Travaux Publics. Composé de 95 % de personnel temporaire, les Laboratoires Régionaux ne réagissent pas « *directement* » sur les problèmes de personnel et sur le budget de personnel des Travaux Publics.

Issus de la seule Direction des Routes, les Laboratoires Régionaux constituent « *un milieu fermé* » aux autres Directions d'Administration Centrale.

Les Laboratoires Régionaux ont été marqués par une « *exceptionnelle* » croissance... sans référence avec « *les règles habituelles d'administration* ».

« *Ces exceptionnelles circonstances ont donné aux Laboratoires Régionaux une physionomie, des conditions de vie et une conscience très particulière qui sont sans équivalent dans l'Administration des Travaux Publics : Ils se créent, se développent et s'administrent avec une très grande liberté d'action en obéissant aux besoins du moment<sup>42</sup>* ».

Pour l'Inspecteur Général, cela « *peut conduire à des exagérations quand leur jugement [celui des dirigeants des Laboratoires] n'est pas tempéré par une clairvoyance réaliste et raisonnable* ».

M. POUSSE considère que « *la hiérarchie des fonctions et des tâches... les taux raisonnables d'expansion, n'ont pas été précisés et sont déterminés par les dirigeants locaux en fonction de leur tempérament* ».

« *L'esprit de "service public" n'a pas été créé, faute de fonctionnaires en nombre suffisant* ».

Tout ceci « *nécessite... des dispositions... pour... corriger, régulariser, rationaliser* ».

Il propose :

- de hiérarchiser les missions et les tâches en subordonnant techniquement les laboratoires départementaux aux laboratoires régionaux et ceux-ci au LCPC ;
- de réduire le nombre de Laboratoires Régionaux de 17 à 8<sup>43</sup> (leur coût représente environ 3 % du montant des travaux qu'ils intéressent, « *taux beaucoup trop élevé* » qui pourrait être réduit à 2 %) ;
- de mettre en place un « *Comité Supérieur de Coordination Technique des Laboratoires Régionaux* » ;
- de réorganiser les règles de gestion des Laboratoires Régionaux en les rendant plus proche des systèmes en vigueur dans les autres services des Ponts et Chaussées ;

<sup>42</sup> souligné par M. POUSSE.

<sup>43</sup> Il propose de retenir comme lieux d'implantation : PARIS ou VERSAILLES, ROUEN, NANCY, NANTES, LYON, BORDEAUX, TOULOUSE, MARSEILLE et – éventuellement - STRASBOURG.



- de placer à la tête des 8 Laboratoires Régionaux retenus, un Ingénieur des Ponts et Chaussées à temps plein;
- d'introduire des fonctionnaires (Ingénieurs des TPE, Assistants Techniques, Commis, Agents de Bureau) afin de « créer l'esprit de service public » ;
- d'ouvrir le financement des Laboratoires Régionaux au-delà de la seule Direction des Routes.

La réponse de Jean DURRIEU à ce rapport ne se fait pas attendre (12 octobre 1965). Elle est polémique et très développée (26 pages).

Jean DURRIEU relativise l'investigation de M. POUSSE. « *Il serait bon de rappeler que vous n'avez pu consacrer qu'assez peu de temps aux inspections que vous avez effectuées et à des échanges de vue avec divers ingénieurs...* »

Il conteste l'estimation de l'Inspecteur sur le « *potentiel* » actuel des Laboratoires Régionaux. Il rejette toute idée de « *modération* » des moyens. « *Bien qu'ayant maintenant une ancienneté non négligeable dans le métier d'Ingénieur des Ponts et Chaussées, je ne cesse d'être surpris d'entendre affirmer, dans notre Administration, qu'il y a chez nous beaucoup de doubles emplois, qu'on va trop vite, qu'on voit trop large, alors que manifestement l'un des défauts essentiels de l'Administration des Ponts et Chaussées actuelle, est de n'être jamais assez pressée, de ne mettre jamais assez de moyens dans la préparation des travaux et du progrès technique, jamais assez d'Ingénieurs dynamiques et compétents aux postes décisifs pour l'avenir (et même l'avenir immédiat) et de faire preuve d'un manque de largeur de vues très accentué, et extrêmement regrettable* ».

« *Je tiens à dire que si les règles habituelles d'administration avaient "dû" être appliquées aux Laboratoires Régionaux... il n'y aurait pas eu de développement ou du moins il n'y aurait eu qu'un développement dérisoire du réseau de nos Laboratoires...* »

Jean DURRIEU reconnaît que « *l'esprit service public* » est insuffisamment développé dans les Laboratoires Régionaux. Un nombre accru de fonctionnaires serait nécessaire, mais il ajoute « *que, fort heureusement, un assez grand nombre de cadres et techniciens de ces laboratoires, bien que non fonctionnaires, ont acquis un état d'esprit de service public satisfaisant* ».

Jean DURRIEU justifie le nombre et la répartition géographique des Laboratoires Régionaux. Il rappelle qu'à l'origine le Directeur des Routes (RUMPLER) et son conseiller (DAVID) ont choisi ces villes là « *où les Ingénieurs étaient capables de les créer [les Laboratoires Régionaux], de les faire fonctionner et de les appliquer à des problèmes concrets* ». « *Ce ne sont pas dans les grandes villes et dans les régions les plus importantes et les plus actives que les Laboratoires se sont le plus et le mieux développés* ».

« *... dans notre Administration, on voit en général, dans ce qui a été fait, beaucoup trop ce que l'on aurait pu ne pas faire, et l'on a les plus grandes difficultés à voir ce que l'on n'a pas fait et qu'on aurait dû faire* ».

Il conclut :... « *nos avis sont, me semble-t-il, très opposés* ».

En 1965, Georges ARQUIE, qui est Chargé de mission auprès du Directeur des Routes et de la Circulation Routière, contribue à la rédaction d'une **note pour le Ministre des Travaux Publics et des Transports** concernant les Laboratoires Régionaux.

Dans ce texte **du 14 octobre 1965** il est rappelé les missions des Laboratoires Régionaux, « *l'importance capitale de leur rôle* » dans l'étude de toutes les caractéristiques de la route moderne, et le fait que « *le secteur privé n'a pratiquement pas de Laboratoires routiers* ». Concernant la recherche il est indiqué dans cette note que « *le rôle des Laboratoires Régionaux n'est pas, en principe, de faire de la recherche* ». Toutefois ANGERS, ROUEN, avec leurs ateliers de prototypes, AUTUN concernant les « *laitiers granulés* » participent à des recherches.

Cette année 1965, il est évoqué au sein de la Direction des Routes :

- le besoin d'unifier le commandement des Laboratoires Régionaux : Georges ARQUIE propose que cette responsabilité incombe à Jean DURRIEU et que celui-ci soit considéré comme le « *subordonné direct* » du Directeur des Routes.
- la distinction « *nette de deux "niveaux" de Laboratoires Régionaux* » :  
Niveau 1: BORDEAUX, LILLE, LYON, MARSEILLE, NANCY, NANTES<sup>44</sup>, ROUEN, TOULOUSE, TRAPPES.  
Niveau 2 : les autres Laboratoires, plus MONTPELLIER à créer.

Cette hiérarchisation entre Laboratoires Régionaux pourrait être atteinte en 1970 par exemple.

Une « *organisation type* » et « *un schéma type de bâtiment* » sont envisagés.

Il est proposé d'étudier la comptabilité des Laboratoires qui « *est maintenant à faire frémir* »... et de « *mettre en place une comptabilité sommaire de prix de revient* ».

Georges ARQUIE propose de créer un « *Comité supérieur des Laboratoires* » et – surtout - un « *Conseil d'Administration* » de chaque Laboratoire Régional.

En 1966, le **Bulletin du PCM** de l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines publie un numéro spécial sur les Laboratoires des Ponts et Chaussées (**mars 1966**).

Le LCPC et ses différentes sections techniques sont présentés et décrits.

Jean DURRIEU signe un article intitulé « *Quelques problèmes des Laboratoires des Ponts et Chaussées* ». Il y développe l'idée que les Laboratoires constituent un « *ensemble* ». Il invite les responsables de l'Administration à prendre « *conscience du rôle considérable que doivent et peuvent jouer [ces] laboratoires dans la qualité et l'économie [des] travaux, et dans le progrès technique* », à voir « *grand* », à renforcer leur encadrement, à développer les études générales et la recherche, à ne pas séparer « *dans l'immédiat* » études, contrôles et recherches au sein des Laboratoires Régionaux, à freiner la politique d'autofinancement qui se développe. Il fait pièce - de nouveau - à une mauvaise appréciation de la « *rentabilité* » des Laboratoires.

Erio PRANDI présente dans ce bulletin un « *historique* » de la création et du développement des Laboratoires Régionaux. Puis sont présentés tour à tour les Laboratoires Régionaux d'ANGERS, AUTUN, BLOIS, BORDEAUX, LILLE, NANCY et ROUEN.

Le 1er décembre 1967, le Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) est créé au sein du Ministère de l'Équipement et du Logement. Il prolonge l'ancien « *Service Central d'Etudes Techniques* » mis en place en septembre 1936 et fusionne avec le « *Service Spécial des Autoroutes* ».

Le SETRA est organisé en divisions techniques. Il y aura quelques problèmes d'adaptation entre les Laboratoires Régionaux et la Division des Chaussées du SETRA.

L'arrêté de création du SETRA annonce la création à venir des Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) et le rattachement futur des Laboratoires Régionaux à ces organismes. La tutelle technique des CETE sera assurée par les différents Services Techniques Centraux intéressés :

- Service Technique Central d'Aménagement et d'Urbanisme,
- SETRA,
- LCPC.

---

<sup>44</sup> Il n'y a pas de Laboratoire Régional à NANTES.

**Un groupe « Objectifs » est mis en place en 1969 et placé sous la responsabilité de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Claude BOZON.**

Dans ses contributions (12 novembre et 25 novembre 1969), Jean DURRIEU alors Conseiller technique auprès du Directeur des Routes, est très sévère par rapport aux orientations du moment. Il dénonce « *l'insuffisance criante de notre effort de recherche... la grave insuffisance de largeur de vues, de hardiesse et d'ambition pour l'avenir* ». Il y a cependant « *une exception* » : c'est la Direction des Routes. Jean DURRIEU démontre, chiffres à l'appui, les « *économies* » réalisées grâce à la novation et aux recherches (utilisation des sous-produits industriels, allongement de la durée de vie des chaussées, auscultation des chaussées,...).

« *La principale question qu'on doit se poser, en matière de recherche appliquée, est de savoir si on en fait assez ; il est assez clair hélas que la réponse est : non.*

*Les questions de double emploi, de programmation insuffisante, de rendement insuffisant des chercheurs sont secondaires, à l'étape actuelle, devant la grave insuffisance de l'effort de recherche appliquée dans le domaine des travaux publics ».*

Jean DURRIEU invite d'autre part à consacrer un temps suffisant à l'élaboration des projets « *étudiés dans le détail* », et à ne pas négliger l'exécution des travaux et des contrôles.

La mise en place progressive des CETE et l'intégration des Laboratoires Régionaux en leur sein, vont modifier quelque peu les réflexions.

L'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées Pierre ARRIBEAUTE, chargé de l'inspection des Laboratoires produit plusieurs rapports sur le fonctionnement des Laboratoires Régionaux, du réseau LCPC / Laboratoires Régionaux et sur leur articulation avec les CETE.

Ces réflexions aboutissent le **27 mai 1975** à **une note conjointe de la Direction du Personnel et de la Direction des Routes au LCPC est aux CETE précisant les « modalités d'intervention du LCPC dans les activités des Laboratoires Régionaux intégrés dans les CETE ».**

Il est réaffirmé que le LCPC, les Laboratoires Régionaux, les organismes spécialisés (Centres d'Etudes et de Construction de Prototypes, Centre d'Expérimentation Routière, Station d'Essai d'Eléments de Matériel Routier, Centres Coordonateurs) constituent « *un véritable réseau spécialisé* » dont le LCPC est responsable de l'organisation technique.

En matière d'action technique générale, le LCPC conserve l'essentiel de ses prérogatives (réglementation technique, publications - avec en particulier le Bulletin de Liaison - , documentation, visites et stages de coopération technique, coopération internationale dans la recherche, brevets et licences).

En matière d'études générales, de recherches et développement, le LCPC est responsable de l'établissement des programmes et de leur répartition entre Laboratoires. Les Directions de CETE sont associées aux Groupes Spécialisés de Coordination (GSC).

Les études particulières sont, elles, placées sous la responsabilité des Directeurs de CETE.

En matière de formation permanente, le LCPC est responsable des formations se situant « *au niveau national* ».

Les Directeurs de CETE sont responsables de la gestion des Laboratoires Régionaux et organismes spécialisés. Toutefois dans leur comptabilité, les CETE doivent faire apparaître les recettes et dépenses des Laboratoires Régionaux.

La gestion des personnels incombe aux Directeurs de CETE. Mais « *il [leur] est conseillé de recueillir l'avis du LCPC en ce qui concerne la notation et l'avancement des cadres techniques qui consacrent une partie*

*importante de leur temps à la recherche ou qui, travaillant dans un domaine spécialisé, sont en rapport fréquent avec le LCPC ».*

Les investissements immobiliers des Laboratoires Régionaux sont étudiés et coordonnés par le LCPC.

Les équipements autofinancés sont placés sous la responsabilité des Directions de CETE

## L'hypothèse « *établissement public* »

La position un peu marginale des Laboratoires des Ponts et Chaussées dans l'ensemble des services du Ministère des Travaux Publics, puis de l'Équipement s'est traduite dans leur gestion et leurs types d'effectifs, et s'est exprimée à travers le « *statut* » de ces organismes.

Que sont les Laboratoires des Ponts et Chaussées ? Des prolongements du LCPC répartis sur le territoire ? Des arrondissements fonctionnels particuliers au sein des Services Ordinaires des Ponts et Chaussées ? Des organismes techniques de la Direction des Routes ? Une initiative publique prenant la forme d'une entreprise d'ingénierie ?

Les Laboratoires sont nés d'un besoin de renouvellement des techniques routières et de la volonté de diffuser largement celles-ci dans les services des Travaux Publics, auprès des entreprises et sur tout le territoire.

Le cadre juridique du LCPC et des Laboratoires Régionaux ne cesse d'être interrogé tout au long de l'existence de ces organismes.

Dès la création du LCPC (9 février 1949), un « *Comité de la Recherche scientifique appliquée* » est créé le 17 mai 1949 au sein du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

Ce comité a pour but de « *faciliter et développer la recherche scientifique, appliquée aux travaux publics* » et d'« *assurer une liaison entre les ingénieurs* » [concernés]. Il est placé au sein du Conseil Général des Ponts Chaussées. Un « *sous-comité* » dit « *Conseil du LCPC* » est chargé de « *donner son avis sur le programme d'équipement du Laboratoire, sur les essais et recherches à entreprendre par cet établissement<sup>45</sup> et d'une manière générale sur toutes les questions qui lui seront soumises...* »

En juin 1958, le Syndicat FO des Ingénieurs des TPE publie un rapport sur « *la réorganisation des Laboratoires des Ponts et Chaussées* ».

Après avoir décrit les missions et la « *clientèle* » des Laboratoires des Ponts et Chaussées, le Syndicat FO propose de doter ceux-ci d'« *un statut d'établissement public national à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière* ». Son nom pourrait être « *C. E. R. L. P. C. : Centre d'Études et de Recherche des Laboratoires des Ponts et Chaussées* ». Il serait dirigé par un conseil d'administration composé de 12 membres : Représentants des Ministères des Travaux Publics, des Finances et de la Recherche ; Ingénieurs des Ponts et Chaussées représentant les « *usagers* » ; Représentants du personnel « *par catégorie* ». Aux côtés du conseil d'administration serait mis en place un « *Conseil Scientifique* » groupant des personnalités scientifiques du Ministère des Travaux Publics, du C. E. R. L. P. C., du CNRS, de l'université, de la recherche privée.

Des « *centres de recherche annexes* » pourraient être créés et répartis sur le territoire. Les Laboratoires Régionaux constitueraient l'ossature de ces futurs organismes.

Les postes de direction seraient répartis entre Ingénieurs des Ponts et Chaussées, Ingénieurs des TPE et Universitaires. L'idée d'un statut « *unique* » des personnels employés dans le C. E. R. L. P. C. est suggérée.

Le financement de l'établissement public reposerait sur des dotations de l'État « *indexées par référence à certains paramètres caractérisant le développement des travaux publics en France tels que l'accroissement du parc automobile* ». Le C. E. R. L. P. C. percevrait, en complément, des recettes pour « *prestations de tous ordres* ».

Dans son rapport du 10 octobre 1959, le Directeur du LCPC, Raymond PELTIER, place

---

<sup>45</sup> souligné par nous

l'organisme dans son contexte et son évolution historique. Il aborde dans ses propositions, la question du statut de l'organisme. Sa réflexion est marquée par les besoins immédiats du LCPC. « *Le problème est avant tout de procurer régulièrement au Laboratoire Central des ressources qui sont nécessaires à son fonctionnement et à son expansion ; il est aussi de donner plus de souplesse à son régime comptable, sa forme administrative étant incompatible avec un fonctionnement du Laboratoire* ».

Raymond PELTIER estime que :

- le budget de l'Etat doit prendre en charge les recherches générales,
- les recherches appliquées doivent être financées par ceux qui les sollicitent (Direction des Routes, autres Directions d'Administration Centrale, divers organismes,...),
- les essais et autres prestations du LCPC devraient être facturés, y compris entre services de l'Administration des Travaux Publics.

Pour Raymond PELTIER, le LCPC a besoin de percevoir rapidement ses recettes. La procédure des « *fonds de concours* » ne lui paraît pas satisfaisante.

La gestion d'un organisme tel que le LCPC doit permettre une utilisation non affectée et non contingentée des crédits disponibles. « *Seule une autonomie financière du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées peut permettre de satisfaire cette condition* ».

Quelle forme administrative ? Raymond PELTIER est hésitant : « *plusieurs solutions sont possibles, allant depuis celle d'un service extérieur des Ponts et Chaussées à celle d'une société d'économie mixte, associant les entreprises des Travaux Publics de l'Etat pour la gestion du Laboratoire* ».

Le choix est « *un problème politique, dont la solution appartient au Ministre et au Gouvernement* ».

Raymond PELTIER exprime une certaine méfiance pour la forme « *société d'économie mixte* » qui « *donne beaucoup de souplesse à la gestion* » mais « *présente l'inconvénient de transformer le laboratoire en un organisme qui n'est plus indépendant vis-à-vis des intérêts privés* ». Sa préférence va à « *une sorte de société d'Etat type BCEOM*<sup>46</sup> ».

Dans le prolongement de ce rapport, une Commission est mise en place présidée par CHARTON. Jean DURRIEU fait part de ses réflexions le 10 novembre 1960.

Pour lui, « *le statut est un moyen, pas un but en soi* », mais il s'agit de « *voir aussi loin que possible* ».

Les Laboratoires des Ponts et Chaussées sont « *avant tout* » au service de l'Administration des Ponts et Chaussées. S'il faut réserver aux Laboratoires « *la possibilité de travailler facilement pour d'autres administrations, pour d'autres organismes, et même pour des particuliers* », ils doivent être conçus « *comme une partie intégrante... de l'Administration des Ponts et Chaussées* ».

Les laboratoires doivent « *au plus tôt* » être en mesure « *de faire face à la demande* ». La recherche doit être développée. L'organisation des Laboratoires doit être très souple de façon à laisser de larges possibilités d'évolution. Ils ont besoin des personnels de « *haute qualité* », en nombre suffisant et stable.

« *Il est indispensable d'assurer aux Laboratoires des Ponts et Chaussées... une indépendance absolue vis-à-vis des intérêts privés* ».

Jean DURRIEU souhaite que le futur « *statut* » des Laboratoires présente « *une souplesse suffisante* » pour permettre « *les adaptations et les évolutions que l'avenir imposera* ».

Suit une série de conditions :

A : Pour que les Laboratoires soient au service de l'Administration des Ponts et Chaussées, ils doivent être dirigés par des cadres de cette administration.

B. et D : L'encadrement doit être stable, les organismes doivent pouvoir se développer en fonction des besoins, les personnels doivent être rémunérés de façon acceptable et disposer

---

<sup>46</sup> BCEOM : Bureau Central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer.

de toute une série d'avantages sociaux. L'unité statutaire des personnels est un impératif.

C. : Le statut des organismes doit permettre de grandes souplesses en matière de recrutement et de collaborateurs extérieurs.

E. : Intérêts des Laboratoires et des personnels convergent. « *Le statut doit faire une large place à l'intervention des personnels dans la gestion des Laboratoires* ».

Question « *financement* », les Laboratoires doivent être « *essentiellement* » financés par des allocations des Directions du Ministère, des participations d'organismes intéressés (EDF, SNCF,...). Ils doivent également disposer de « *rentrées* » propres, mais sans que celles-ci pèsent sur leurs activités d'études générales ou de recherche. Ces prestations particulières doivent être tarifées de manière souple et rapidement récupérées.

Jean DURRIEU conclut à « *deux types de statuts possibles* » :

Services Extérieurs des Ponts et Chaussées<sup>47</sup> :

Cette solution serait « *la meilleure* » à condition que l'on puisse mettre en place un « *statut* » des personnels auxiliaires « *s'écartant largement de type "fonction publique" pour les questions de rémunération et autres avantages du personnel* ».

Établissement Public :

Cette solution comporterait « *des inconvénients et même des risques sérieux concernant les questions de financement... et... concernant l'indépendance vis-à-vis du secteur privé* ». Si cette solution était retenue, Jean DURRIEU propose que l'on évite de mettre dans le Conseil d'Administration de l'Établissement, « *le moindre représentant du secteur privé* ». Par contre pourraient figurer des représentants des Ministères de la Reconstruction et du Logement, de l'EDF, de la SNCF,...

Jean DURRIEU rejette « *pour l'instant* » l'hypothèse d'un statut « *organisme d'économie mixte* », estimant qu'il serait pratiquement impossible d'assurer l'indépendance des Laboratoires vis-à-vis du secteur privé.

1961. La Direction du LCPC réfléchit à un statut « *tel que l'ONERA*<sup>48</sup> ». L'étude sera plus large et portera aussi sur l'IRCHA (Institut national de Recherche CHimique Appliquée), l'IRSID (Institut de Recherches de la SIDérurgie) et sur l'Aéroport de PARIS.

La Commission CHARTON propose, en janvier 1961, de créer un « *Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial* » et de le dénommer : « *Institut National d'Etudes et de Recherches de Génie Civil* ». Doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, il serait placé sous l'autorité du Ministère des Travaux Publics et des Transports.

Il engloberait : le LCPC, les Laboratoires Régionaux, le Service Central d'Etudes Techniques<sup>49</sup>, le Service de Documentation et de Publication scientifique et technique.

Ses ressources proviendraient d'une subvention ministérielle et de la perception directe de recettes résultant d'essais, d'études ou de recherches.

L'institut serait propriétaire des résultats des travaux réalisés.

Trois décrets sont préparés portant sur le :

- Fonctionnement de l'Institut (un Directeur Général, un Directeur scientifique, un Directeur administratif ; un Conseil d'Administration comprenant 5 Directeurs d'Administration Centrale, le Directeur Général de l'Institut, un représentant de la Direction Générale de la Recherche Scientifique et Technique, un membre du Conseil d'Etat ; un Comité National de la Recherche).
- Statut des personnels de l'Institut (personnels spécifiques et fonctionnaires des Ponts et

<sup>47</sup> Ce qu'ils sont jusqu'à la transformation du LCPC en Etablissement Public.

<sup>48</sup> ONERA : Office National d'Etudes et de Recherches Aérospatiales.

<sup>49</sup> futur SETRA.

Chaussées en position de « *détachement* » ; les personnels spécifiques<sup>50</sup> seraient répartis en 3 cadres : cadres scientifiques de recherche, cadres techniques, cadres administratifs).

- Statut des inventeurs de l'Institut.

Les Directions de Laboratoires Régionaux prennent position, le 23 février 1961 sur le projet d'Etablissement Public. Elles transmettent leur point de vue aux organisations syndicales le 24 mars 1961.

Sans citer la forme statutaire (Etablissement Public), les Directeurs se prononcent pour un « *statut d'une extrême souplesse... [des organismes assurant] une partie de leur financement... [englobant] tous les Laboratoires des Ponts et Chaussées participant à la recherche fondamentale et appliquée... [assurant le personnel] de bénéficiaire, dans la stabilité de l'emploi, d'avantages pécuniaires sociaux comparables, en permanence, à ceux du secteur privé... [laissant] toute possibilité locale d'embauche...* »

Tous Ingénieurs des TPE, les Directeurs de Laboratoires Régionaux émettent le vœu que leur corps continue d'occuper « *les fonctions de Direction* » au sein des Laboratoires Régionaux et de « *fonctions techniques de leur compétence* » au sein du LCPC.

Pour le Directeur-adjoint du LCPC, André PASQUET, le projet CHARTON « *sort* » le LCPC de la fonction publique pour devenir un Etablissement public à caractère industriel et commercial « *c'est-à-dire une Entreprise ayant un caractère juridique analogue à celui de l'Aéroport de PARIS* ».

Le Ministre des Travaux Publics et les Transports, Robert BURON, met en place, le 23 mai 1961, un groupe de travail chargé de « *la rédaction d'un projet de création d'un établissement public national, à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, et groupant le Laboratoire Central et des<sup>51</sup> Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées* ».

Tous les Laboratoires Régionaux ne seraient pas concernés par cet Etablissement Public. Seuls les plus importants aujourd'hui ou dans le futur seraient retenus. Le groupe de travail est sollicité également pour examiner d'autres services que les Laboratoires pouvant être englobés dans le projet et constituer un « *Centre National de la Recherche Scientifique appliquée aux techniques de Génie Civil* ».

Le groupe de travail doit donner son avis sur l'opportunité « *au cours de la période précédant l'institution de l'établissement public projeté* » d'envisager « *la suppression du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées [et de recourir] à titre provisoire, et dans les formes appropriées, aux laboratoires privés de recherches* ».

L'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées BESSON est chargé de présider ce groupe de travail.

Du côté des organisations syndicales - hormis FO dont nous avons déjà parlé - il y a eu, jusqu'à présent, très peu d'expression sur la question du « *statut* » des organismes.

La mise en place du groupe de travail BESSON provoque des réactions. La CGT dénonce l'absence de représentants du personnel dans cette réflexion, et, surtout, la perspective de suppression du LCPC et du recours aux laboratoires privés. Pour ce syndicat c'est un moyen de s'opposer aux revendications des personnels des Laboratoires (statut national, parité PARIS / PROVINCE). « *De plus, l'Etat mettant de plus en plus ses moyens à la disposition de la grande industrie, chacun des Ministres actuels étant intimement lié aux grandes branches de l'industrie et de l'économie, il n'est pas étrange que le Gouvernement envisage le démantèlement de nos laboratoires au profit des laboratoires privés* ». La CGT fait un rapprochement avec le transfert de l'aérodrome d'ORLY à la Chambre de Commerce ou la perspective d'une seconde chaîne de télévision « *mise à la disposition des grandes firmes de publicité* ».

---

<sup>50</sup> Ce texte s'inspire des circulaires Travaux Publics des auxiliaires des Laboratoires des Ponts et Chaussées et des textes régissant les contractuels du CNRS.

<sup>51</sup> souligné par nous.



Dans une note interne du 23 juin 1961, le Directeur du LCPC, Raymond PELTIER fait part de ses réflexions.

Il « regrette », mais admet, « *d'envisager l'abandon de la Fonction Publique pour le futur établissement* » [public], mais - contradictoirement – estime « *indispensable que l'établissement public envisagé soit à caractère industriel et commercial et non pas... à caractère administratif* ».

Il propose de le nommer : « *Centre National d'Etudes et de Recherche des Ponts et Chaussées* ». Il regrouperait le LCPC, « *certaines Laboratoires régionaux et des organismes existants ou à créer et intéressant les études et les recherches des Ponts et Chaussées* ». Il estime qu'en première étape, seul le LCPC pourrait être concerné.

Les ressources du futur établissement public proviendraient d'une subvention du Ministère des Travaux Publics, d'une subvention de la Recherche Scientifique et Technique et de recettes pour essais, études ou recherches demandés par divers organismes publics ou privés.

Le Directeur du LCPC se démarque nettement de l'idée de « *suppression éventuelle, à titre provisoire, du Laboratoire Central* ». « *Le fait même qu'une telle question ait été posée... constitue une gêne grave pour le fonctionnement du Laboratoire* ». Cela a provoqué l'inquiétude des agents et handicape les recrutements. Quant aux recours possibles aux centres de recherches privés en substitution du LCPC, le Directeur du LCPC estime que ceux-ci visent « *une rentabilité plus ou moins immédiate, restent au stade de la recherche appliquée, sans pouvoir aborder la recherche fondamentale* ». Bref, ils ne tiennent pas la comparaison avec le LCPC. À l'instar des grands secteurs industriels tels que la sidérurgie, la chimie ou le pétrole, « *le Service des Ponts et Chaussées qui dirige directement 2 à 3 milliards NF de travaux par an [ne devrait pas être] privé de son propre organisme de recherche* ». La recherche publique implique la diffusion des connaissances contrairement au « *secret professionnel* » des centres privés. Enfin les centres de recherche privés sont moins sécurisés et plus chers. Le Directeur du LCPC estime « *très souhaitable que le groupe de travail puisse se prononcer dans les meilleurs délais sur ... [la question du] recours... aux centres privés de recherche...* »

La CGT est reçue par le groupe de travail BESSON le 10 juillet 1961. Il est à remarquer que la délégation syndicale est composée uniquement de membres du LCPC à l'exclusion de Laboratoires Régionaux.

La CGT développe la notion de « *réseau* » des Laboratoires. Elle exclut le recours à des organismes ou bureaux d'études privés, et insiste sur le besoin en personnel compétent et stable. Les rémunérations pratiquées dans la fonction publique étant insuffisantes, la CGT se prononce pour « *un régime de rémunération semblable à celui qui est pratiqué dans le secteur privé... l'industrie chimique par exemple* ».

Elle se déclare favorable à « *un établissement public à caractère industriel et commercial doté de la plus large autonomie financière* ». Elle propose que le futur établissement public bénéficie d'une taxe affectée aux « *travaux neufs ou [aux] travaux d'entretien* ». Ce financement pourrait être complété par des prestations particulières prélevées par fonds de concours.

La CGT souhaite la présence au futur Conseil d'Administration de l'établissement public d'une représentation exclusive des Administrations publiques concernées. Elle se prononce sauf « *raisons très particulières et... vraiment impérieuses* » pour que « *l'ensemble des Laboratoires Régionaux* » soit incorporé à l'Etablissement Public.

Cette orientation va marquer l'expression et les batailles syndicales pendant plusieurs années. Les syndicats ne veulent pas du privé, mais ils proposent une construction publique décalquée sur ce secteur. Ce projet est assez semblable à celui qu'avait élaboré en 1958 le syndicat FO des Ingénieurs des TPE. Une convergence large se dessine sur ce point entre Directions et Organisations Syndicales.

En septembre 1961, le groupe de travail BESSON conclut sa réflexion élabore un « *projet de loi*

*portant création d'un Centre National d'Etudes et de Recherche des Ponts et Chaussées ».*

La solution proposée ne retient pas « *la suppression* » du LCPC et le recours aux laboratoires privés. Mais elle ne concerne que le LCPC.

Un établissement public serait créé et dénommé : « *Centre National d'Etudes et de Recherche des Ponts et Chaussées* » (CNERPC). À caractère industriel et commercial, il serait doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière et placé sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics.

Il aurait pour missions :

- « *de procéder ou faire procéder aux recherches scientifiques et aux études générales intéressant le génie civil ;*
- *d'effectuer les recherches, études, essais et contrôles de toute nature qui lui sont demandés par les services publics ou les personnes privées ;*
- *de participer à une action générale d'enseignement, de formation, de conseil et de documentation des personnels techniques relevant du Ministère des Travaux Publics et des autres administrations intéressées ;*
- *d'assurer sous toutes ses formes l'assistance et la coopération technique en matière de génie civil, tant à l'étranger que dans les Etats de la Communauté ;*
- *d'orienter et de coordonner l'activité des laboratoires dépendant directement des services des Ponts et Chaussées ».*

Les Laboratoires Régionaux seraient placés sous sa tutelle mais ne seraient pas inclus dans l'établissement public proprement dit.

Lors de la constitution du CNERPC celui-ci se substituerait au LCPC. Par la suite pourrait être incorporé à l'établissement public « *des services ou établissements* » si ceux-ci concourent à l'une des missions du Centre National.

À partir de ce projet de loi, s'ouvre une période d'hésitations et d'incertitudes.

L'Administration poursuit ses réflexions. Elle continue d'étudier les « *statuts* » de l'IRCHA, du CNRS, de l'IRSID, de l'Aéroport d'ORLY, du CNES,...

La Direction du LCPC propose de mettre en place un « *Comité de la Recherche Scientifique Appliquée* » auprès du Ministre des Travaux Publics afin de « *se préoccuper des principaux problèmes techniques et d'organisation que va poser la création de l'établissement public* ».

L'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines apporte sa contribution, en janvier 1963, à la création d'un tel établissement public.

Le 14 juin 1963, les syndicats CGT, CFTC et FO sont reçus par le Cabinet du Ministre des Travaux Publics (REMISE et ELKOUBY) sur les conclusions de la Commission BESSON. Assurance formelle leur est donnée de la création « *dans un délai assez court* » de l'établissement public à caractère industriel et commercial. Les Laboratoires Régionaux pourraient y être intégrés par paliers. L'accord du Ministère des Finances « *semble* » être acquis.

Les trois syndicats se sont positionnés favorablement pour la création de cet établissement public.

Et le temps passe...

La Direction du Personnel demande, début 1961, des renseignements complémentaires sur les biens et les budgets.

Georges ARQUIE, Conseiller auprès du Directeur des Routes, rédige une note le 16 mars 1964 sur « *la politique* » de cette Direction. Il développe des aspects liés au futur établissement public.

La perspective de création du CNERPC interroge sur la place future de la Direction des Routes vis-à-vis de cet organisme. Si celui-ci regroupait LCPC et Laboratoires Régionaux, la Direction des Routes perdrait les relations qu'elles exercent vis-à-vis d'eux. « *Que le Laboratoire Central des Ponts et*

*Chaussées, devenu ou non le CNERPEC<sup>52</sup>, garde d'étroites liaisons avec [les Laboratoires Régionaux], qu'il les conseille, qu'il contrôle leurs méthodes d'essai, qu'il coordonne certaines de leurs activités - est une chose ; qu'il en prenne progressivement la direction et se les intègre en est une autre* ». Le Directeur des Routes veut que les Laboratoires Régionaux restent « *entre ses mains* ».

Dans ces conditions le futur établissement public ne peut concerner que le LCPC à l'exclusion de tout Laboratoire Régional !

Au sein de la Direction des Routes le débat tourne autour de : autonomie du futur centre de recherche ou outil de la politique de cette administration centrale ?

Dans son courrier à Erio PRANDI du 9 juillet 1964, Jean DURRIEU dévoile quelques aspects et exprime son point de vue. « *L'établissement public CNERPEC est actuellement en panne* ». Les discussions portent sur sa configuration (LCPC seul ou LCPC plus Laboratoires Régionaux ?). Jean DURRIEU est « *tout à fait opposé* » à la première solution. Un autre débat porte sur les missions de l'établissement public (recherche exclusivement ou études et recherche ?). Jean DURRIEU considère la première hypothèse « *très mauvaise* ». Question financement de l'établissement public, Jean DURRIEU est partisan d'une taxe affectée (« *pouvant varier de 0,5 à 3 %* ») sur les travaux d'entretien ou les travaux neufs des Ponts et Chaussées.

Lors d'une rencontre, le 27 janvier 1965, entre la direction du LCPC et les organisations syndicales une autre dimension du projet établissement public apparaît : le Ministère des Finances « *a présenté des objections... notamment en ce qui concerne le caractère industriel et commercial de l'Etablissement, et a demandé un certain nombre de renseignements complémentaires* ».

Une nouvelle étude est, dès lors, entreprise...

Le Conseil Général des Ponts et Chaussées (2ème section - Recherche et Développement) consacre sa séance du 16 février 1966 aux « *structures de la recherche dans les Ponts et Chaussées* ».

Émile BIDEAU, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, expose les résultats des études entreprises en vue de la création de structures nécessaires au développement des recherches dans l'administration des Ponts et Chaussées.

« *Le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées avait souhaité se transformer en un CNERPEC... La forme d'un établissement public à caractère industriel et commercial lui paraissait la moins mauvaise [des solutions]. Un projet en ce sens n'a pas eu de suite. La gestion du LCPC a fait l'objet d'un examen critique de la Cour des Comptes, terminé par le référé de la Cour n° 1236 en date du 26 novembre 1965* ».

La Cour des Comptes a donné le “coup de grâce” au projet établissement public : la gestion du LCPC n'était pas sans reproche administratif et financier...

Émile BIDEAU précise à la section du Conseil Général des Ponts et Chaussées « *que toute proposition relative à la création d'un établissement public à caractère industriel et commercial serait actuellement vouée à l'échec* ». La forme “établissement public à caractère administratif” ne serait pas opportune. « *Il lui paraît sage d'attendre [que] se confirme dans le sens souhaité [par plusieurs organismes de recherche, tel que le CNRS] un assouplissement des règles de gestion du personnel et des règles budgétaires* ».

Devant les organisations syndicales, le Directeur des Routes, Roger COQUAND affirme le 17 mars 1966 que la question de la création d'un établissement public ne se pose plus. Il n'y consentirait éventuellement que sous deux réserves :

- que le statut du LCPC soit préalablement élaboré,
- que les Laboratoires Régionaux n'échappent pas l'autorité de la Direction des Routes.

Du côté du Cabinet du Ministre de l'Équipement M. SALMON-LEGAGNEUR n'exprime par le

---

<sup>52</sup> petite modification du sigle pour faciliter la prononciation...

même point de vue, le 29 mars 1966 aux organisations syndicales : Le Ministre, Edgar PISANI, serait convaincu de la nécessité de créer un établissement public à caractère industriel et commercial. Il devrait englober les services techniques du Ministère (Laboratoires, Services Techniques des transports, CSTB,...)

Dans son programme revendicatif national adopté le 16 avril 1966, la CGT des Laboratoires des Ponts et Chaussées demande la création d'un établissement public à caractère industriel et commercial, englobant tous les Laboratoires, doté de la plus large autonomie financière, assuré d'un financement de base garanti au moyen d'une taxe affectée sur les marchés de travaux publics passés par les Ponts et Chaussées, dirigé par un Conseil d'Administration composé exclusivement de représentants des Administrations et d'élus du personnel, à l'exclusion de tout représentant des entreprises privées.

C'est sur cette base, que la CGT fait pétitionner le personnel des Laboratoires et appelle à la grève le 17 mai 1966, dans le cadre d'une journée d'action du secteur public.

Au LCPC, il existe deux cellules du Parti Communiste Français. Celles-ci publient, en juin 1966, une petite brochure « *pour un plan de développement de la recherche dans les Ponts et Chaussées* ». Il est repris et demandé la création d'un établissement public à caractère industriel et commercial. La brochure se conclut par un appel aux partis et organisations démocratiques à se mettre « *d'accord sans exclusive sur un programme commun de gouvernement* », afin de montrer « *leur aptitude à faire ensemble, demain, une politique de progrès social et de paix* ».

La Direction du LCPC poursuit sa campagne en faveur d'un établissement public. Elle adresse au Directeur du Personnel, Maurice DURAND-DUBIEF, de nouveaux arguments le 15 septembre 1966. La fusion Travaux Publics / Construction et la création du Ministère de l'Équipement lui paraît un motif supplémentaire. Le regroupement serait possible entre le LCPC et le CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, qui est déjà un établissement public à caractère industriel et commercial depuis septembre 1953). André PASQUET souhaite cependant que « *les caractères propres à chacun d'eux* » [LCPC et CSTB] soient préservés. Mais il redoute la position du Ministère des Finances...

Dans une lettre à un Ingénieur d'Arrondissement responsable d'un Laboratoire Régional, Jean DURRIEU affirme le 3 mars 1967 « *qu'on ne pourrait trouver parmi les fonctionnaires de l'Administration des Ponts et Chaussées qui constituent les cadres des Laboratoires Régionaux, personne qui soit contre [l'établissement public à caractère industriel et commercial] ; mais il est assez utopique d'espérer une telle création à l'époque actuelle...* »

Lors de son premier Congrès National, les 17 et 18 mars 1967, le Syndicat National CGT des personnels des Laboratoires confirme les expressions revendicatives qu'il avait déjà adoptées en avril 1966 concernant la perspective de création d'un établissement public à caractère industriel et commercial.

D'octobre à décembre 1967 des réflexions, sous la conduite de J. P. ROLLAND, sont menées au sein de la Direction des Routes sur « *les problèmes généraux appelant des directives d'orientation* » concernant les Laboratoires Régionaux.

Dans le prolongement de la grève et des “accords” de mai-juin 1968, un groupe de travail Directions / Organisations Syndicales a été mis en place sur le “statut” des organismes.

La position de la CGT évolue quelque peu. Elle subordonne la création d'un établissement public à la création préalable d'une taxe affectée sur les crédits de travaux. « *Tout projet de statut d'établissement qui négligerait ce principe et serait basé sur l'autofinancement aboutirait aux plus graves conséquences pour les laboratoires et leurs personnels* ».

Le Ministère élabore en janvier 1969 une « *note de synthèse* » sur le statut juridique du LCPC et l'ensemble des études effectuées sur ce sujet de 1961 à 1968.

Il est constaté que toutes les études convergent sur :

- l'abandon du statu quo,
- le rejet d'un établissement public à caractère administratif,
- la proposition d'un établissement public à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placé sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics.

La configuration du projet varie selon les études. Le projet CHARTON prévoit le regroupement du LCPC, des Laboratoires Régionaux, du Service Central d'Etudes Techniques et du Service de Documentation du Ministère ; celui de la commission BESSON ne concerne en première étape que le LCPC ; le projet "PCM" regroupe le LCPC et l'OTR de ROUEN. La création des CETE, avec en leur sein les Laboratoires Régionaux, modifie les données du problème. D'autre part le SETRA vient d'être créé.

Question financement, tous les projets convergent vers :

- une subvention à la recherche sous forme de crédits budgétaires,
- des recettes encaissées par le futur établissement public,
- des produits d'emprunts,
- des contributions, fonds de concours et legs.

Concernant l'organisation et le fonctionnement du futur Centre de Recherche, il se dégage les principes suivants :

- un Conseil d'Administration comportant « *un nombre limité de membres* » représentant les administrations ou pouvoirs publics et deux représentants - élus - du personnel (collèges cadres et non cadres) ;
- un Directeur Général, Ingénieur Général ou Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ;
- un Conseil Scientifique et Technique plus étendu que le Conseil d'Administration associant des représentants scientifiques des Administrations et de ses Services, trois élus du personnel (cadres hiérarchiques, cadres de recherche, assistants) et des personnalités qualifiées dans le domaine du génie civil.

Dans ses conclusions la note de synthèse précise que le régime juridique « *établissement public à caractère industriel et commercial* » « *présente des avantages certains, mais souvent potentiels... [et]... n'est toutefois pas sans contraintes... Ce type de statut n'est envisageable que dans un contexte politique favorable à une décentralisation de l'Etat.* »

Ces réflexions sont présentées aux organisations syndicales 27 février 1969. La création des CETE perturbe les projets de construction précédente. Les CETE doivent-ils être intégrés dans l'établissement public national ? Chaque CETE doit-il être transformé en établissement public et lié par convention avec un établissement public « *des Laboratoires* » ? Des idées précédemment admises sont remises en cause : le régime de l'établissement public à caractère industriel conduit-il à une véritable souplesse de gestion financière ? André PASQUET répond que « *cette souplesse est très variable d'un établissement à un autre* ». Il connaît des exemples où « *la rigidité est au moins aussi grande que dans les services de l'Etat* ».

Le groupe de travail Administration / Organisations Syndicales conclut le 27 février 1969 qu'il « n'est pas en mesure actuellement d'affirmer que la création de l'établissement [public] présenterait plus d'avantages que d'inconvénients ». Une autre piste semble s'ouvrir : la création d'un établissement public à caractère scientifique et technique<sup>53</sup>. Une étude est engagée sur cette perspective<sup>54</sup>.

La construction des autoroutes (et des études qui s'y rapportent) confiée à des initiatives privées qui vient d'être ouverte par le Ministre de l'Équipement, Albin CHALANDON, inquiète les organisations syndicales. Elles mettent de plus en plus de conditions à bâtir un cadre juridique hors de la fonction publique.

La CGT resitue sa proposition d'établissement public aux motifs d'une fonction publique « dégradée » et d'une « titularisation » impossible. « La seule solution, actuellement envisageable, consiste donc à les [LCPC et Laboratoires Régionaux] réunir au sein d'un Etablissement Public indépendant régi par un statut particulier ». Le qualificatif de l'établissement public a changé, ce qui est mis en avant c'est son « indépendance » vis-à-vis du secteur privé... La création des CETE sème dans le syndicat un certain désarroi.

La “pause” budgétaire décidée par le Gouvernement en matière de recherche en juillet 1969 accentue encore les interrogations. Les organisations syndicales CFDT, CGC, CGT, FO, FEN expriment ensemble leur désapprobation.

Les réflexions sur l'établissement public s'étiolent. Les demandes syndicales se raréfient sur cette question.

Le Contrôleur Financier auprès du Ministère de l'Équipement et du Logement dénonce en juin 1970 la création unilatérale d'« organismes divers » par la Direction des Routes (Laboratoires, ateliers de prototypes, CETE) ; la mise en place de budgets dans ces organismes « jamais soumis » à son avis ; le recrutement de nombreux agents non fonctionnaires par décision unilatérale du LCPC ; etc....

La Direction des Routes fait une réponse embarrassée, comme nous l'avons déjà rapporté précédemment dans notre étude sur « La création et le développement des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées ». Elle ajoute cette précision : si le Ministère des Finances n'a pas retenu le projet de création d'un établissement public à caractère industriel et commercial intégrant les Laboratoires Régionaux, c'est que ceux-ci ont un niveau trop faible (inférieur à 3 %) de ressources strictement « commerciales ».

Le 10 juillet 1971 a lieu une réunion entre le Directeur des Routes, Michel DREYFUS et les organisations syndicales CGT, CFDT et CGC des Laboratoires.

À propos de l'organisation des Laboratoires, Michel DREYFUS et André PASQUET argumentent sur le fait que l'absence de statut et le pragmatisme de la construction ont été facteurs de développement des Laboratoires. L'obtention d'un statut juridique d'établissement n'est intéressant que s'il permet d'améliorer la situation actuelle...

Au Congrès du Syndicat National des Ingénieurs FO des TPE de décembre 1971, il est mis en place un groupe de travail chargé d'étudier les problèmes posés par l'arrivée des CETE. Le syndicat fera état de ses réticences ou inquiétudes et de ses propositions dans un numéro de la Tribune des Travaux Publics (organe du Syndicat FO) de novembre 1972.

---

<sup>53</sup> L'Institut de Recherche d'Informatique et d'Automatisme vient d'être créé sous cette forme juridique.

<sup>54</sup> Notes produites les 7 mai 1969, 23 juin 1969 et 15 avril 1970.

L'arrivée des CETE clôt le chapitre de l'hypothèse d'un établissement public "LCPC et Laboratoires Régionaux". Ces deux dimensions ne peuvent plus être liées comme avant.

Laboratoires Régionaux et LCPC divergent.

Les projets d'établissement public vont se déplacer sur le seul LCPC. Après bien des étapes et des réflexions successives, le LCPC sera transformé en établissement public à caractère scientifique et technologique le 29 mai 1998, tout en conservant son nom.

## Normes

Il n'est pas créé un premier Laboratoire Régional, il en est créé onze. Dès l'origine la dimension particulière s'efface devant la construction générale.

Ce "réseau" de Laboratoires Régionaux va être continuellement encadré par des dispositions élaborées au plan central (au sein de la Direction des Routes ou du LCPC qui tient en la matière une sorte de délégation de la Direction d'Administration Centrale vis-à-vis des Laboratoires Régionaux).

L'une des premières dispositions consiste à "couvrir" l'ensemble du territoire métropolitain, à ajuster en conséquence les zones des premiers Laboratoires Régionaux avec les nouveaux arrivants, à déterminer leurs rapports - entre eux et avec le LCPC - et leurs coopérations.

Les Laboratoires Régionaux font l'objet d'un "suivi" attentif et régulier.

Leur aptitude à réaliser des essais ou contrôles est testée et mesurée par le LCPC, puis validée. L'élargissement de leurs compétences en dépend.

Le « *Manuel du Laboratoire Routier* » de Raymond PELTIER, entre 1954 et le début des années 60, est la référence principale de toute activité des Laboratoires Régionaux.

Les matériels d'essais ou de laboratoires sont listés et répartis entre Laboratoires Régionaux avec toujours le souci d'une couverture territoriale efficace.

Des effectifs types, des organigrammes de référence sont élaborés au plan central. Régulièrement la Direction du LCPC examine la situation propre de chaque Laboratoire Régional, évalue l'écart entre le "modèle" prévu et la réalité locale, et fait des recommandations. Les classifications et avancement - des Assistants non-fonctionnaires en particulier - font l'objet d'un suivi attentif du LCPC et, souvent, d'un avis préalable.

Les conditions d'emploi des agents non-fonctionnaires sont prédéterminées par des principes élaborés au plan national. Cette orientation alimente la demande sociale d'une réglementation<sup>55</sup> unique et d'une égalité de traitement sur l'ensemble du territoire.

Des réflexions centrales concernent les locaux, les moyens de travail, les ressources financières, le cadre budgétaire,...

Indéniablement les Laboratoires Régionaux sont bâtis au sein d'un "réseau national". Ceci va leur donner une cohérence et une force décuplées.

Le "réseau" des Laboratoires des Ponts et Chaussées se caractérise en un centre opérationnel et de commandement (la Direction des Routes, le LCPC, le Service Liaisons et Coopérations, Jean DURRIEU en première étape) et des applications réparties territorialement.

Il y a dans cette construction tout à la fois un besoin général de renouvellement des techniques routières partout en France, un souci d'efficacité technique et économique et une volonté de développement national.

Ces ambitions coïncident avec le fort développement économique national des "trente glorieuses".

L'insertion des Laboratoires Régionaux dans les CETE à partir de 1968 modifie ses

---

<sup>55</sup> Nous examinerons par la suite, la construction de cette « réglementation ».



caractéristiques. Les liaisons LCPC / Laboratoires Régionaux sont transformées, mais non interrompues. La transformation du LCPC en établissement public en 1998 accentue cette évolution.

On passe d'un réseau de Laboratoires à un réseau d'ingénierie avec en son sein la persistance de la dimension précédente.

Nous prendrons deux exemples pour illustrer ces dimensions de normalisation.

### Le « Manuel du laboratoire routier ».

La diffusion des connaissances, l'apprentissage des techniques et des modes opératoires vont s'effectuer à travers des échanges, réunions, stages de formation au LCPC. Le « Manuel du laboratoire routier » va être, pendant longtemps, la référence.

Raymond PELTIER, alors Sous-Directeur du LCPC, rédige ce manuel qui est publié aux éditions DUNOD en 1954. Les Laboratoires Régionaux ont deux ans.

Cette première édition comporte 274 pages. Elle est préfacée par le Directeur des Routes, André RUMPLER. Elle est diffusée largement au sein des Laboratoires Régionaux.

André RUMPLER rappelle que l'objectif étant « *la substitution de notions scientifiques à des usages traditionnels [dans les domaines] des techniques de la construction et de l'entretien des routes* ». Le rôle des Laboratoires est de contribuer à la recherche scientifique et d'exercer « *un contrôle de plus en plus étroit des spécifications des matériaux employés à des méthodes d'exécution des travaux* ».

Cela implique pour le Directeur des Routes « *un langage commun* » entre Laboratoires « *sur l'ensemble du territoire* » afin que « *les essais soient effectués dans des conditions exactement définies pour en assurer l'efficacité et uniformes pour en garantir la comparabilité* ».

« *L'ouvrage de M. PELTIER répond à ces préoccupations. Sous une forme claire, suffisamment résumée pour faciliter l'usage et suffisamment développée pour comporter toutes les informations nécessaires, il met à la disposition des ingénieurs un guide qui leur permettra de faire jouer aux Laboratoires le rôle que nous avons voulu leur assigner et qui conditionne le progrès de la technique routière* ».

En préambule de son ouvrage, Raymond PELTIER précise que celui-ci est « *uniquement destiné à l'étude en laboratoire des revêtements routiers et de leur fondation, à l'exclusion des ouvrages d'art* ».

Ce manuel a pour but :

1. « *d'indiquer aux ingénieurs routiers les principaux essais qu'ils devront effectuer dans chaque cas concret qui pourra se présenter ;*
2. *d'exposer le processus opératoire exact de ces essais ;*
3. *de guider les ingénieurs dans l'interprétation, toujours délicate, des essais de laboratoire ;*
4. *de les conseiller au sujet de l'équipement des laboratoires locaux ou de chantier. »*

Ce Manuel se veut une somme de connaissances et de savoir-faire dans le domaine routier. L'ouvrage comporte un glossaire. Chaque chapitre est divisé en trois parties : définitions et notions théoriques ; essais à réaliser, normes et spécifications ; modes opératoires, conseils pratiques.

Le Manuel se veut équilibré entre compréhension scientifique, savoir-faire et interprétation technique

Raymond PELTIER met en garde les utilisateurs de son Manuel sur d'éventuelles « améliorations » ou modifications des essais normalisés. Il est « *indispensable... que les laboratoires et les ingénieurs parlent le même langage* ». Raymond PELTIER souligne également la nécessité pour les ingénieurs d'interpréter les résultats qui présentent souvent « *une dispersion sensible* ». Les ingénieurs doivent avoir pour cela « *une mentalité particulière* » bien différente de celle nécessaire en matière d'ouvrages d'art, par exemple.

Enfin Raymond PELTIER resitue l'ambition du Manuel et ses limites : la technique routière et les connaissances évoluent ; il y aura besoin « *dans l'avenir* » de « *mettre à jour périodiquement* » ce Manuel. Ce qu'il fera.

Dans un premier chapitre, Raymond PELTIER, précise la terminologie employée en définissant 26 séries d'expressions techniques.

Sont ensuite exposés :

- les remblais,
- les sols de fondation,
- les pierres et gravillons,
- les ciments et bétons,
- les liants hydrocarbonés.

Dans chacun de ces chapitres figurent - entre autres - les divers processus d'essais possibles. Des tableaux sont inclus, tels que la « *classification américaine des sols* » (transposée en unités et tamis français).

La première édition du Manuel date de janvier 1954.

Cette première édition est « *rapidement épuisée* ». Une seconde édition paraît en 1955 dans les mêmes conditions et sous les mêmes signatures. Le document a alors 288 pages. Des développements jugés peu utiles ont disparu. Des essais nouveaux et des notions nouvelles ont été ajoutés.

Cette seconde édition est vite épuisée. Une troisième édition paraît en 1959 dans la même configuration que les deux précédentes. Le document a 291 pages. Figure un additif sur le compactage.

Ce système de diffusion des connaissances et des pratiques connaîtra d'autres prolongements plus spécifiques. Des « *modes opératoires* » sont publiés et diffusés par le LCPC. Ainsi celui concernant les « *Limites d'ATTERBERG* » fait l'objet d'une décision du 3 juillet 1963 du Directeur du LCPC, prolongée en circulaire ministérielle le 29 juillet 1970.

### **Les locaux.**

Si, lors de la création des onze premiers Laboratoires Régionaux, la question des locaux fut singulièrement sous-estimée, cet aspect deviendra par la suite un problème important auquel seront confrontés tous les Laboratoires Régionaux, ainsi que le LCPC.

Des études, réflexions et propositions seront élaborées au plan central.

Un groupe de travail spécifique sur cette question est mis en place en 1963. Il se réunit 9 fois en deux ans.

Le besoin de locaux neufs et mieux adaptés existe dans la plupart des Laboratoires Régionaux. L'Ingénieur Général LIZEE est chargé par le Directeur des Routes d'être l'animateur du groupe. L'architecte BELLET assure le secrétariat.

La perspective d' « *un programme type de construction de laboratoire* », nécessite d'abord un examen des activités et des organisations internes actuelles.

Lors de sa première réunion (21 mars 1963), le groupe de travail dresse l'organigramme type d'un laboratoire :

- géologie, prospection, sondage : 20 personnes
- sols et géotechnique routière : 15 personnes
- stabilisations : 7 personnes
- fondations : 8 personnes

- constatations : 10 (travail essentiellement à l'extérieur du laboratoire)
- bétons hydrauliques : 8 personnes
- revêtements hydrocarbonés : 13 personnes
- chimie : 5 personnes
- électronique, extensométrie et mécanique : 4 personnes (non compté un atelier de prototype qu'il n'est pas question d'associer systématiquement à chaque Laboratoire Régional).

L'effectif « *type* » est donc - à l'époque - de 90 personnes, auquel il faut ajouter les services généraux et l'encadrement de Direction, soit 125 agents.

Le groupe de travail estime qu'il faut « *voir assez grand* », prévoir ou envisager « *la construction de hangars à matériaux, de remises de matériel* »,... « *Il faudra s'assurer des moyens de transports du personnel... envisager la possibilité de construire parallèlement au Laboratoire, un foyer-restaurant* »... prévoir une centaine de places de parking voitures.

La surface minimum nécessaire est « *d'ores et déjà* » évaluée à 1 ha à 1,5 ha.

Jean DURRIEU, qui participa la réunion du 4 juin 1963 du groupe de travail, fait réévaluer - à la hausse - les prévisions d'effectifs. « *Il est souhaitable que la commission [ce groupe de travail] travaille avec un esprit dégagé des servitudes actuelles en ce qui concerne les attributions de crédits* ». Le principe de « *cellule* » comprenant 6 à 10 personnes est retenu. Une « *section* » d'activité de laboratoire pourrait comprendre de 1 à 3 « *cellules* » de travail. 25 à 30 m<sup>2</sup> par personne seraient nécessaires.

Les réunions suivantes (23 juillet 1963, 5 décembre 1963, 9 janvier 1964) permettent d'approcher les croquis-types du plan d'ensemble et d'examiner de manière critique le fonctionnement actuel de 7 Laboratoires Régionaux.

Lors de la préparation du budget 1964 de fonctionnement des Laboratoires Régionaux, Georges ARQUIE, Conseiller auprès du Directeur des Routes, estime « *plus réaliste d'envisager la construction d'un bâtiment provisoire confortable et assez durable plutôt que d'édifier un bâtiment définitif dont la réalisation sera longue* ». La construction réalisée par le Laboratoire Régional d'AUTUN est donnée comme référence.

Le groupe de travail « locaux » met au point le 9 janvier 1964 un « *avant-projet de plan-masse* ». Les surfaces de locaux sont évaluées à 1500 m<sup>2</sup> auxquels il faut ajouter 500 m<sup>2</sup> de sous-sol et une surélévation possible de 750 m<sup>2</sup> en locaux administratifs.

Divers aspects sont examinés ensuite :

- 19 février 1964 : étude des déstockages et des manutentions,...
- 14 avril et 4 juin 1964 : types de chariots élévateurs, aspects technico-administratifs,...

La forme du bâtiment est discutée : en « *rond* » ? En « *double peigne* » ? C'est cette seconde solution qui a la préférence du groupe<sup>56</sup> : « *les différentes parties du bâtiment s'étalent de part et d'autre d'un corps central comportant les services généraux* ».

Ont été également examinés : les aires de stockage des matériaux, leur manipulation ; les types de bac à matériaux; la hauteur des rayonnages...

---

<sup>56</sup> Les laboratoires régionaux de NANCY et d'AIX EN PROVENCE opteront pour la construction circulaire.

Le LCPC réalise début 1973 une enquête sur l'état des constructions des Laboratoires Régionaux.

Laboratoires	Situation au 1-1-1973								Projets
	Terrains (ha)	Bureaux, salles d'essais	Stockages	Garages	Salles de conférences	Cantines	Circulation	Total bâtiments (m <sup>2</sup> )	
AIX en PROVENCE		3650					1000	4650	Bâtiment 625m <sup>2</sup>
ANGERS	15,7	1826	974		112		433	3345	Terrains : 4,4ha Extension 5000m <sup>2</sup>
AUTUN		2300	926		75	694	285	4280	Parking 1000m <sup>2</sup>
BLOIS (avec station d'essai)	15,1	1906	824		158	55	520	3463	Garage 345m <sup>2</sup>
BORDEAUX	2,7	2710	600	220	40		230	3800	Déménagement et regroupement au CETE
LE BOURGET	4,2	2500	1250	570	250	150	800	5520	Réparation de la toiture
CLERMONT-FERRAND	3,4	917		217			381	1515	Bâtiment 1200m <sup>2</sup>
LILLE	9,7	3500	900		200	400	2000	7000	Bureaux
LYON	5,1	2605	255		315		875	4050	Hall d'essais 800m <sup>2</sup>
MELUN	2,7	1458	958	350	360		1067	4233	
NANCY	3	3100	651	360	110		1236	5457	Stockage Garage 2150m <sup>2</sup>
ROUEN	23,8	1760	1180				500	3440	
CER ROUEN	(CETE)	1870	600					2470	Hangar 700m <sup>2</sup>
SAINT-BRIEUC	1,5	420	407		123		226	1176	
SAINT-QUENTIN	0,8	923	356				267	1546	Surélévation 600m <sup>2</sup> Bâtiment 480m <sup>2</sup> Sous-sol 200m <sup>2</sup>
STRASBOURG	3	439	87				244	770	Surélévation
TOULOUSE	2	2405	115	160	70		520	3270	Garage 60m <sup>2</sup>
TRAPPES	3,3	2825	332	1800	125		887	5969	Extension du centre coordonnateur

## Le « *bulletin de liaison* » des Laboratoires

La recherche scientifique et technique, l'innovation, l'expérimentation nécessitent une large diffusion des connaissances. Le « *Manuel du laboratoire routier* » de Raymond PELTIER a participé à cet échange et à cette formation. Mais l'ambition va être encore plus forte.

Roger COQUAND (Directeur des Routes), Raymond PELTIER (Directeur du LCPC), Jean DURRIEU (Chef du Service des Liaisons Extérieures au LCPC) décident en 1963 de se doter d'un « *Bulletin de liaison des laboratoires routiers* ». Son premier numéro paraît en mai / juin 1963. La publication existe toujours.

Le LCPC se dote d'un outil de diffusion des connaissances et des expériences qui va avoir un renom national et international. Le LCPC affirme une ambition éditoriale.

En présentant cette nouvelle revue, le Directeur des Routes, Roger COQUAND insiste sur le besoin d'information utile et rapide, sans attendre « *une excessive recherche de la perfection* ». Il souhaite que ce bulletin soit un « *moyen d'information et de documentation commode* », mais aussi d'examen des « *échecs* ». « *Il est bien certain que connaître les raisons d'un insuccès peut être, pour les techniciens qui s'intéressent aux problèmes, une information des plus fructueuses* ».

Raymond PELTIER décline les buts et l'importance du « *Bulletin de liaison* ». Cette nouvelle publication n'a pas pour but de concurrencer les « *Annales des Ponts et Chaussées* », la « *Revue Générale des Routes* » ou « *Travaux* ». Elle n'a pas, non plus, pour fonction d'être « *un organe de documentation* » des Laboratoires des Ponts et Chaussées.

L'ambition du « *Bulletin de liaison* » est :

- « *de donner... des informations sur l'activité le développement des Laboratoires des Ponts et Chaussées français et même, si possible, étrangers* » ;
- de « *permettre à tous les chercheurs d'exposer leurs problèmes (et non pas seulement leurs résultats), de façon que la Recherche accroisse son caractère collectif* ».

Le Bulletin se veut un moyen d'échange d'informations, de discussions et de débat. « *La qualité d'un chercheur ne dépend plus uniquement de ses facultés intellectuelles, mais aussi de son esprit coopératif et de son aptitude et de son ardeur à exprimer clairement ses idées et ses résultats* ».

Jean DURRIEU, qui a la responsabilité générale du Bulletin, présente dans le premier numéro les objectifs, la forme et « *quelques problèmes actuels du bulletin* ».

Les objectifs du Bulletin sont :

- améliorer les liaisons entre les Laboratoires des Ponts et Chaussées ;
- améliorer les liaisons entre Laboratoires, Services de l'Administration et Entreprises ;
- contribuer à diffuser certains éléments de documentation ;
- servir de tribune de discussion concernant certains sujets.

Bien que placé sous la responsabilité de l'Administration des Ponts et Chaussées, ce Bulletin est ouvert aux « *techniciens des laboratoires privés* » qui pourront « *présenter des études..., poser des questions et participer aux discussions* ». D'où son titre : « *Laboratoires Routiers* ».

Le Bulletin est organisé en trois parties :

1. L'information mutuelle des différents laboratoires : Ce seront des informations brèves d'intérêt immédiat. Sont particulièrement sollicités pour rédiger ces textes, les Chefs de Laboratoires Régionaux, les Chefs de sections ou de groupes du LCPC.
2. Des articles « *de fond* » : Ils seront rédigés, et signés, par les Assistants ou Ingénieurs de l'Administration « *ou en dehors* ». « *Il faudra aussi insister sur les problèmes non résolus, les études non entreprises... ; ceci de façon à susciter des initiatives et à provoquer aide et coopération* ».

### 3. Des éléments de documentation.

Il est proposé que dans chaque numéro du Bulletin figurent des fiches-résumés des articles contenus, traduites en plusieurs langues (allemand, anglais, russe, espagnol).

Jean DURRIEU, souhaite que le Bulletin soit mensuel. Il estime qu'au « démarrage », il paraîtra tous les deux mois. Le volume de chaque numéro pourra varier. Des numéros spéciaux sont envisagés sur des « journées d'études ». « *Les premiers numéros seront diffusés gratuitement* ». Si le Bulletin acquiert une régularité suffisante « *on envisage de [le] faire payer* ».

Au sein du LCPC, une équipe du Bulletin est constituée : Jean DURRIEU, J. HUBERT (Ingénieur des TPE), I. VERRIER et M. LACHIZE (Secrétariat), M. POMERANC (Impression).

Le premier Bulletin comporte une présentation (20 pages), une série d'informations d'intérêt immédiat (10 pages), quatre « *articles de fond* » (56 pages) et les résumés détachables en français, allemand, anglais, russe, espagnol (9 pages). Total : 95 pages !

Le rythme de parution tous les deux mois va être tenu. Chaque numéro est à l'image du premier.

À partir du n° 3 (septembre / octobre 1963) une nouvelle rubrique apparaît : « *questions, réponses, discussions* ».

Mais elle a de la peine à « démarrer ». Jean DURRIEU insiste dans le n° 5 (janvier / février 1964) : « *Est-il donc si difficile d'écrire dans le Bulletin ?* »

Dans le n° 7 (mai / juin 1964), Georges ARQUIE fait le point « *Après un an d'existence où en est le Bulletin par rapport à ses objectifs ?* » Plus critique que Jean DURRIEU, Georges ARQUIE estime que le Bulletin a amélioré la liaison entre Laboratoires, mais qu'il est peu lu « *en dehors de ceux qui gèrent des Laboratoires Régionaux* ».

Louis COURAUD, Ingénieur des Ponts et Chaussées en Seine-Maritime, revient sur cette appréciation dans le n° 10 (novembre / décembre 1964). Il estime que le Bulletin s'adresse à deux catégories bien différentes de lecteurs : « *les gens de Laboratoire* », « *les exécutants* » d'essais ou de contrôle. Il fait une série de propositions sur le choix des sujets. Jean DURRIEU, dans ce même Bulletin y ajoute ses « *commentaires* ». Il discute de certains points exprimés par Louis COURAUD. Dans ce Bulletin n° 10, 30 questions sont posées aux lecteurs concernant sa diffusion, son contenu et sa forme.

Le Bulletin n° 11 (janvier / février 1965) modifie la présentation et l'ordre des articles :

- première partie : informations et comptes-rendus.
- deuxième partie : études, recherches et synthèses.
- troisième partie : questions, réponses et discussion.
- quatrième partie : bibliographie.

Une « *cotation* » des articles est faite pour attirer l'attention des lecteurs :

- point rouge : particulièrement intéressant.
- point vert : intéressant.

Dans ce Bulletin n° 11 les dix premières réponses au questionnaire ont été dépouillées et sont présentées. Dans le n° 16 (novembre / décembre 1965), il est constaté que 70 % des lecteurs souhaite que la rubrique « *questions / réponses / discussion* » se poursuive, mais que seulement 44 % envisage d'y participer.

Le 20 décembre 1966 une discussion entre Ingénieurs des Laboratoires Régionaux est organisée au LCPC sur le « *Bulletin de Liaison* ». Le n° 24 (mars / avril 1967) fait part des débats et de la situation du Bulletin.

Le n° 22 (décembre 1966) a été diffusé à 3323 destinataires (2269 lecteurs français dont 404 entreprises ; 1054 lecteurs étrangers dans 88 pays). En 1966, le Bulletin a publié 110 articles. Trois

numéros spéciaux ont été réalisés (Essai A.A.S.H.O. ; Radio-isotopes ; Glissance). Deux autres sont en préparation. La rubrique du Bulletin : « *questions / réponses / discussion* » est « *très peu alimentée... [et] très lue* » !

Lors du départ de Jean DURRIEU du LCPC pour rejoindre la Direction des Routes, André PASQUET, Directeur du LCPC lui rend hommage dans le Bulletin n° 29 (janvier / février 1968).

8 numéros spéciaux sont déjà parus.

La diffusion du Bulletin a progressé de manière continue de numéro en numéro.

Numéros	Diffusion
1	600
7	800
11	2400
16	2800
19	3100
21	3400
24	3600
27	4000

N° 8 : 1646 exemplaires en France,  
499 à l'étranger.

N° 28 : 2745 exemplaires en France,  
1242 à l'étranger.

Jean BERTHIER succède à Jean DURRIEU dans la responsabilité du Bulletin.

Les statistiques 1967 font apparaître une moyenne d'environ 200 pages par numéro du Bulletin. La diffusion approche les 4000 exemplaires (2745 en France et 1242 à l'étranger). Les destinataires français sont : LCPC : 183 ; Laboratoires Régionaux : 1406 ; Entreprises : 1156.

Le Bulletin apporte des éclairages sur les méthodes et chantiers étrangers. Entre 1963 et 1970 nous avons noté 2 articles sur les États-Unis, 2 sur les Pays-Bas ; 2 sur le Canada, 1 sur l'Allemagne, 1 sur l'Italie.

Lors de son centième numéro (mars / avril 1979), le « *Bulletin de Liaison* » présente un « *bilan décennal 1968 / 1978* » dans les principaux domaines des techniques routières.

Une plaquette commémorative sur l'histoire du « *Bulletin de liaison des Laboratoires des Ponts et Chaussées* » est réalisée en 1988. Jean-François COSTE, Directeur du LCPC souligne l'intérêt que représente « *le Bulletin de Liaison comme élément fédérateur du réseau des Laboratoires et comme vecteur pour faire connaître leurs travaux à l'extérieur, en France comme à l'étranger* ». Le tirage moyen est alors de 6300 exemplaires, dont 2900 à l'étranger.

#### Les responsables du « *Bulletin de liaison* » :

1963 / 1967 : Jean DURRIEU  
 1968 / 1973 : Jean BERTHIER  
 1974 : Alain GERBALDI  
 1975 / 1977 : Raymond SAUTEREY  
 1978 / 1981 : Jean-Louis LASCAR  
 1981 / 2001 : Jean-Pierre MAGNAN  
 depuis 2001 : Pierre WITIER

## **RELATIONS SOCIALES**

Les transformations du réseau des Laboratoires des Ponts et Chaussées sont, aussi, le résultat des relations sociales, des conflits et des issues qui ont été trouvées. À travers ces rapports sociaux apparaissent en filigrane la place et le statut des Laboratoires des Ponts et Chaussées.



## Types d'effectifs, modes de recrutement et continuité d'emploi

Lors de la transformation des Laboratoires de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées en LCPC, en février 1949, l'effectif théorique affiché est de 28 agents. « *En plus [de ce] personnel..., le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées peut employer dans la limite des crédits disponibles, un personnel temporaire dont l'un des modes de rémunération peut être le paiement par vacations* » (article 5 du décret n° 49-190).

Vingt ans plus tard, le 1er janvier 1969, le LCPC compte 88 fonctionnaires et 380 « *agents temporaires* », soit 81 % de personnels non-fonctionnaires.

Les Laboratoires Régionaux, créés à partir de 1952, rassemblent en 1968, 1850 agents. 77 % de ceux-ci sont des personnels non-fonctionnaires.

Aux lendemains de la seconde guerre mondiale, un statut général des fonctionnaires a été élaboré et mis en place. Il a réorganisé le champ de la fonction publique et offre aux fonctionnaires un cadre statutaire de haut niveau social.

Cette initiative conduite par Maurice THOREZ aurait pu servir de référence et de cadre de développement aux activités de service et de fonction publique qui s'accroissent considérablement à cette époque. Mais il n'en est rien.

Préalablement à l'élaboration du statut général des fonctionnaires, une loi relative aux effectifs et au recrutement de fonctionnaires et agents des services publics a été adoptée le 15 février 1946. C'est d'abord une loi d'épuration de la fonction publique suite à la période d'occupation. Une circulaire du 28 février 1946 précise les processus de révision des effectifs, de licenciement ou de mise à la retraite. Mais il s'agit également de réduire massivement les effectifs des personnels de l'Etat et des Collectivités publiques, « *réduction que la situation économique et budgétaire rend absolument indispensable* ». Les personnels particulièrement visés sont les « *agents contractuels, temporaires, auxiliaires* » et les « *fonctionnaires qui ont été titularisés depuis le 4 septembre 1939 en vertu de textes d'exception* ».

Cette loi d'épuration suspend, par la même occasion, « *tout recrutement de personnel non titulaire, civil ou militaire... à l'exception du personnel ouvrier et de maîtrise des services ou établissements de caractère industriel ou commercial* ».

Chaque ministre est sollicité pour « *entreprendre un nouvel examen des conditions de fonctionnement de ses services, afin de réaliser, par l'élimination des emplois inutiles et l'amélioration du rendement ou par la suppression de certains services même intéressants, mais dont l'utilité ne correspond pas aux possibilités de l'heure* ». L'objet est « *d'aboutir à des résultats massifs* ».

La situation se caractérise donc d'une part par une "épuration" est un "dégraissage" massif des effectifs de la fonction publique, et d'autre part par la mise en place d'un cadre statutaire profondément transformé et rénové pour les fonctionnaires.

La loi relative au statut général des fonctionnaires est adoptée le 19 octobre 1946.

Au sein du Ministère des Travaux Publics, les personnels du service vicinal sont intégrés dans le cadre des Ponts et Chaussées. Cette disposition est adoptée par l'Assemblée Nationale à l'unanimité le 30 mai 1947. La fonctionnarisation des Agents de Travaux et des Conducteurs de Chantiers (les ex-cantonniers et chefs-cantonniers) sera effective le 5 octobre 1949. Les Ouvriers des Parcs et Ateliers sont affiliés, le 1er mars 1949, à la loi sur les retraites des ouvriers de l'Etat.

Ces dispositions font accroître considérablement les effectifs de fonctionnaires ou d'ouvriers d'Etat relevant du Ministère des Travaux Publics. Elle régularise des situations existantes ayant fait l'objet de demandes répétées et de luttes sociales importantes.

Mais les constructions nouvelles (celle du LCPC, celle des Laboratoires Régionaux,...) ne sont pas inscrites, au départ, dans le cadre du statut général des fonctionnaires. La question ne se pose même pas. Les organismes sont nouveaux et modestes. Les recrutements sont laissés à l'initiative des responsables désignés de ces "services" et ils se placent délibérément en dehors du cadre statutaire de la fonction publique. C'est là une attitude que l'on trouve fréquemment à cette époque dans la plupart des départements ministériels. Elle est sûrement inspirée par la prudence quant à la pérennité des activités et des emplois qui se développent ainsi. Elle s'inscrit aussi dans une conception de délégation de service public, mais ici le titulaire de l'activité reste un fonctionnaire et il construit au sein même de l'administration un organisme qui ne relève pas - ou peu - de ses règles de fonctionnement.

Au LCPC, un agent dépose une requête auprès du Conseil d'Etat. En délibérant, celui-ci annule<sup>57</sup> l'article 5 du décret constitutif du LCPC qui permettait le recrutement de « contractuels » particuliers au LCPC. Le motif est que ce décret n'a pas été pris en Conseil d'Etat et qu'il ne peut pas créer un cadre de personnel. Ces décisions suppriment donc le support réglementaire de ces recrutements qui devaient constituer l'ossature des emplois à venir du LCPC. Le cadre « contractuel » n'étant plus légal, le recours à du personnel « temporaire » va devenir la seule issue possible.

Le décret du 9 février 1949 s'avère également inadapté quant à l'effectif fixé du LCPC. Il est, d'autre part, muet sur les conditions de rémunération des personnels auxiliaires recrutés.

Lors de la création des onze premiers Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées en mai et novembre 1952, la Direction des Routes est très peu précise sur les conditions d'emploi des personnels « temporaires » (« *Il n'est pas question pour le moment de fixer des règles rigides pour la gestion administrative des Laboratoires Régionaux : statut et rémunération du personnel, recettes et dépenses* ».)

Une politique de laisser-faire se développe d'abord au gré d'initiatives locales. Elle ne peut donc se traduire que par le recrutement d'« auxiliaires » ou de « temporaires », employés et rémunérés à l'heure, de gré à gré, selon les conditions locales et les moyens disponibles. Il faudra attendre plusieurs années pour que le besoin d'harmonisation se fasse sentir, poussé par les revendications sociales.

Les actes de naissance du LCPC et des Laboratoires Régionaux sont marqués par des recrutements d'auxiliaires en dehors du cadre de la fonction publique. Le développement de ces organismes prime sur leurs conditions d'organisation. Cet empirisme va déboucher sur une construction originale, atypique dans la fonction publique, a-priori précaire mais - on le verra par la suite - se révélant stable tant pour le devenir des organismes que pour la situation d'emploi de leurs « auxiliaires ».

Les références n'étant ni la fonction publique, ni le statut général des fonctionnaires, les modes de recrutement et de gestion des personnels auxiliaires du LCPC et des Laboratoires Régionaux seront ceux du secteur privé ou inspirés par lui.

Dans les Laboratoires Régionaux, puis dans les CETE jusqu'aux portes de la titularisation de 1983, on recrute par "petites annonces", connaissances ou démarchages auprès de lieux de formation.

Des formations scolaires, professionnelles ou universitaires sont recherchées. Des épreuves d'accessibilité aux emplois de laboratoires sont parfois mises en place localement et utilisées. Mais ce qui domine, c'est le pouvoir d'appréciation du Directeur du Laboratoire Régional, ou de son chargé

---

<sup>57</sup> Affaire HAINAUT – Séance du 24 octobre 1951 du Conseil d'Etat.

de gestion, sur la compétence du nouvel embauché au moment de son arrivée ou pendant une période d'essai, très vite généralisée dans tous les Laboratoires. Il en est pratiquement de même vis-à-vis de sa classification et de sa rémunération avec, cependant, le souci de comparabilité avec les autres auxiliaires déjà recrutés.

Les Laboratoires Régionaux ont été créés pour défricher de nouvelles méthodes d'élaboration et de construction des routes. Ils ont besoin de géologues, de chimistes, de physiciens, de dessinateurs. Ils ont besoin de laborantins, d'ouvriers, de manœuvres, de dactylos.

La plupart des agents auxiliaires recrutés sont jeunes. Beaucoup sortent de l'école ou de la formation professionnelle. Quelques-uns ont déjà travaillé et acquis un début de compétences professionnelles.

Ces personnels se formeront "sur le tas" dans leur emploi de laboratoire. La principale formation professionnelle organisée consistera en une acquisition des processus opératoires mis au point au LCPC.

Une enquête du Service de Liaisons et Applications du LCPC en date du 16 avril 1970 auprès de tous les Directeurs de Laboratoires Régionaux fait apparaître que seulement 70 auxiliaires dans l'ensemble des Laboratoires Régionaux ont bénéficié dans l'année d'une formation professionnelle. Plusieurs Laboratoires Régionaux répondent qu'aucun de leurs agents n'est concerné.

Cette question de la formation professionnelle des auxiliaires sera régulièrement abordée. Le besoin de disposer d'un personnel compétent est déterminant pour le développement et la crédibilité des Laboratoires Régionaux et du LCPC.

En septembre 1970, Charles PAREY, Ingénieur des Ponts et Chaussées au LCPC propose une large série de connaissances théoriques, administratives et pratiques à faire acquérir aux personnels des Laboratoires Régionaux.

Ceci devrait entraîner et favoriser une rotation des personnels employés de manière précaire.

Si les Directions du LCPC et des Laboratoires Régionaux sont tenues par des fonctionnaires (IPC, ITPE), la grande majorité des personnels de ces organismes sont des « temporaires ».

Ceci devrait entraîner - et favoriser - une rotation des personnels employés de manière précaire.

Or en 1968, le rapport général d'activité du LCPC fait apparaître 35 départs (2 service militaire, 2 retraite, 6 licenciement, 15 convenance personnelle, 9 démission pour situation plus attractive à l'extérieur, 1 congé sans solde) et 43 arrivées pour un effectif de 380 agents temporaires. Seulement 10 % du personnel auxiliaire se renouvelle. Cette situation est semblable à l'année précédente.

*« Dans l'ensemble, on peut estimer que le personnel non fonctionnaire manifeste une stabilité convenable. Ce résultat satisfaisant est certainement dû aux mesures prises depuis quelques années pour lutter contre les départs dont le nombre était alarmant ».*

Il est rapidement apparu au LCPC et dans les Laboratoires Régionaux que la compétence des organismes nécessitait une stabilité et une continuité professionnelle des personnels employés, que ceux-ci soient auxiliaires ou fonctionnaires.

C'est ainsi que de très nombreux « temporaires » feront une carrière quasi-complète dans leur Laboratoire, tout comme leurs collègues fonctionnaires !

Le renouvellement des techniques routières nécessitait une acquisition de compétences et d'expériences qui était incompatible avec une présence momentanée ou un cursus professionnel saccadé.

**Directeurs des Routes :**

22-9-1945 .....André RUMPLER  
1-1-1960 .....Roger COQUAND  
27-9-1967 .....Gilbert DREYFUS  
9-3-1971 .....Michel FEVE  
14-3-1983 .....Jean BERTHIER  
23-12-1989 .....Christian LEYRIT  
20-5-1999 .....Patrick GANDIL

**Directeurs du Personnel :**

1944 / 1947 .....Maurice VINCENT  
1948 / 1955 .....Bernard RENAUD  
1956 .....Paul LOUBIERE  
1957 / 1962 .....Adrien SPINETTA  
1963 / 1970 .....Maurice DURAND-DUBIEF  
12-5-1970 .....Pierre DELAPORTE  
31-1-1972 .....Jean COSTET  
12-09-1978 .....Pierre MAYET  
31-3-1982 .....Michel ROUSSELOT  
3-10-1985 .....Serge VALLEMONT  
18-12-1992 .....Gilbert SANTEL  
9-5-1997 .....Pierre CHANTEREAU  
5-10-2000 .....Jean-Pierre WEISS

## Emergence et développement des organisations syndicales

[Cette partie de l'étude doit beaucoup à l'expérience rapportée et aux documents rassemblés de Robert PRIVAT, militant CGT du Centre d'Etudes et de Construction de Prototypes et du Laboratoire Régional de ROUEN, mais aussi dirigeant national du Syndicat des Laboratoires des Ponts et Chaussées et de la Fédération CGT du Ministère de l'Equipement.]

Depuis la mise en place du LCPC, en 1949, des organisations syndicales (CGT FO CFTC) sont présentes au sein de cet organisme. Elles exercent des influences dont on trouve trace dans les délibérations du Comité Technique Paritaire (CTP) du LCPC. Fin 1951, celui-ci adopte à l'unanimité une résolution :

« ... L'instabilité des emplois, le manque de perspectives, des traitements dévalorisant le travail effectivement fait expliquent pourquoi, en trois ans, il y eut mouvement entrée-sortie de 50 agents.

Le Laboratoire est une pépinière pour les entreprises privées. Il en résulte des difficultés qu'il ne surmonte pas pour recruter et former à tous les échelons un personnel qualifié et stable et pour conserver des équipes de travail homogènes.

Le CTP est convaincu qu'une situation aussi néfaste pour le Laboratoire ne peut plus durer, sous peine de porter gravement atteinte à ses perspectives proches ou lointaines, en particulier celles concernant la formation et la conservation d'un personnel qualifié indispensable... »

Dans le prolongement de la mise en place des Laboratoires Régionaux à partir de 1952, des syndicats émergent. Des expressions revendicatives apparaissent. Des contacts syndicaux commencent à se nouer entre le LCPC et des Laboratoires Régionaux, et entre Laboratoires Régionaux.

Mais il faut attendre la fin des années 50 pour que le syndicalisme prenne de l'ampleur. En mars 1958, un Syndicat National CGT du LCPC et des Laboratoires Régionaux est créé. Il sera suivi par un Syndicat National CFTC / CFDT, puis un Syndicat National CGC. Le Syndicat CGT est affilié à la Fédération CGT des Personnels Techniques et Administratifs, l'une des branches de l'Union Générale des Fédérations de Fonctionnaires CGT. À partir de mars 1962, ce Syndicat National CGT publie un bulletin en direction de ses militants et bases locales au sein du réseau des Laboratoires. Dans son premier numéro les principales expressions revendicatives portent sur :

- l'obtention d'un statut des personnels,
- la défense des organismes face aux entreprises privées.

Ce premier bulletin aborde également la lutte pour la paix en Algérie et « *la reconnaissance du droit du peuple algérien à l'indépendance* ». Des débrayages et une « *participation massive* » du personnel aux manifestations antifascistes des 9 et 13 février 1962, sont signalés à ROUEN. Toutefois ce Syndicat « *National* » CGT reste dominé pendant plusieurs années encore par l'activité syndicale propre au LCPC. Des avancées sociales spécifiques au LCPC seront obtenues, telle la « *circulaire PELTIER* » du 10 mars 1959 qui améliore les dispositions antérieures de la « *circulaire RUMPLER* » de 1956 qui s'appliquait à l'ensemble du réseau des Laboratoires. De cette différence de traitement entre le LCPC et les Laboratoires Régionaux naît une revendication qui va devenir le fil conducteur principal des luttes sociales du réseau des Laboratoires : un « *statut national* » pour les personnels (auxiliaires) des Laboratoires des Ponts et Chaussées.

Au cours de la décennie 60, les effectifs des Laboratoires Régionaux prennent de l'ampleur. Des contacts se nouent avec les organisations départementales des Confédérations CGT ou CFTC.

Michel GERGAUD, dirigeant de la CFDT raconte :

« Au printemps 1964, Jacques RABARON et Michel GERGAUD, après contact avec l'Union Départementale CFTC d'ANGERS et des camarades du LCPC, constitue la section CFTC (déjà moralement CFDT) du Laboratoire Régional d'ANGERS...

Le personnel du Laboratoire Régional d'ANGERS, dirigé par M. DOSSO, est régi par une circulaire nationale de M. RUMPLER de 1956, signée de l'Ingénieur en Chef de la DDE<sup>58</sup>.

Les métiers y sont mal définis, les salaires font référence au point 100 de l'Industrie Chimique avec un abattement pour le Laboratoire Régional d'ANGERS par rapport au LCPC.

Les salaires, parlons-en, c'est le gros problème de l'époque, absence totale de régularité dans le versement de ceux-ci (jusqu'à 7 semaines entre deux paies !). Ce qui donnera lieu à quelques "cessations de travail sans préavis". Il faut dire que nous sommes payés "sur tas de cailloux", nos salaires sont autant de moins de graves, ou d'enrobés. Six mois sur crédits départementaux, six mois sur crédits nationaux de la Direction des Routes.

La circulaire de M. COQUAND en 1965, contribue à l'amélioration des classifications et à un début d'harmonisation des règlements des Laboratoires Régionaux.

Pour le Laboratoire Régional d'ANGERS, cela se concrétisa par la sortie du règlement intérieur le 12 février 1966, après de larges discussions avec M. DOSSO, et l'accord de l'Ingénieur en Chef, M. LECOMTE. C'est une avancée importante, la couverture sociale y est codifiée, et l'on voit apparaître "des avantages en nature" tels que : blouses, bleus de travail, bottes et cirés, et oui !!! Mais nous travaillons toujours 44h par semaine dont le samedi matin !!!»

## **Au fil du temps.**

### **1952.**

Dans les Laboratoires Régionaux nouvellement créés, l'un des premiers problèmes sociaux, est le salaire. Au sein du Ministère des Travaux Publics, les références pour tous les personnels non-fonctionnaires sont recherchées du côté du secteur privé. Les Ouvriers des Parcs et Ateliers (OPA) ont ouvert la voie :

- Arrêté interministériel du 3 juillet 1948 (article 8) : « Rémunération-Salaires : A titre provisoire les salaires des ouvriers visés par le présent arrêté sont fixés par l'ingénieur en chef en tenant compte d'une part, des taux fixés pour les professions et catégories similaires du secteur privé ou des règles de collectivités publiques dans la région, d'autre part, des modalités particulières d'emplois des intéressés ainsi que des avantages spéciaux résultant de leur statut ».
- Circulaire de la Direction du Personnel du Ministère des Travaux Publics GP II n° 103 du 9 juin 1950 : La référence salariale pour les OPA est soit l'industrie des travaux publics, soit l'industrie des métaux. « ... Vous devrez rechercher quels sont les salaires pratiqués, soit par les industries des métaux, soit par les entreprises de travaux publics de votre département pour déterminer les salaires de base qu'il convient d'adopter... »
- Circulaire n° 108 du 24 septembre 1952 : Echelonnement indiciaire des Ouvriers des Parcs et Ateliers en référence avec le département de la Seine (Industrie des Travaux Publics), mais avec un abattement de zone selon les départements. Il y a 9 niveaux de classifications du « manœuvre ordinaire » à l' « ouvrier hautement qualifié », de 100 à 160 Francs (région parisienne).

Le 6 août 1952 une circulaire (n° 88) assimile les auxiliaires des Laboratoires Régionaux aux Ouvriers des Parcs et Ateliers. Cette situation se prolonge jusqu'en 1957.

### **1957.**

La Direction des Routes décide que la référence principale pour les auxiliaires des Laboratoires

---

<sup>58</sup> Il s'agit encore du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées.

des Ponts et Chaussées (LCPC et Laboratoires Régionaux) sera la convention collective des industries chimiques. Cette dimension est, en effet, assez présente dans l'activité des Laboratoires. Les Ouvriers des Parcs et Ateliers restent, eux, en référence avec les travaux publics ou la métallurgie.

### 1959.

Les revendications qui dominent parmi les auxiliaires des Laboratoires Régionaux sont : les classifications, les conditions de travail, et surtout la parité LCPC / Laboratoires Régionaux en matière de classifications et de rémunérations. Les Directions de Laboratoire Régional considèrent prématuré de débattre de cette question. S'expriment alors des demandes ou des projets syndicaux de « *règlement intérieur* » spécifique à chaque Laboratoire.

Le secrétaire du syndicat CGT du Laboratoire Régional de ROUEN (et du Centre d'Expérimentations Routières) fait état d'un écart de salaires de 19 % en moyenne vis-à-vis du LCPC. Il réclame dans un courrier adressé à l'Ingénieur en Chef départemental et suite à une assemblée générale du personnel, un premier rattrapage de 10 %. Il ajoute, d'autre part, qu'un écart de traitement et de référence existe entre personnel ouvrier et personnel du Laboratoire ; « *...Ce personnel [ouvrier] est appelé à collaborer avec le personnel du Laboratoire. Il est même amené à exécuter ou à participer à l'exécution des essais. Nous pensons donc qu'il conviendrait de régir l'ensemble du personnel par une même convention collective, à savoir celle des industries chimiques* ». Dans sa réponse du 2 décembre 1959, l'Ingénieur en Chef reconnaît « *qu'il faut allouer des salaires suffisants pour conserver un personnel de qualité au Laboratoire Régional. Mais pour les raisons que je vous ai exposées... il ne m'est pas possible d'accroître encore le déséquilibre qui apparaît actuellement entre les salaires des agents du Laboratoire et ceux des agents des autres services placés sous mon autorité. Pour ces mêmes raisons, je ne vois pas la possibilité de rattacher à la convention des industries chimiques le personnel ouvrier du Laboratoire ; ces ouvriers exercent, en effet, des fonctions identiques à celles des ouvriers des parcs et ateliers des Ponts et Chaussées et il paraît normal et équitable dans ces conditions de leur donner les mêmes salaires* ». Si l'argument de l'équité est partagé par l'un et par l'autre, la référence choisie n'est pas la même entre le syndicaliste et le responsable administratif..

### 1960.

Pour accompagner la mise en place du Fonds Spécial d'Investissement Routier (FSIR), le Gouvernement a autorisé le recrutement de personnels contractuels au sein du Ministère des Travaux Publics. Devant l'extension des programmes de grands travaux d'équipement routier, un début de développement de carrière, avec plusieurs échelons, est offert à ces agents. Mais ces mesures ne s'appliquent pas aux « *auxiliaires du FSIR* » et aux « *agents payés sur fonds de travaux* ».

Par ailleurs le système de retraite complémentaire pour les auxiliaires de la fonction publique se précise. L'IPACTE<sup>59</sup> est ouverte aux auxiliaires du LCPC qui occupent un emploi à temps complet, qui sont ingénieurs diplômés ou assimilés, dont la rémunération est supérieure à l'indice fonction publique 225 et qui ne sont pas affiliés à un autre régime de retraite (Décret n° 59-1569 du 3 décembre 1959). Une instruction du 10 novembre 1960 ouvre de manière similaire l'IGRANTE<sup>60</sup> aux auxiliaires « *non-cadres* ». Mais le rattachement à la fonction publique est encore bien incertain. En 1962 la compagnie d'assurance L'ABEILLE démarche le LCPC en proposant l'affiliation de ses agents non-fonctionnaires à un « *régime de retraite et de prévoyance du type de celui des cadres de l'industrie et du commerce* ». Cette proposition fait l'objet d'une étude entre 1962 et 1965 de la part de la Direction. L'affiliation à l'IGRANTE et à l'IPACTE de l'ensemble des auxiliaires des Laboratoires n'interviendra qu'à compter du 1er janvier 1969, suite à la grève de mai 1968.

Parallèlement à cela, la MGET (Mutuelle Générale de l'Équipement et des Transports -

<sup>59</sup> retraite complémentaire des cadres non-titulaires de la fonction publique, intégrée par la suite dans l'IRCANTEC.

<sup>60</sup> retraite complémentaire des non-cadres non-titulaires de la fonction publique, intégrée par la suite dans l'IRCANTEC.

couverture complémentaire à l'assurance maladie) ouvre ses portes en février 1962 aux agents temporaires du LCPC.

### 1961.

Fin 1960 une violente polémique se déclenche entre FO et CGT-CFTC à propos des Laboratoires<sup>61</sup>. Ceux-ci ont déjà pris de l'ampleur et la question du « statut » des personnels auxiliaires domine.

Depuis 1958, la Fédération FO des Travaux Publics et des Transports a proposé d'intégrer les Laboratoires dans l'organisation des Ponts et Chaussées et, pour les personnels de ces organismes, de se référer à la fonction publique - c'est-à-dire de prévoir leur intégration ou leur assimilation aux corps de fonctionnaire. Ce projet a été présenté au Ministre des Travaux Publics, Robert BURON, en juillet 1958 et au Directeur du Personnel, Adrien SPINETTA.

Le Directeur du LCPC est totalement opposé à ce projet. La CGT également.

Deux orientations s'opposent : administration publique ou entreprise publique ?

La Fédération FO avec son Secrétaire Général, Roger LAPEYRE, rencontre le Directeur du LCPC le 27 janvier 1959. Celui-ci avance l'idée d'une transformation des Laboratoires en établissement à caractère industriel et commercial avec un budget autonome. FO n'est pas, a priori, opposé à cette solution « *en dehors des règles de la fonction publique* ».

Mais la publication de la « *Circulaire PELTIER* » en mars 1959 déclenche la colère de FO. Pour ce syndicat ce texte fige les choses en l'état. Il est, d'après lui, contraire aux règles budgétaires, il outrepassa le point de vue du Directeur du Personnel et du Ministre.

La polémique enfle et le Ministre charge M. CHARTON, Administrateur Civil au sein du Ministère, d'étudier le problème. La Fédération FO, avec la Secrétaire du syndicat FO du LCPC, présente ses réflexions et propositions.

Roger LAPEYRE signe un article, fin 1960, dans le bulletin de sa Fédération intitulé : « *Dans les Laboratoires : Quand régnera l'ordre...* »

Dans un document commun, les syndicats CGT et CFTC s'adressent le 13 février 1961 à tous les agents des Laboratoires des Ponts et Chaussées. Ils prennent fait et cause pour la « *Circulaire PELTIER* » de 1959 « *positive... mais devant être améliorée et étendue à l'ensemble des agents et catégories [des] Laboratoires* ». Les deux syndicats dénoncent le projet de FO. Celui-ci produirait une diminution sensible des salaires des auxiliaires des Laboratoires s'ils étaient intégrés dans la fonction publique. CGT et CFTC réaffirment leur point de vue :

« *Non à un statut assurant la stabilité, mais avec des situations de misère...*

« *Oui à un statut, à partir d'un niveau de salaire acceptable...* »

La « *Circulaire PELTIER* » de mars 1959 est considérée - par la CGT et la CFTC - comme une bonne base de départ.

Une assemblée générale du personnel du LCPC a lieu le 18 janvier 1961. CGT, CFTC, mais aussi FO exposent leur point de vue. Les personnels sont d'accord avec l'expression CGT-CFTC. FO fléchit. Une délégation des trois syndicats est reçue par M. CHARTON le 27 janvier 1961 et par la Direction du LCPC le 31 janvier 1961. S'achemine-t-on vers une unité syndicale ?

Il n'en est rien. Dans une lettre du 1er février 1961, la Fédération FO précise qu'« *il [le syndicat FO] n'a de directives et mandat à recevoir que de ses adhérents. Les assemblées, même "unanimes", n'ont aucune qualité pour traiter avec les pouvoirs publics. Chacun doit savoir qu'aucune assemblée générale n'a pouvoir réglementaire de se substituer aux groupements professionnels prévus par la loi et que les non-syndiqués ne peuvent avoir aucune influence sur l'action réfléchie et étudiée de nos syndicats et Fédération FO* ».

---

<sup>61</sup> Une polémique du même genre aura lieu en 1974 entre la CGT des CETE et Laboratoires et le Syndicat FO des Ingénieurs des TPE à propos de « *l'évolution des CETE* ».



Ce courrier accentue la division et met en porte-à-faux le syndicat FO du LCPC.

Le 22 février 1961, la Fédération FO s'adresse de manière embarrassée, au personnel du LCPC : pas question de réduire les rémunérations basées sur la circulaire PELTIER !

CGT et CFTC proposent le 9 mars 1961 au syndicat FO une « charte commune » basée sur l'expression de l'assemblée générale du 18 janvier. Le 13 mars 1961, la Fédération FO met « les points sur les i » : la « circulaire PELTIER » du 19 mars 1959 n'a « aucun rapport avec l'organisation indispensable des Laboratoires ». Pour FO la priorité de la discussion doit porter sur l'organisation juridique des Laboratoires avant que d'aborder le statut des personnels. FO se coupe, pour longtemps, d'une influence parmi le personnel auxiliaire des Laboratoires...

Cette polémique rejaillira par la suite et l'opposition FO / CGT-CFDT se poursuivra encore longtemps.

Leurs bases syndicales sont assez différentes.

CGT, CFTC puis CFDT sont organisés prioritairement parmi les auxiliaires des Laboratoires. Bien qu'en relation avec d'autres syndicats de la fonction publique, ils construisent leurs expressions revendicatives beaucoup plus en termes de niveau de salaire, de couverture sociale, de classifications qu'en référence avec un statut - fort imprécis alors - des organismes.

FO est peu implanté parmi les personnels des Laboratoires. Ses adhérents sont principalement parmi les quelques fonctionnaires présents et, surtout, la plupart des Directeurs de Laboratoire au sein de leur puissant syndicat des Ingénieurs des TPE. Si les organismes (LCPC, Laboratoires Régionaux) sont perçus positivement par le syndicat FO et valorisant pour plusieurs de ses membres, le recours à des auxiliaires heurte ses conceptions et la perspective d'un « statut » conçu en dehors du cadre de la fonction publique est rejetée.

Cette confrontation entre FO et CGT-CFDT va marquer durablement le paysage syndical des Laboratoires des ponts et Chaussées, puis celui des CETE.

## 1962.

En matière de classifications et de rémunérations, mais aussi dans d'autres domaines, la référence principale est la convention collective des industries chimiques.

L'accord salarial signé dans ce secteur (entre le Patronat, FO, CGC et des Syndicats Indépendants) le 7 novembre 1961 a des retombées au sein du LCPC et des Laboratoires Régionaux.

Les garanties sociales des auxiliaires s'affinent. Le Directeur du LCPC, Raymond PELTIER saisit, le 25 mai 1962, le Ministre des Travaux Publics pour lui demander de préciser les droits à congés de maladie, retraites et congés de maternité. « Je rappelle que les agents dont il s'agit constituent la masse principale du personnel du Laboratoire... Ils sont tous rémunérés à l'heure et ne bénéficient que du régime général de la Sécurité Sociale, et cette insuffisance des garanties sociales est de plus en plus vivement ressentie par ces agents, qui les comparent à celles qui sont offertes soit à leurs collègues fonctionnaires ou contractuels, soit aux techniciens du secteur privé ».

Le Directeur du LCPC propose au Ministre - avec son « avis très favorable » - d'accorder :

- 1 mois de congé de maladie si nécessaire par année ;
- 14 semaines de rémunération intégrale pour congé maternité.

Une étude interne du LCPC révèle qu'à cette époque de très grandes diversités sociales existent :

	Fonctionnaires	Auxiliaires Travaux Publics	Auxiliaires FSIR	Agents du CEA	Ingénieurs et cadres industries chimiques	Agents de maîtrise industries chimiques
<b>Maladie</b>	3 mois PT 3 mois ½ T	1 mois PT 1 mois ½ T	1 mois PT 1 mois ½ T	3 mois ½ T	4 mois PT 4 mois ½ T	1,5 mois PT 1,5 mois ½ T

PT : plein traitement

½ T : demi- traitement

Le 26 juin 1962 « *une partie importante du personnel du LCPC* » débraye 2 heures pour exiger une couverture sociale améliorée. Le Directeur du LCPC défalque la grève des payes, mais ré-insiste auprès du Ministre des Travaux Publics pour qu'une réponse positive soit faite à sa demande précédente.

Ce qu'il obtient.

À compter du 1 décembre 1962, le personnel temporaire du LCPC bénéficiera d'un congé maladie à plein temps d'un mois et demi par période de 12 mois consécutifs et d'un congé de maternité en rémunération intégrale de 14 semaines. Le 14 janvier 1963, le Directeur du LCPC assimile les congés pour accident du travail aux congés maladie figurant dans sa note du 30 novembre 1962. Le Syndicat National CGT des personnels des Laboratoires des Ponts et Chaussées titre : « *Un an de lutte unie... Un vainqueur : le personnel !* »

Le syndicat développe ses arguments : « *La première leçon que nous voulons tirer ... il n'y a que la lutte qui paye* », et rappelle les étapes : 1961 (unité CGT-CFTC) ; avril 1962 (unité CGT-CFTC-FO) ; débrayage de 2 heures le 26 juin 1962 ; décision en assemblée du personnel du 26 septembre 1962 d'une « *grève surprise* » ; nouveau débrayage de 2 heures le 2 octobre 1962 ; « *grève surprise* » de 2 heures le 19 octobre 1962 ; grève d'une heure le 22 novembre 1962.

Cet acquis social ne s'applique qu'au LCPC. Cela déclenche - évidemment - une demande similaire dans les Laboratoires Régionaux.

Il faudra attendre le 5 octobre 1964 pour que le Directeur des Routes, Roger COQUAND, accorde, suite à une réunion avec les organisations syndicales des Laboratoires tenue le 9 septembre précédent, une « *harmonisation des avantages sociaux* ». Dans cette circulaire du 5 octobre il est précisé :

- que les congés annuels des personnels (auxiliaires) des Laboratoires sont ceux du régime des fonctionnaires des Ponts et Chaussées ;
- que les droits à congés maladie sont :
  - après un an de service : un mois à plein traitement,  
un mois à demi-traitement,
  - après trois ans de service : deux mois à plein traitement,  
deux mois à demi-traitement,
  - après six ans de service : trois mois à plein traitement,  
trois mois à demi-traitement ;
- que les agents travaillant sur chantier se verront attribués des vêtements contre la pluie ou contre le froid et des bottes. Des bleus ou des blouses de travail seront fournis aux agents des Laboratoires.

### **1963.**

L'unité syndicale progresse. Des rencontres ont lieu réunissant les trois Syndicats Nationaux CGT, CFTC et FO. Leurs responsables sont respectivement : D. FRYDMAN, R. LESAGE, et Mlle BENARD. Une délégation des trois syndicats est reçue le 14 juin par le Cabinet du Ministre des Travaux Publics.

Des expressions spécifiques “cadres” commencent à se faire jour. En novembre 1963, une lettre collective des Ingénieurs auxiliaires des Organismes Interdépartementaux de ROUEN s'associe aux demandes générales des personnels et précise des revendications particulières aux personnels d'encadrement (retraite, rémunération, logement, prêts,...).

Les trois Syndicats Nationaux (CGT-CFTC-FO) sont reçus par le Directeur des Routes, Roger COQUAND, le 23 novembre 1963. Dans le prolongement de cette rencontre, ils expriment par écrit

une plate-forme revendicative commune en matière de droits sociaux (congés maladie, congés maternité, accident du travail, congés longue maladie).

### 1964.

D'autres éléments sont l'objet d'affrontements sociaux. Il en est ainsi du paiement des heures supplémentaires et des indemnités de trajet. Dans les Laboratoires les journées de travail sont souvent longues et les déplacements sur chantier sont fréquents.

Comme en matière de congés maladie, le LCPC donne le "la".

Le Directeur du LCPC accorde, à compter du 1er novembre 1964, le paiement d'heures supplémentaires lorsqu'elles s'avèrent strictement conformes à l'horaire de chantier. Les Assistants (Ingénieurs) en sont exclus. Les heures de trajet pour se rendre en mission à l'extérieur sont comptabilisées dans le temps de travail. Le dépassement de l'horaire normal s'accompagne alors d'une majoration de 50 % de la rémunération horaire.

### 1965.

Des relations sociales, sous forme d'audience, se multiplient dans les Laboratoires. Un dialogue s'établit. Des cahiers revendicatifs sont présentés. Des relevés de décisions sont produits. Directions et organisations syndicales publient des comptes rendus.

Par exemple, la Direction du LCPC accorde une audience aux organisations syndicales le 27 janvier 1965. Il est abordé au cours de cette séance :

- les conditions d'un dialogue social régulier (2 à 3 réunions par an),
- les classifications des agents et le projet de création d'une « *Commission paritaire de classement* »,
- l'attribution d'un 13ème mois de salaire,
- la question d'un statut général pour l'ensemble des personnels auxiliaires des Laboratoires,
- l'amélioration des indemnités de trajet,
- un régime complémentaire de retraite pour les cadres,
- l'obtention d'acomptes sur salaire,
- l'obtention de prêts à la construction,
- l'obtention d'autorisation d'absence pour activités syndicales.

Certes toutes les revendications exposées n'obtiennent pas de résultat. Mais les Directions prennent au sérieux ces demandes, questionnent régulièrement leur hiérarchie (Direction du Personnel, Direction des Routes, Ministre,...) et répondent - assez systématiquement - aux questions posées.

### 1966.

Le Syndicat National CGT des personnels des Laboratoires des Ponts et Chaussées existe depuis mars 1958. Mais il n'a pas, jusqu'à présent, une dimension vraiment nationale. Il rassemble les sections des différents Laboratoires. La bataille principale consiste à obtenir ce qui existe au LCPC.

Le 16 avril 1966 se tient à PARIS une assemblée des représentants des sections CGT des Laboratoires. Au cours de cette réunion il est adopté un « *programme revendicatif national* ». Celui-ci prend en compte les revendications nationales de la Confédération CGT et s'inscrit dans les actions générales à venir. Concernant les problèmes particuliers aux personnels des Laboratoires, il développe des revendications sur :

- salaires, conditions de travail, promotion interne, libertés syndicales,...
- indemnités de déplacements
- retraites complémentaires

- utilisation des crédits prévus pour les travaux routiers
- création d'un établissement public englobant tous les Laboratoires
- élaboration d'un statut national du personnel.

La CGT affirme sa volonté de « *soumettre ce programme aux syndicats CFDT et FO pour rechercher avec eux les moyens de faire aboutir une plate-forme revendicative commune par l'action unie des personnels* ».

Cette assemblée du 16 avril 1966 est un véritable “pré-congrès” du Syndicat National CGT. Le premier congrès national aura lieu l'année suivante, les 17 et 18 mars 1967 à PARIS dans le 15<sup>e</sup> arrondissement. D'autres suivront, en moyenne tous les 2 ans jusqu'en 1981, où il sera adopté une périodicité de 3 ans.

Lors d'une nouvelle audience au LCPC - le 18 mai 1966 - les questions précédentes sont de nouveau évoquées, mais aussi les accidents du travail et les garanties salariales dans ce domaine. Il est obtenu une réduction du temps de travail de 15 minutes par jour pour les femmes enceintes à partir du 5<sup>ème</sup> mois de grossesse, des autorisations d'absence pour la garde d'enfant malade qui « *pourront être payées dans certains cas exceptionnels* ».

En matière de libertés syndicales, un local est accordé aux organisations syndicales, ainsi que la possibilité de réunir le personnel, mais hors temps de travail. Un jour de délégation syndicale par mois est attribué par organisation syndicale.

## **1967.**

Les questions salariales sont très présentes. Elles sont liées aux classifications et renvoient à la demande répétée d'un « *statut national* » pour les auxiliaires des Laboratoires. Elles sont conditionnées également au système de revalorisation périodique des salaires, compte tenu de la hausse des prix et des références choisies.

La convention collective des industries chimiques détermine ces évolutions. C'est elle qui fait varier la valeur du point de rémunération des auxiliaires des Laboratoires. Les rapports sociaux et leurs résultats dans le secteur de la chimie ont leur traduction dans le réseau des Laboratoires... Une sorte de lutte par délégation ! Dans les Laboratoires quelques soutiens revendicatifs se manifestent en direction des salariés des industries chimiques, mais cela reste marginal.

L'indexation “chimie” est intéressante. Ce secteur est en développement. Les luttes sont nombreuses. Les avancées sociales sont automatiquement traduites dans les salaires des auxiliaires des Laboratoires.

Déjà le Contrôleur Financier auprès du Ministère des Travaux Publics a interpellé la Direction du Personnel en février 1965 sur cet aspect et sur le fait que les « *salaires [des auxiliaires des Laboratoires] sont supérieurs [de + 13,2 % à + 40,25 %] à la rémunération moyenne nationale des personnels et ouvriers de l'industrie chimique publiée par le Secrétaire Général de la Fédération des industries chimiques FO* » [!]. La réponse de la Direction du LCPC est embarrassée : certains chiffres sont des prévisions de dépenses, les salaires du LCPC sont exclusifs de toute prime, les horaires ne sont pas les mêmes (40h au LCPC ; 46h 50 dans les industries chimiques),... Le calcul de la Direction du LCPC rétablit l'écart, en faveur du LCPC, entre Laboratoire et Industries Chimiques à + 5,6 % pour les aides-opérateurs, + 8,2 % pour les opérateurs, + 5,8 % pour les ouvriers. Parallèlement à sa démonstration, la Direction du LCPC étudie « *un système d'ajustement quasi automatique de salaires avec le secteur privé concurrentiel* ». Les références seraient élargies : Industries Chimiques mais également CEA, CNRS, ONERA, CEBTP, CERILH, IRCHA, BCEOM.

Lorsque les perspectives de nouvelles revalorisations du “point 100” Chimie sont publiées (+ 5,5 % du 1<sup>er</sup> janvier 1967 ; + 8,17 % au 1<sup>er</sup> mars 1967), le Directeur du LCPC décide, en accord avec le Directeur des Routes et de la Circulation Routière, de ne pas appliquer l'augmentation du 1<sup>er</sup> mars 1967. L'annonce en est faite aux représentants des Syndicats Nationaux des Laboratoires par le

Directeur des Routes le 14 février 1967. CGT-CFDT-FO protestent vigoureusement. Des actions revendicatives se développent dans les Laboratoires pour conserver l'indexation sur les industries chimiques.

Le 16 février 1967, Roger COQUAND se rend ROUEN pour participer à un dîner-débat sur le thème : « *Routes et Autoroutes* », placé sous la présidence du Préfet de Seine-Maritime et sur l'invitation de la section rouennaise de la Société des Ingénieurs Civils. La CGT et la CFDT de l'Organisme Technique Régional de ROUEN appellent les agents du Laboratoire Régional et des Organismes Spécialisés à manifester à l'entrée de la salle. Plus de 100 manifestants sont présents et expriment leur demande d'« *augmentation des salaires* » et de « *statut national* ». C'est « *la fête à COQUAND* » ! L'ampleur et la forme de l'action ne sont pas éloignées de ce qui adviendra l'année suivante,...

Les jours et les mois qui suivent, la protestation se poursuit dans les Laboratoires.

Le directeur du LCPC propose au Directeur des Routes de passer de l'indexation « *Chimie* » à l'indexation « *INSEE du taux des salaires horaires de l'industrie chimique* ». Cet indice est très proche de l'indice INSEE global « *toutes industries* ». Le Directeur des Routes et de la Circulation Routière décide donc de modifier le système d'indexation des salaires du personnel temporaire des Laboratoires. À compter du 1er janvier 1968, ceux-ci seront indexés sur les variations de l'indice INSEE (taux des salaires horaires de l'industrie chimique - France entière). Un ajustement se fera chaque année, en principe le 1er janvier.

Courant juillet 1967, sur sollicitation du Directeur du Laboratoire de TRAPPES, animateur du « *réseau* » des Chefs de Laboratoires Régionaux, une entrevue a lieu avec les représentants des Syndicats Nationaux CGT, CFDT et FO (FO décline l'invitation).

Les Directeurs de Laboratoires Régionaux font savoir qu'ils n'ont pas été consultés sur le nouveau système d'indexation des salaires. Ils affirment leur volonté d'unifier les règles régissant les personnels auxiliaires des Laboratoires Régionaux. Ils souhaitent se doter d'un « *secrétariat permanent des Directeurs de Laboratoires Régionaux* ».

La gestion des personnels auxiliaires et celle des Laboratoires Régionaux sont de plus en plus centralisées au niveau du LCPC et de la Direction des Routes. Les revendications d'équité sociale et de statut national des personnels contribuent également à ce mouvement. Les Directions de Laboratoires Régionaux cherchent à se repositionner entre la Direction du LCPC et leurs personnels.

Cette année 1967, après trois motions de censure repoussées et deux rejets du Sénat, l'Assemblée Nationale vote les pouvoirs spéciaux. Le Gouvernement légifère par ordonnances (intéressement des salariés, sécurité sociale). Certaines mesures concernent les licenciements et garanties de ressources des travailleurs privés d'emploi. Les agents dits « *temporaires* » des Laboratoires sont reconnus comme des « *agents civils non-fonctionnaires employés de manière permanente* » (les Ouvriers des Parcs et Ateliers également).

De ce fait ils bénéficient d'une durée de préavis de licenciement de deux mois pour les Assistants (assimilés à la catégorie A de la fonction publique) et d'un mois pour les autres agents. L'indemnité de licenciement prévue par les décrets n° 66-833 et 55-159, leur est due (modalités d'indemnisation en cas de licenciement des agents contractuels et temporaires de l'Etat et des Etablissements publics de l'Etat).

Ces dispositions nouvelles sont d'autant plus sensibles qu'un ingénieur (RUIZ) vient d'être licencié, le 24 novembre 1967, au Laboratoire de STRASBOURG. Cela déclenche une protestation nationale organisée par la CGT et la CFDT et soutenue par des groupes d'Assistants. Les spécificités de l'encadrement non-fonctionnaires commencent à émerger.

C'est au cours des grèves de 1968 et dans les négociations qui suivront que l'identité «cadre» apparaît comme une donnée sociale et syndicale.

## 1968.

De nombreux problèmes sociaux s'accumulent.

À qualification égale, l'écart de salaire entre le LCPC et des Laboratoires Régionaux tels que COLMAR, SAINT-BRIEUC, ANGERS,... est encore de 4 % du fait des abattements de zone. Les horaires de travail varient de 40 h à 46 h. Les classifications sont loin d'être comparables. La combinaison de ces aspects produit pour certaines classifications un écart, entre le LCPC et des Laboratoires Régionaux, de plus de 30 %.

L'année précédente, le premier Congrès du Syndicat National CGT des personnels des Laboratoires des Ponts et Chaussées s'est tenu à PARIS, dans le 15<sup>e</sup> arrondissement. Un programme revendicatif national a été adopté. Au cours de l'année 1967, les personnels des Laboratoires ont participé à plusieurs grèves nationales, le plus souvent unitaires CGT-CFDT : 1<sup>er</sup> février, 17 mai, 13 décembre.

Début 1968, le contexte revendicatif se précise :

- La CGT s'adresse à la CFDT le 14 janvier 1968. Elle propose une journée d'action et une demande d'audience commune auprès du Directeur des Routes, Gilbert DREYFUS. Les revendications mises en avant sont la révision et l'amélioration des circulaires COQUAND et PELTIER, la parité complète entre LCPC et Laboratoires Régionaux.
- Le Syndicat National CFDT des Laboratoires tient son Congrès le 20 janvier 1968 à PARIS. Plusieurs motions sont adoptées, dont l'une sur « *l'avenir des Laboratoires* ». Il est demandé un statut national des personnels, une augmentation des crédits, une meilleure articulation entre Laboratoires Régionaux et Laboratoires Départementaux.
- Mars 1968 : la plate-forme revendicative adoptée au Congrès de la CGT est diffusée auprès des personnels des Laboratoires dans un numéro spécial du bulletin d'information du syndicat. Ce syndicat lance auprès des personnels une pétition en direction du Directeur des Routes. Elle recueille 984 signatures dans l'ensemble des Laboratoires de province et des OTR (pour un effectif total en personnel d'environ 2000). Elle sera remise lors de l'audience du 17 avril.
- Mars 1968 : dans une lettre commune au Directeur des Routes et de la Circulation Routière, les Secrétaires Généraux des syndicats CGT (Y.RUBAN) et CFDT (J.P.GOURGUES) demandent la suppression des abattements de zones de salaire.
- 17 avril 1968 : le Directeur des Routes, Gilbert DREYFUS, accorde une audience aux délégués syndicaux des Laboratoires. Les questions évoquées sont : les abattements de zones, les différences d'indices entre LCPC et Laboratoires Régionaux pour certaines catégories, l'étude d'une grille unique pour l'ensemble des Laboratoires, l'affiliation à l'IPACTE de nouvelles catégories d'agents. À la suite de cette audience, la Direction du LCPC étudie les réponses possibles. Elle est favorable, dans son principe, à une grille unique de classification des agents non-fonctionnaires de tous les Laboratoires. La Direction du LCPC souhaite pouvoir formuler des propositions au Directeur des Routes « *pour le 15 mai* ».

Mais les événements s'accélèrent...

La grève va toucher la plupart des Laboratoires.

Témoignages :

Yvon RUBAN (alors Secrétaire Général du Syndicat National CGT des personnels des Laboratoires des Ponts et Chaussées). Yvon RUBAN est un agent du LCPC.

« ... Le 13 mai, pratiquement partout, au LCPC et en province, l'arrêt de travail et la participation aux manifestations en solidarité avec les étudiants, contre les brutalités policières et pour les revendications, furent très massifs.

*Puis le 20 mai, presque tous les Labos et OTR étaient en grève à l'appel de la CGT et de la CFDT. Aussitôt, les deux Syndicats Nationaux demandaient à être reçus d'urgence par le Directeur des Routes.*

*L'audience eut lieu le mercredi 22 mai où, forts de la paralysie de ROUEN, LILLE, BONDY, FONTAINEBLEAU, du LCPC, de SAINT-BRIEUC, MARSEILLE, SAINT-QUENTIN, STRASBOURG, LYON, BORDEAUX, NANCY, ANGERS et TOULOUSE, nous vîmes M. DREYFUS perdre sa belle assurance du 17 avril. Il voulut tergiverser, mais devant la fermeté de la délégation, accepta que s'ouvrent au début de la semaine suivante, des discussions paritaires pour des réformes importantes en vue de la fusion à brève échéance des circulaires COQUAND et PELTIER en un texte unique aligné sur celui du LCPC ; que soit mis en place un autre groupe paritaire chargé de l'étude d'un futur Statut National.*

*Dès après cette entrevue, un appel fut lancé à toutes les sections en grève pour poursuivre celle-ci, pour rappeler par téléphone à la Direction des Routes les exigences des personnels et pour participer à toutes les manifestations organisées par les Unions Locales, Unions Départementales et Confédérations syndicales.*

*Partout, les assemblées des personnels avaient organisé dès le 20 mai, des délégations auprès des Directions locales et obtenaient, en de nombreux endroits, satisfaction sur des revendications jusqu'alors refusées.*

...

*Nous avons convenu que les personnels qui avaient décidé la grève, l'avaient reconduite de jour en jour, décideraient eux-même de la reprise ou de la poursuite après examen du résultat des négociations. Dans la plupart des lieux, après appréciations des Conseils et Bureaux des sections CGT, la décision fut prise par les assemblées de reprendre le travail le 4 juin, après le week-end prolongé de la Pentecôte ».*

Michel GERGAUD (dirigeant national de la CFDT). Michel GERGAUD est un agent du Laboratoire d'ANGERS.

*« Arrive 1968, la section CFDT qui n'a que 4 ans d'existence sera le moteur de la mobilisation. Le 14 mai, après une assemblée du personnel mémorable (la salle de conférence est "pleine à craquer"), la grève est votée à bulletins secrets à plus de 75 % des votants ; le soir même, l'occupation du labo sera décidée. Jean-Pierre QUENECANT et Michel GERGAUD y passeront la première nuit, après avoir "emprunté" les clés à Roland LERAY, concierge.*

*Le lendemain, dès 6 heures le piquet de grève est là, et verrouille résolument l'accès du Laboratoire. M. DOSSO, nous demandera aimablement de pouvoir travailler dans son bureau, ce qu'il fera durant toute la durée de l'occupation du labo. A ce propos, il faut rendre hommage à M. DOSSO, qui durant ce conflit a eu une attitude de neutralité exemplaire et un respect de la parole donnée aux personnels grévistes, l'occupation du labo s'organise, gardé jour et nuit (avec la participation du chien de Max ABLAIN).*

*Au fil des jours, les événements s'accroissent, les centraux téléphoniques sont occupés par les CRS et on ne peut plus joindre les Syndicats du LCPC où doivent se dérouler des négociations avec le Directeur des Routes.*

*Il faut faire quelque chose, Michel GERGAUD est d'accord pour monter à PARIS et participer aux négociations. Oui, mais ! il n'y a plus d'essence. Une caisse de grève est constituée pour payer l'essence qui est soutirée des "Tubes" (1500 kg Citroën) pour remplir le réservoir et de nombreux jerricans pour le retour et les parisiens... Jean-Pierre QUENECANT sera du premier voyage.*

*Les militants CFDT du LCPC nous réserveront un accueil et un hébergement chaleureux. Nous leur transversons quelques litres de précieux liquide pour qu'ils puissent rentrer chez eux le soir, c'est ça la solidarité...*

*10 jours de négociations non-stop pour l'intersyndicale CFDT-CGT soutenue par tous les personnels des Labos, de la fonction publique et les travailleurs du privé, un tel rapport de force n'existe que très rarement.*

*Au Laboratoire Régional d'ANGERS pendant ce temps-là, ça discute sur les problèmes locaux : Jacques RABARRON et Jacques BELLANGER seront les moteurs CFDT ».*

## BORDEAUX.

Participation de nombreux agents du Laboratoire à la manifestation du 13 mai.

Vendredi 24 mai : réunion générale du personnel du Laboratoire au réfectoire. CGT et CFDT proposent la grève et l'occupation. Discussions contradictoires, puis la majorité se prononce « pour ».

Mise en place d'un comité de grève. Assemblée générale chaque jour pour décider de la suite.  
La grève se prolonge jusqu'au 31 mai, où un « *procès-verbal* » de négociations est adopté.

#### MARSEILLE (le Laboratoire n'a pas encore déménagé à AIX).

Grande manifestation le 1er mai à MARSEILLE.

13 mai, une partie importante du personnel du Laboratoire participe à la manifestation.

La grève, avec occupation des locaux, est décidée par un vote du personnel à bulletins secrets.

Un piquet de grève est mis en place.

Chaque jour l'assemblée décide de la suite.

Des contacts sont pris avec l'implantation d'AIX où une section syndicale CGT sera créée.

#### LYON.

13 mai : 15 grévistes.

21 mai : assemblée très nombreuse du personnel. La CGT présente une motion à porter au Directeur. Pendant l'audience, l'occupation du Laboratoire est décidée et exécutée...

Durant l'occupation des locaux, agents grévistes et non-grévistes cohabitent.

#### LILLE.

11 mai : 50 000 manifestants à LILLE pour l'emploi et la sécurité sociale. Des agents du Laboratoire sont présents.

13 mai : grève générale CGT-CFDT. Une majorité du personnel du Laboratoire cesse le travail. Beaucoup participent à la manifestation.

20 mai : la grève est décidée au Laboratoire, avec occupation des locaux.

Elle sera effective deux semaines consécutives, jours et nuits.

Mise en place d'un comité de grève.

Reconduction du mouvement chaque jour par assemblée générale.

Reprise du travail, décidée en assemblée générale le 1er juin pour le 4 juin. Le comité de grève éprouva de la difficulté pour faire évacuer le Laboratoire et en déloger quelques agents qui, ayant fêté les acquis sociaux obtenus, ne se souvenaient visiblement plus des décisions prises le matin même...

#### ROUEN.

8 mai : manifestation contre les brutalités policières. Participation d'agents du Laboratoire.

13 mai : rassemblement devant l'entrée du Laboratoire et participation à la manifestation.

20 mai matin : appel CGT à la grève reconductible. Assemblée du personnel. Décision prise avec occupation. Première délégation CGT-CFDT auprès du Directeur du Laboratoire

Mise en place d'un comité de grève.

Assemblée générale des personnels chaque matin.

Contacts avec d'autres secteurs professionnels ou du Ministère. Le parc départemental de l'Équipement se met en grève et crée sa section CGT.

2 semaines de grève. La reprise du travail est votée pour le 5 juin.

Et du côté des Directions ?

Dans une contribution à cette recherche historique sur les Laboratoires Régionaux, André PASQUET, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Directeur du LCPC à l'époque rapporte une note qu'il avait rédigée en avril 1999.

[Le mois de mai 1968 au LCPC]. « *Ce fut l'occasion d'une réflexion approfondie qui réunit les délégués syndicaux des Laboratoires. Les conditions de travail, le niveau et l'indexation des salaires l'interprétation du*



*règlement intérieur, les équipements, la programmation des recherches, la sécurité du travail, l'action sociale, le présent et l'avenir des Laboratoires, tout fut mis sur la table et discuté sérieusement. Aucun sujet ne fut écarté et chacun put s'exprimer librement et aussi longtemps qu'il le souhaitait. À aucun moment ne fut mis en cause la liberté du travail pour ceux qui le voulaient. Et vers la fin du mois, quand furent confirmés les engagements pris par la Direction - qui furent par la suite rigoureusement tenus - les délégués se levèrent et me tendirent la main spontanément. De tous les souvenirs que je garde de cette époque, c'est à coup sûr celui qui m'est le plus précieux. »*

Maurice VIVIER, Directeur du Laboratoire de LILLE en 1968.

*« Au Laboratoire Régional de LILLE existaient deux syndicats (CGT et CGC) qui n'avaient pas beaucoup à faire ! En effet il m'apparaissait tout à fait fondamental d'informer le personnel directement et d'être informé sans intermédiaires des éventuels problèmes, par de fréquentes réunions ! La salle de conférence avait été prévue pour plus de 100 places assises... »*

Michel STRICHER, Directeur du Laboratoire de NANCY en 1968, et adhérent de la CFDT.

*« Au cours de 42 ans de travail, de nombreux faits m'ont marqué, mais le plus marquant a certainement été l'épisode de trois ou quatre semaines de mai 68. En outre, cela a certainement compté comme frein dans le déroulement de ma carrière et a permis aux Renseignements Généraux de s'intéresser à moi et de ne plus me quitter dans leur grande sollicitude !!!*

*Durant ces quelques jours, pour la majorité d'une génération de travailleurs, bien des choses ont changé. Pour beaucoup d'entre eux, même si leur comportement est revenu dans la norme ensuite, le regard sur le monde du travail, sur les patrons, sur les motivations profondes de tout un chacun et de tout le système, n'a plus jamais été le même !*

*Cela a commencé par une grande espérance non réfléchie et donc un peu utopique qui a animé tous les participants, des très actifs aux peu dynamiques. Je me souviens encore de ces espérances, de ces projets d'avenir partagés, de ce sens de la communication, de celui de l'écoute qui nous animaient tous. C'est la seule fois où j'ai vu une réflexion collective se couper de toutes les convenances, de toutes les conventions, de tous les schémas préétablis. Cela était loin de tout le climat de suspicion, de reproches qui sont faits à ceux un peu rêveurs, qui formulent des idées nouvelles, en dehors des règles actuelles a priori immuables.*

*Avec quelle conviction les gens passaient des journées entières à réfléchir, bâtir, réorganiser. Parallèlement, il faut voir comme le pouvoir en place ne pouvait que laisser-faire et ne cherchait pas à reprendre en main la situation, et pourtant ce n'était pas la chienlit. Avec les copains de divers syndicats, nous avons passé des journées entières à une nouvelle organisation des mécanismes sociaux du travail, où chacun aurait droit à la parole sans mettre en péril, le système et les objectifs du Service Public, ainsi que l'obligation d'assurer sa part de production.*

*Je me souviens surtout de l'unanimité des acteurs du mouvement au sein de la Direction de l'Équipement et aussi des assemblées générales où des agents qui n'avaient jamais paru actifs prenaient la parole et savaient défendre leur point de vue. Cela ne peut se mesurer, mais quelle quantité d'espoir était en jeu ! Dans aucun autre événement je n'ai vu une telle prise en compte de "l'autre", une telle expression des idées, des avis, des raisonnements et des aspirations même les plus personnelles et les plus utopiques. Comme quoi, quand cela en vaut la peine, la communication ça marche !*

*Concrètement, les journées étaient longues avec les assemblées générales, les rencontres ou réunions urgentes avec le Directeur, les passages au boulot pour continuer à mettre au travail les très rares gars non en grève. Il y eut aussi quelques sorties à PARIS pour le travail et aussi pour participer à l'entraînement à la course à pied des CRS, cela défoule et remet en condition au propre et au figuré !*

*Le plus mauvais moment de ces événements de mai 68, fut le jour où on sentit que cela tournerait à la défaite et à la reprise en mains de la situation par les forces dites "traditionnelles". L'instant précis de ce changement fut parfaitement sensible par tous les acteurs principaux qu'ils soient du côté de l'ordre ou du côté de la transformation de la société.*

*Après cette prise de conscience du fait que c'était foutu, non de notre faute et non plus par une victoire des politiciens en place, nous avons encore oeuvré quelques jours avec tous ces participants qui continuaient à espérer ! Je m'étonne du*

*fait que par la suite, tous ceux qui ont analysé ces événements, n'ont pas assez insisté sur ce point de revirement et ses causes. Cela est peut-être dû au fait que ce temps est trop proche !*

*En plus de toutes ces considérations, je dois préciser que pour tous les membres actifs des équipes qui conduisaient "mai 68" le virage que j'ai longuement commenté, s'est produit quand l'état-major de la CGT a donné la consigne à ses troupes de "meneurs" de "laisser tomber", de ne plus être actifs dans le mouvement, de tout laisser se conclure par un retour à l'ordre traditionnel.*

*À ce revirement, je ne vois qu'une explication : le mouvement allait réussir, mais sans une main mise et un pilotage de la CGT et donc du PC. Que la révolution se fasse sans être conforme au modèle communiste, cela flanquait tout par terre dans la stratégie du PC. En France et ailleurs !*

*Avec le recul, après 40 ans d'expériences professionnelles, avec des formations au Management et l'exercice des fonctions de chef de service durant 20 ans environ, je suis toujours persuadé que le Service de l'Équipement aurait pu fonctionner comme on le pensait et le bâtissait. Mais il y aurait certainement fallu que les chefs soient d'un autre acabit, d'un autre style et d'une autre "pointure".*

*D'ailleurs, le Patron avec qui nous avons "travaillé" durant ces quelques jours était de cette pointure et je pense qu'il aurait fait l'affaire. Il dénotait tellement de ses collègues qu'il n'est pas resté à l'Équipement, la dernière fois que j'en ai entendu parler, il était Préfet de la Région Parisienne ! Malgré notre "prise de pouvoir" à trois syndiqués, nous avions des relations très correctes et très conviviales avec lui, sans qu'il nous fasse des "coups en vache" et nous débîne !*

...

*Alors ! Mai 68 correspondait bien à quelque chose dans la tête de ceux qui pensaient que cela pourrait changer ! »*

### Quels résultats ont apporté le conflit de mai 1968 ?

D'abord une revalorisation des salariés et de leurs organisations syndicales.

*« Comment ne pas noter un net changement d'attitude de l'Ingénieur en chef envers nos militants, lui qui, peu auparavant faisait preuve d'un autoritarisme d'un autre âge et ne cédait jamais la moindre concession que devant des rapports de force impliquant de nombreux agents. Je fus syncopé en ce jour de mai où, m'appêtant à entrer dans la salle de conférence, d'un geste d'une inattendue familiarité, ils m'attrapa par l'épaule et me demanda, "mi figue-mi raisin" : "Dites, PRIVAT, si je prends ma voiture de fonctions, vous n'allez pas leur dire que c'est une provocation ?" » (Robert PRIVAT - ROUEN).*

*« Au sein de l'Organisme Technique Régional (OTR) seul le Labo a un syndicat [CGT], mais c'est une organisation sans réel passé. Il est composé de gens qui veulent réagir face au despotisme du Directeur dont la spécialité est le licenciement sans appel. Avant mai 1968, huit collègues ont subi ce châtiment, pour des affaires pour le moins discutables : l'un d'eux avait été licencié, accusé d'avoir cassé une presse ; en réalité, il était en congé le jour de cet accident ! Peu importe. Comme pour les autres, le point de vue du Directeur se résume à : "On ne discute pas !" ...*

*... Quant à l'essentiel de ce que nous avons gagné au plan local ce fut la reconnaissance de notre section CGT en tant que telle. Ce qui n'était pas rien en regard du climat qui prévalait au Labo avant la grève. » (Bernard DE PILLOT - LYON).*

Les négociations nationales commencent le mardi 28 mai au LCPC sous la présidence de son Directeur André PASQUET qui a mandat du Directeur des Routes pour négocier. Lors des suspensions de séance, il rend compte de l'avancée des discussions à celui-ci.

La délégation du personnel est composée de 4 CGT, 4 CFDT et de 2 FO.

Les discussions se prolongent le 29. André PASQUET rapporte alors les positions du Directeur des Routes qu'il a rencontré.

Le 30 mai, les secrétaires nationaux CGT et CFDT conviennent de l'avancée revendicative obtenue. Ils rédigent un communiqué faisant état de leur point de vue et engagent les personnels des Laboratoires à poursuivre l'action sous les formes déterminées en commun par les deux syndicats.

Le vendredi 31 mai, les deux Secrétaires Nationaux CGT et CFDT ont une nouvelle audience

avec André PASQUET pour préciser certains points.

Les décisions prises sont communiquées par écrit aux représentants syndicaux. Une note de service du 7 juin 1968 les présente.

- Salaires :
  - Indexation semestrielle.
  - Revalorisations au 1-10-1968, puis au 1 4 1969. Les rémunérations des auxiliaires des Laboratoires progressent de + 23 % entre décembre 1967 et octobre 1968. Début de la suppression des abattements de zone qui se poursuit jusqu'en 1970.
  - Acompte immédiat de + 3 %.
  - L'attribution d'un treizième mois est refusée.

Au 1er octobre 1968, les salaires (traitement brut) des non-fonctionnaires du LCPC, s'établissent ainsi (fourchette selon l'ancienneté et la classe) :

Assistants (Ingénieurs) : de 1800 F à 4400 F

TS : de 1300 F à 3000 F

Techniciens : de 900 F à 2300 F

Dessinateurs : de 1000 F à 3000 F

Contremaîtres : de 1600 F à 3000 F

Ouvriers : de 900 F à 2300 F

Manœuvres : de 800 F à 1400 F

Opérateurs : de 1000 F à 3000 F

Aides-opérateurs : de 900 F à 2000 F

Le salaire net moyen dans l'ensemble des Laboratoires se situe à 1500 F ; celui des Techniciens à 1200 F ; des TS à 1750 F ; des Assistants à 2650 F.

- Classifications :
  - Parité des indices de base LCPC / Laboratoires Régionaux, avec garantie de non-déclassement de chaque agent (date d'effet : 1-6-1968).
  - L'automatisme dans les échelons n'est pas obtenue.
  - Mise en place d'une « *Commission Consultative Paritaire Locale* » d'examen des avancements et des licenciements. La demande de mise en place d'une Commission Nationale d'appel pour les licenciements n'est pas acceptée.
  - Automatisation de changement de classification suite à la réussite d'un nouveau diplôme.
  - Mise à l'étude d'un système de notation basée sur des critères simples de qualification et d'efficacité professionnelle.
  - Généralisation d'un préavis de licenciement de 1 à 2 mois selon les catégories professionnelles.
  - Examen des possibilités de mutation (sans démission et réembauche) d'un Laboratoire à un autre.
  - Recommandations pour une formation complémentaire des Aides-Opérateurs.
- Les questions de retraite, de prise en compte de la durée du service militaire dans l'ancienneté, de réduction de la durée du travail, de congés payés, d'indemnisation des déplacements, de congés de maternité, d'indemnité de crèche sont renvoyées pour examen à d'autres niveaux.

- Droits sociaux :
  - Distinction des droits à congés maladie et des droits à congés pour accident du travail.
  - Bénéfice aux agents non-fonctionnaires des congés pour convenances personnelles des fonctionnaires.
  
- Organisation des Laboratoires :
  - Information des Assistants et des représentants syndicaux sur les principaux éléments de gestion des Laboratoires.
  - Mise en place, dans chaque Laboratoire, d'un Comité d'Hygiène et de Sécurité.

Parallèlement aux négociations nationales et à leurs résultats, des discussions ont lieu aussi dans chaque Laboratoire. Des dispositions particulières et complémentaires sont obtenues.

Dans la quasi-totalité des cas les jours de grève (2 semaines le plus souvent) sont payés. Il est demandé de rattraper une partie du temps lors de samedi matin.

Dans le prolongement des décisions prises au cours de la grève de mai, la Direction du LCPC élabore un projet de mise en place de « *Commission paritaire d'avancement et de licenciement* ».

Le LCPC et chaque Laboratoire Régional en seront dotés. Chaque Commission sera composée de deux collèges de 10 à 12 membres : l'un pour les Assistants et les TS ; l'autre pour les autres catégories d'agents. Les représentants du personnel disposeront d'un mandat renouvelable de 3 ans.

Une grande question subsiste : la durée du travail et les écarts importants dans ce domaine entre Laboratoires Régionaux. Cet aspect est d'autant plus prégnant que la rémunération n'est pas encore mensuelle, mais horaire.

La durée hebdomadaire de travail varie de 40 à 50 heures. Environ la moitié du personnel effectue 42h 30 par semaine, 25 % se situe autour de 45h et 25 % à 50h.

Les heures supplémentaires au-delà de l'horaire travaillé sont payées à moins de la moitié des Assistants, et à 85 % des TS.

À partir de 1968, la Direction des Routes et de la Circulation Routière fixe l'enveloppe des avancements et des modifications de classifications des personnels non-fonctionnaires des Laboratoires Régionaux. Un taux moyen de « *glissement* » est fixé. Pour 1969, il sera de + 3,5 %. Toutefois la Direction du LCPC maintient un contrôle attentif sur les changements individuels de classe ou de catégorie des Assistants et des TS, ainsi que sur les avancements « *au grand choix* ».

Du fait de la mise en place de « *Commissions Paritaires Locales* » d'avancement, et pour éviter que la Direction du LCPC soit « *mise devant le fait accompli* », une procédure d'échange « *en dehors des représentants du personnel* » et avant la réunion de ces Commissions Paritaires Locales, est instituée fin 1969.

Les organisations syndicales suivront scrupuleusement l'application des avantages obtenus par la grève de mai 1968.

Une importante réunion nationale a lieu à ce propos, le 18 décembre 1968. CGT (RUBAN, PRIVAT, VANWYNGENE) et CFDT (GOURGUES, CAUSERO) sont présents. FO n'y participe pas. Seront examinées les questions de retraite, de classifications de certaines catégories, d'horaires de travail, de paiement des heures supplémentaires, de mise en place des Commissions de classement, d'information du personnel. Le principe de la création d'un Comité Technique Paritaire est obtenu.

## 1969.

La mise en oeuvre des décisions issues de la grève de mai 1968 se poursuit, non sans difficultés. La CGT des Laboratoires appelle les agents à participer à la journée interprofessionnelle d'action du 12 février 1969. Une nouvelle grève a lieu le 11 mars à l'appel de la CGT et de la CFDT. À la Commission paritaire nationale des industries chimiques du 13 mars 1969, le patronat accepte la suppression de tout abattement de zone de salaire. Cette disposition doit permettre aux Laboratoires Régionaux de BORDEAUX, TOULOUSE, AUTUN, CLERMONT-FERRAND, SAINT-BRIEUC, SAINT-QUENTIN, BLOIS et ANGERS de rejoindre le LCPC, les Laboratoires de la REGION PARISIENNE, MARSEILLE, LYON, LILLE, NANCY, STRASBOURG et ROUEN.

Une réunion a lieu le 21 avril 1969, entre la Direction du LCPC et des Laboratoires Régionaux avec les Syndicats Nationaux CGT et CFDT. Nous sommes à la veille du référendum (27 avril) qui va mettre en minorité le chef de l'État, Charles DE GAULLE et provoquer sa démission.

Au sein des Laboratoires, des désaccords subsistent concernant les primes, les indemnités, les horaires de travail et les heures supplémentaires. Soulignons qu'il s'est dégagé un consensus entre Direction et Organisations Syndicales pour ne pas développer de systèmes de primes complémentaires à la rémunération, mais de trouver des classifications qui tiennent compte d'aspects particuliers comme la pénibilité,...

Le 23 mai 1969, la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services adresse une note aux Directeurs Départementaux de l'Équipement en charge de Laboratoires Régionaux, recommandant de donner une série d'informations aux personnels et aux organisations syndicales. Ces informations porteront sur :

- le rôle des Laboratoires des Ponts et Chaussées au sein du Ministère l'Équipement ;
- l'organisation des Laboratoires Régionaux et des CETE ;
- les liaisons LCPC / Laboratoires Régionaux ;
- le budget du Laboratoire, ses activités principales, ses évolutions ;
- l'état des grandes études clients, des contrôles et des recherches effectuées.

Un calendrier type de réunions avec les délégués syndicaux et avec le personnel est proposé.

Les expressions syndicales conjuguent beaucoup plus souvent les revendications des personnels (salaires, statut, avantages sociaux) et le devenir des organismes. Sont mis en avant :  
les moyens du budget de l'État consacrés à la recherche publique ;  
les conséquences pour les laboratoires de l'orientation de concession d'autoroutes au secteur privé.

Des expressions tel que « *sauvegarder les Laboratoires des Ponts et Chaussées* » apparaissent fréquemment dans les documents et tracts syndicaux.

Une réunion d'information des organisations syndicales CGT, CFDT et CGC a lieu au LCPC le 14 novembre 1969. Sont évoqués :

- « *l'unité du réseau des Laboratoires des Ponts et Chaussées* » (élaboration de programmes de recherche, constitution d'équipes mixtes LCPC / Laboratoires Régionaux) ;
- les moyens budgétaires ;
- l'extension du LCPC à NANTES ;
- la mise en place des CETE ;
- les nouvelles dispositions de financement des constructions autoroutières : « *La situation financière actuelle impose une certaine austérité aux organismes publics, et les LPC ne peuvent échapper au sort commun. En tant qu'organismes de recherche, les LPC viennent de traverser une période d'expansion rapide et une pause n'est pas anormale* ».

Au 37e Congrès de la Confédération CGT, le Secrétaire Général du Syndicat des auxiliaires, agents et conducteurs des TPE intervient sur « *les problèmes des routes et autoroutes* » et dénonce l'orientation du Ministre de l'Equipement, Albin CHALANDON : « *La vocation de service public de l'administration est menacée, les effectifs de son personnel risquent de subir des licenciements ; l'usager des autoroutes sera à la merci de la société concessionnaire qui, puissante, imposera le taux du péage ; les grands bénéficiaires seront les monopoles bancaires, capitalistes français et parfois étrangers, qui financent les entreprises de travaux publics les plus puissantes et bien équipées* ».

### 1970.

Les abattements de zone de la Convention de la Chimie sont définitivement abandonnés. La décision de 1969 se fixant le même objectif, avait été remise en cause par le patronat de ce secteur.

Le Directeur du LCPC estime que l'alignement de tous les Laboratoires Régionaux sur le LCPC coûtera 600 000 F par an. Il tente de repousser cette demande en argumentant que les personnels des Laboratoires Régionaux ne relèvent pas explicitement de la convention collective des industries chimiques... D'autre part, la Direction du LCPC argumente sur la différence du coût de la vie selon les régions pour justifier un maintien des situations salariales dans les Laboratoires Régionaux concernés.

Une journée revendicative a lieu le 20 mai 1970 dans les Laboratoires. La durée de l'arrêt de travail varie de 1 à 2 heures.

Deux réunions ont lieu, les 5 et 26 juin 1970, entre le Ministère (Direction des Routes, Direction du LCPC, Direction des Laboratoires Régionaux) et les organisations syndicales (4 CFDT, 4 CGT, 2 CGC)<sup>62</sup>.

Ces deux réunions traitent :

- de la formation professionnelle (la CGT réclame un capital horaire individuel de 200 heures par an, rémunérées) ;
- de la mise en place des « *Commissions Paritaires de Classement et de Discipline* » qui traîne en longueur ;
- de la mensualisation des horaires<sup>63</sup> (le Président du Syndicat National CGC des Laboratoires proteste sur le fait que l'on opère une retenue de 1 / 30em du salaire mensuel pour des grèves de 1 ou 2 heures, alors que l'administration refuse la mensualisation) ;
- des libertés syndicales ;
- des indemnités de licenciement.

Dans son intervention, Michel DREYFUS, Directeur des Routes, qui préside les séances, aborde les concessions privées d'autoroutes et les conséquences éventuelles sur les essais et les études des Laboratoires Régionaux. Il estime que les Laboratoires sont bien positionnés pour participer aux reconnaissances géologiques et géotechniques et que, le réseau routier se développant, « *une réduction des moyens nécessaires au fonctionnement* » des Laboratoires Régionaux n'est pas à redouter.

Quelque temps avant, des inquiétudes sur le devenir des Ateliers de Prototypes s'étaient exprimées. La Direction des Routes avait décidé, le 25 février, qu'il n'y aura pas assez de prototypes à réaliser pour assurer le fonctionnement des trois ateliers (ANGERS, PARIS, ROUEN) dans les années à venir. Il faudra assurer leur « *dégonflement* ».

D'autre part le député UDR, René TOMASINI, dans une question écrite au Ministre de l'Equipement et du Logement, Albin CHALANDON proposait de réduire le nombre de

---

<sup>62</sup> A noter une représentation explicite des cadres, à travers la CGC, mais aussi dans les délégations CGT (Groupement National des Cadres) et CFDT (Union Confédérale des Cadres).

<sup>63</sup> Le Contrôleur Financier refuse la mensualisation et maintient la rémunération des personnels non-fonctionnaires sur une base horaire, en vertu d'une loi de 1949.

Laboratoires Régionaux « en affectant à des travaux d'amélioration du réseau routier la majeure partie des crédits consacrés aux Laboratoires ». Ce qui avait provoqué la protestation vigoureuse des organisations syndicales.

Dans sa réponse au député, le Ministre, Albin CHALANDON précise le budget et les sources de financement des Laboratoires des Ponts et Chaussées, et argumente sur le fait que les études et recherches effectuées par ces organismes conduisent à des « avantages économiques... plusieurs fois supérieurs aux dépenses consacrées », et que cela contribue « à l'abaissement du coût des ouvrages sur le marché intérieur... [et à] permettre aux bureaux d'études et aux entreprises du secteur privé de mieux affronter la concurrence internationale ».

La pression revendicative se maintient.

Une nouvelle journée d'action est organisée le 29 novembre 1970 par la CGT et la CFDT des Laboratoires. À l'ordre du jour :

- toujours l'application d'un règlement unique pour les agents non-fonctionnaires des Laboratoires ;
- la revalorisation des indemnités de déplacement ;
- l'obtention d'une heure mensuelle d'information syndicale ;
- la mise en place des Commissions Paritaires de Classements et de Discipline ;

mais aussi :

- la stabilité de l'emploi et la garantie de carrière (on ne parle pas encore de "titularisation") ;
- une protestation contre le désengagement de l'Etat dans la construction des autoroutes.

Un tract CGT-CFDT est distribué à ROUEN en plusieurs endroits aux usagers de la route, réclamant la gratuité des autoroutes.

### 1971.

Le Directeur des Routes et la Direction du LCPC reçoivent, le 10 février 1971, les Syndicats Nationaux CGT, CFDT et CGC. Sont abordés au cours de cette rencontre : l'organisation des Laboratoires, le statut des personnels, le budget des Laboratoires.

Dans le prolongement cette réunion, l'administration élabore un projet de circulaires concernant les « Commissions Consultatives d'Avancement et Discipline ».

Puis deux nouvelles réunions ont lieu entre Directions et Organisations Syndicales le 11 mars et le 26 mars 1971.

Des dispositions seront prises à l'issue de ces discussions.

- Il est créé une « Commission Paritaire Consultative d'Avancement et de Discipline » dans chaque Laboratoire Régional (28 mai 1971).

Cette commission concerne tous les personnels techniques non-fonctionnaires. Elle a pour but l'examen pour avis des mesures individuelles d'avancement, de classement et de discipline. Elle est formée de deux collèges de 10 membres maximums chacun :

l'un pour les Assistants et les TS (éventuellement séparé en deux sous collèges) ;

l'autre pour les autres catégories d'agents.

Les représentants des personnels « sont désignés par les organisations syndicales les plus représentatives... et les sièges attribués selon un système forfaitaire (soit un par syndicat représentatif) ». Leur mandat est de 2 ans, renouvelable.

- Une circulaire Direction des Routes et de la Circulation Routière / Direction du Personnel et de l'Organisation des Services invite chaque responsable de Laboratoire Régional (DDE ou CETE) à développer la formation professionnelle (28 mai 1971).

Pour cela il est mis en place une « *Commission Paritaire Consultative* » chargée d'examiner les programmes annuels de formation permanente.

Le texte est ambitieux. Est affirmé « *l'intérêt commun de l'Administration et de ses agents* » dans ce domaine. « *L'amélioration de la qualification [donne] vocation à la promotion,... à l'adaptation [ou] à la reconversion professionnelle* ». Divers modules de formation permanente sont exposés. Certains peuvent être réalisés par des organismes extérieurs à l'Administration. Cette formation permanente « *est ouverte à tous les agents* ». « *L'obtention [d'un] diplôme doit naturellement être pris en considération pour le déroulement de la carrière de l'agent* ». Il n'y a cependant pas d'objectifs quantitatifs, mais, chaque année, un programme annuel de formation permanente par Laboratoires doit être soumis au Comité Technique Paritaire concerné.

- Le régime des congés maladie est amélioré :  
Après six mois de service : 1 mois à plein traitement  
1 mois à 1/2 traitement  
Après 3 ans de service : 2 mois à plein traitement  
2 mois à 1/2 traitement  
Après 5 ans de service : 3 mois à plein traitement  
3 mois à 1/2 traitement

Tous les personnels non-fonctionnaires des Laboratoires Régionaux sont alignés sur les dispositions existant au LCPC, et il y a un gain pour tous au-delà de 5 ans de service.

Des expressions revendicatives se succèdent concernant la revalorisation des indemnités de déplacement.

La mise en place des CETE, l'élaboration d'un règlement national des non-titulaires de ces organismes, mais également les questions d'indexation des salaires et d'horaires de travail, motivent une période revendicative début octobre 1971 : assemblées de personnels, motions, délégations.

L'abandon de l'indexation des salaires des agents des Laboratoires sur un indice encore en référence avec les industries chimiques a été annoncé par la Direction du Personnel le 24 septembre 1971. La perspective de réduction des horaires hebdomadaires de travail à 40 heures, sans compensation de salaires, également.

Le Directeur du Personnel, Pierre DELAPORTE, reçoit, le 10 décembre 1971 les représentants des Syndicats Nationaux CGT (Y. RUBAN) et CFDT (H. BATSALL). L'Administration reste silencieuse sur les questions de l'indexation des salaires et du statut des personnels « *CETE* ».

Existe également la question lancinante des horaires de travail. Dans les Laboratoires - et souvent au sein même d'un Laboratoire - existent de grandes diversités.

En 1969, l'Atelier de Prototypes de ROUEN est à 44 heures hebdomadaires, le reste de l'OTR à 41 heures. Au Laboratoire de LILLE l'horaire de travail est de 43 h 3/4 en juin 1969, puis de 42 heures au 1er octobre suivant.

La Direction du Personnel charge l'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Pierre ARRIBEAUTE d'une enquête sur « *les heures supplémentaires des cadres des Laboratoires Régionaux* ». Son rapport du 28 septembre 1971 fait apparaître :



Laboratoires	Horaire affiché	Forfait horaire mensuel	Payement des heures supplémentaires	
			Assistants	TS
SAINT-BRIEUC	40h	de 198h 1/3 à 173h	NON	OUI
ANGERS	44h	195h	NON	OUI
BORDEAUX	45h	200h 1/2	OUI	OUI
TOULOUSE	44h	195h	NON	OUI
MARSEILLE	45h (43h 1/3 à AIX)	de 200h 1/2 à 173h	OUI	OUI
LYON	42h	de 196h à 182h 3/4	NON	OUI
CLERMONT-FERRAND	40h 1/2	190h	NON	NON
AUTUN	41h 1/4	190h	NON	NON
STRASBOURG	44h	195h	NON	NON
NANCY	42h 1/2	193h	NON	NON
SAINT-QUENTIN	43h 1/2	188h 1/2	NON	NON
LILLE	42h	182h 3/4	NON	NON
ROUEN	41h	179h 1/2	OUI	OUI
BLOIS	43h 1/2	192h	NON	OUI
TRAPPES	42h 1/2	192h	NON	NON
LE BOURGET	42h 1/2	192h	NON	NON
MELUN	41h 1/4	190h	NON	OUI

### Remarques générales.

Au début des années 1970, le cadre de travail évolue. On passe progressivement d'une entité Laboratoire Régional (mais il y a déjà deux OTR à LYON et à ROUEN) ou réseau de Laboratoires à une entité CETE et bientôt réseau de CETE.

Les CETE regroupent des activités plus nombreuses. Leurs personnels (non-fonctionnaires) ont des qualifications plus diverses : tracés routiers et autoroutiers, informatique, circulation et exploitation de la route, urbanisme,...

Les organisations syndicales vont devoir appréhender ces élargissements. Les expressions revendicatives et le champ d'activités vont passer du Laboratoire à l'ensemble du CETE. Si le Directeur des Routes reste un interlocuteur important, le Directeur du Personnel devient prépondérant (avec les Directions de CETE). La Direction du LCPC perd de son importance dans les relations sociales, sauf, évidemment, au sein même de l'organisme central.

Des évolutions importantes se font jour :

- L'abandon définitif de toute référence d'indexation au secteur des industries chimiques, puis l'alignement sur le système de revalorisation des salaires de la fonction publique, font basculer définitivement les personnels non-fonctionnaires des Laboratoires Régionaux (et des CETE) du côté de la fonction publique. Leur sort - et leurs problèmes - vont être de plus en plus confondus avec ceux des autres catégories d'agents de la fonction publique.
- La dénomination des personnels des Laboratoires aura évolué : « *agents temporaires* », « *auxiliaires* », « *non fonctionnaires* », ils seront bientôt « *non-titulaires* ». La perspective d'une intégration dans la fonction publique par une titularisation apparaît à la fin des années 70, avec sa dimension complémentaire : le recrutement de nouveaux titulaires dans les fonctions qu'ils occupent.

Les organisations syndicales ont, elles-mêmes, évolué. Elles ont émergé et se sont développées,

sans grande référence et avec peu d'expérience, dans un secteur nouveau. Les Laboratoires sont - du moins au début de leur existence - ni du côté de la fonction publique, ni du côté du secteur privé. Cette détermination place les organisations syndicales en recherche de référence. Elles tâtonnent d'autant plus que les personnels - et les militants syndicaux - sont jeunes et peu expérimentés. Les expressions syndicales s'élargissent, petit à petit, à l'ensemble du champ social en une sorte de re-découverte des questions et des problèmes.

Les organisations syndicales des Laboratoires se sont développées dans un secteur "à part", placé entre deux hypothèses : Public ? Privé ? Ces organisations syndicales ont acquis de ce fait une singularité qui les a vite obligées à conjuguer revendications sociales des personnels et statut des organismes.

Jusqu'au début des années 70, les références sociales sont dominées par le secteur privé, en particulier par celui de la chimie. Si les rapports sociaux sont parfois rudes (les Directeurs de Laboratoires Régionaux exercent une autorité incontestable), ils ne présentent toutefois pas les caractéristiques de l'entreprise privée.

CGT, CFTC transformée en CFDT apparaissent vite. La CGC émerge autour de 1968. Le nombre important d'ingénieurs et de TS favorise son implantation. Il est de même significatif que la dimension "cadres" soit explicitement présente au sein même de la CGT dans un « *Groupement National des Cadres* » (GNC) et, à un degré moindre, de la CFDT dans son « *Union Confédérale des Cadres* » (UCC). Au cours des années 68/72 de nombreux courriers ou expressions syndicales sont signés CGT, GNC-CGT, CFDT, UCC-CFDT, CGC.

Le GNC-CGT édite en 1969 et 1971 un bulletin "Cadres-Labos" spécifique à l'encadrement.

Le Syndicat National CGC des Laboratoires est porteur de revendications spécifiques de cadres non-titulaires. Il y a souvent convergence de vues avec la CGT et la CFDT. La CGC exprime régulièrement la demande de prise de responsabilité des ingénieurs non-titulaires aux postes de Direction des Laboratoires Régionaux. Elle proposera que les postes d'adjoints aux Directeurs de Laboratoire soient tenus par « *les meilleurs Assistants* ». Si ce principe a été admis au niveau de la Direction du LCPC, son application ne suit pas sauf quelques cas exceptionnels. On assiste à une mise en opposition entre Assistants non-titulaires expérimentés et jeunes Ingénieurs des TPE. La Direction du Personnel essaiera d'établir un certain partage de cette fonction entre les deux catégories de prétendants.

La place de FO est plus compliquée. Son image est attachée à la fonction publique et aux fonctionnaires, dimensions qu'intègrent peu les Laboratoires Régionaux au début de leur existence. D'autre part FO est identifié au Syndicat des Directeurs de Laboratoire - à quelques exceptions près. Il faudra attendre les portes de la titularisation au début des années 80 pour que cette situation évolue un peu.

À partir des années 60, les organisations syndicales des Laboratoires sont influentes et bien implantées. Elles constituent un "contre-pouvoir" des Directions, et celles-ci les reconnaissent comme des interlocuteurs à part entière. La Direction du LCPC contribue à cette valorisation. La grève de 1968 va accentuer ces traits.

Combien d'adhérents ?

(ensemble LCPC et Laboratoires Régionaux)	Estimation du nombre maximum d'adhérents
<b>CGT</b>	1150
<b>CFDT</b>	800
<b>CGC</b>	250
<b>FO</b>	100

La présence et l'influence CGT, CFDT ou CGC sont inégalement réparties entre Laboratoires. Certains sont à dominante CGT, d'autres à dominante CFDT. Il y a parfois une quasi-exclusivité syndicale. Des engagements collectifs dans le syndicalisme au cours de la grève de mai 1968 ont accentué ces caractéristiques. Dans certains Laboratoires Régionaux, au démarrage la grève, les premières assemblées générales de personnels décidèrent d'une part de l'adhésion collective à un syndicat, d'autre part du choix de ce syndicat. Il y eut parfois un vote à main levée pour décider entre la CGT ou la CFDT... Même si cela évoluera par la suite en un pluralisme de syndicats présents, l'implantation première apparaîtra ou dominera longtemps.

Aux lendemains de 1968, on peut estimer la répartition territoriale suivante :

Laboratoires	Exclusivité ou domination forte	Présence équilibrée	Présence plus secondaire
LCPC		CGT, CFDT	FO, CGC
LILLE	CGT		CGC
SAINT-QUENTIN	CGT		CGC
ROUEN	CGT		CFDT
BLOIS	CFDT		CGC
ANGERS	CFDT		CGC
SAINT-BRIEUC	CGT		CGC
BORDEAUX		CGT, CFDT	
TOULOUSE	CFDT		
MARSEILLE	CGT		CFDT
LYON		CGT, CFDT, CGC	
CLERMONT-FERRAND	CFDT		CGC
AUTUN	CFDT		CGC
STRASBOURG-COLMAR	CGT		CGC
NANCY	CFDT		CGT, CGC
TRAPPES		CGT, CFDT, FO, CGC	
LE BOURGET		CGT, CFDT	CFDT
MELUN	CGT		

Dans un certain nombre de lieux, des élections professionnelles avaient été organisées pour répartir les sièges entre organisations syndicales dans les premières Commissions Consultatives Paritaires de Classement et de Discipline pour les non-fonctionnaires.

Une telle commission est mise en place par scrutin à la proportionnelle dès octobre 1968 à l'OTR de ROUEN. Le CTP de cet organisme est composé, en janvier 1969, de 8 CGT et de 3 CFDT.

Au LCPC il faudra attendre le 14 avril 1975 pour que des élections professionnelles permettent de mesurer la représentativité entre organisations syndicales et d'élire les représentants du personnel non-titulaire à la Commission d'Avancement et de Discipline locale. Ce scrutin donne la répartition en sièges suivante :

Assistants : 2 CGT, 1 CFDT, 2 Autonome

TS : 3 CGT, 1 CFDT, 1 Autonome

Autres agents : 3 CGT, 1 CFDT, 1 Autonome

Des élections professionnelles générales seront organisées lors de la mise en place des « Commissions d'Avancement et de Discipline » des non-titulaires des CETE en juillet 1974.

## **Les ingénieurs des TPE dans les directions de Laboratoires Régionaux**

Les Ingénieurs des TPE occupent une place prépondérante dans l'histoire des Laboratoires Régionaux.

La quasi-totalité des Directeurs de Laboratoires Régionaux sont des Ingénieurs des TPE. Ce sont eux qui créeront ces organismes de toutes pièces. Certes il y a des directives et un suivi de la part du LCPC et de la Direction des Routes, de la part des Ingénieurs des Ponts et Chaussées de ces organismes centraux. Mais c'est sur les Ingénieurs des TPE que reposera - avec succès - l'essentiel de la création, de la construction, du développement et de la gestion des Laboratoires Régionaux.

Le choix initial des Ingénieurs des TPE comme futurs Chefs des Laboratoires Régionaux - choix effectué par des Ingénieurs des Ponts et Chaussées - repose probablement sur une conception hiérarchique des responsabilités.

À leur naissance, les Laboratoires Régionaux sont perçus comme des antennes ou des prolongements du LCPC. Celui-ci est très majoritairement dirigé par des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Les Laboratoires Régionaux peuvent l'être par des Ingénieurs "subalternes" : les Ingénieurs des TPE.

Autre motif. Les Laboratoires Régionaux sont - au départ - des entités situées au sein des Services Ordinaires des Ponts et Chaussées. Dans ces services départementaux, il y a peu d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées : l'Ingénieur en Chef qui assure la fonction de chef du service départemental et quelques Ingénieurs des Ponts et Chaussées, responsables d'Arrondissement ou chargés d'animer un secteur particulier d'activité. Dans le Service Ordinaire, les Ingénieurs des TPE occupent les emplois de chefs de Subdivisions. Les Laboratoires Régionaux sont assimilés - lors de leur création - à une "subdivision particulière".

*« Le désengagement territorial des ingénieurs des Ponts et leur montée vers les fonctions de synthèse à l'échelon supra-territorial et national, suscitent une sorte d'appel d'air dont les cadres moyens et subalternes comptent tirer profit. En premier lieu ce sont les ingénieurs des TPE qui cherchent à saisir l'occasion qui leur semble ainsi offerte pour occuper les fonctions libérées par les ingénieurs des Ponts et pour obtenir une promotion collective pour leur corps ».*  
(Jean-Claude THOENIG et Erhard FRIEDBERG)

De plus, la configuration initiale des Laboratoires Régionaux est très modeste en responsabilités, en effectifs et en budget. Les tâches confiées sont étroitement circonscrites, déléguées, contrôlées et accompagnées par le LCPC.

Cependant toutes les réflexions préalables à la constitution des Laboratoires Régionaux soulignent la nécessité de trouver de « bons » Ingénieurs des TPE pour les diriger. La Direction des Routes et la Direction du LCPC veulent des Ingénieurs des TPE de haut niveau capables d'assimiler le renouvellement technique en cours, et capables d'innover.

À partir des années 60, les Laboratoires Régionaux prennent de l'ampleur. Leurs charges de travail, leurs budgets, leurs effectifs s'accroissent considérablement. Leur domaine technique s'élargit.

Les Directions de Laboratoires Régionaux doivent assumer - en plus des dimensions techniques qui subsistent - des fonctions importantes d'animation des équipes et de direction d'organisme conséquent. Ces Laboratoires Régionaux deviennent de plus en plus "autonomes" par rapport aux Services Ordinaires des Ponts et Chaussées auxquels ils restent toujours rattachés.

Les Ingénieurs des TPE qui ont bâti les Laboratoires Régionaux, vont assumer avec efficacité ces nouvelles responsabilités.

La longue durée dans l'exercice de Directeur de Laboratoire Régional accentue leur savoir-faire. Directeurs et Laboratoires Régionaux se confondent. LILLE c'est Maurice VIVIER puis Christian QUEVA ; NANCY c'est Michel STRICHER puis Jean-Marie PETELOU ; STRASBOURG c'est Jean-Michel GERNEZ ; AUTUN c'est Armand DUCLOUX ; LYON c'est Etienne CARTALAS ; CLERMONT-FERRAND c'est Jean-Claude MONTVENOUX ; MARSEILLE-AIX c'est Pierre BUS ; TOULOUSE c'est Claude COLOMB ; BORDEAUX c'est Henri CAPDESSUS ; ANGERS c'est Narcisse DOSSO ; SAINT-BRIEUC c'est Michel RUBAN ; ROUEN c'est Edmond VARNEVILLE ; BLOIS c'est Maurice CHAMPION ; les Laboratoires de l'Est Parisien c'est Jean-Louis PELLETIER ; TRAPPES c'est André VICQ.

Au cours des années 60, les Laboratoires Régionaux sont dotés d'un effectif moyen de plus de 100 agents, disposent d'un budget important et en extension rapide, sont à la pointe des innovations techniques et des grands programmes d'aménagement du territoire. Les Laboratoires Régionaux sont des organismes de référence du Ministère des Travaux Publics, puis de l'Equipement.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées commencent à s'interroger sur leur place.

Jean DURRIEU, lui-même, qui a porté les Laboratoires Régionaux à ce niveau, confie - en 1962 - au Directeur du LCPC ses interrogations. Il souhaite la nomination d'un Ingénieur des Ponts et Chaussées « à la tête d'un grand Laboratoire Régional ». SAINT-BRIEUC est cité, « *mais le problème se pose pour d'autres Laboratoires et se posera bientôt de façon générale... Le problème est difficile : il faut tenir le plus grand compte de la situation des Ingénieurs TPE, chefs de Laboratoires actuels...* »

On retrouve cette "question" tout au long des années 60.

Début 1967, la Direction des Routes et de la Circulation Routière envisage un « *Ingénieur coordonnateur : Ingénieur des Ponts et Chaussées ou Divisionnaire [ITPE]* » à la tête d'un groupe de Laboratoires Régionaux avec « *2 ou 3 Ingénieurs TPE dans chaque labo* ».

Les Directeurs de Laboratoires Régionaux, et leur Syndicat FO, ne se laissent pas faire. Ils interviennent et font pression. D'abord ils ont leur "bilan" : les Laboratoires Régionaux et ce qu'ils sont devenus. Et ils réclament une revalorisation salariale et de carrière par rapport aux cadres temporaires des Laboratoires Régionaux (les « *Assistants* »)... et par rapport aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Leur démonstration est claire : à ancienneté équivalente l'Ingénieur des TPE est rémunéré comme un Assistant « *A* » (non-fonctionnaires), l'Ingénieur Divisionnaire des TPE est équivalent à un Assistant « *B* ». L'Assistant « *C* » a une rémunération supérieure à son "patron" : le Directeur du Laboratoire Régional...

En janvier 1968, Jean DURRIEU propose au Directeur des Routes et de la Circulation Routière d'« *affecter un Ingénieur des Ponts et Chaussées ou un très bon Ingénieur Divisionnaire [des TPE], à temps complet, à chaque groupe de Laboratoires, en attendant qu'on ait pu affecter un Ingénieur des Ponts et Chaussées ou un très bon Ingénieur Divisionnaire à chaque Laboratoire Régional* ». Il cite les chefs actuels de Laboratoire « *capables de faire face pratiquement seuls au développement qualitatif et quantitatif de Laboratoires Régionaux* ». Son jugement est sévère ! Deux Directeurs actuels, et peut-être quatre, font l'affaire... Il propose de « *doubler certains chefs de Laboratoire qui n'arrivent plus à faire face à leur tâche* » (2 Laboratoires Régionaux seraient concernés), et de « *remplacer certains d'entre eux qui sont incapables de diriger un Laboratoire Régional de façon satisfaisante, ou qui risqueraient de créer de très sérieuses difficultés à l'avenir* » (3 Laboratoires Régionaux). Proposant d'affecter de « *nombreux Ingénieurs TPE aux Laboratoires Régionaux* », Jean DURRIEU souligne le besoin d'« *améliorer la situation matérielle (prime de poste et rémunérations accessoires) des cadres "fonctionnaires" des Laboratoires Régionaux, pour attirer et maintenir les bons Ingénieurs qui sont tout à fait indispensables à ces organismes* ».

Ingénieurs des TPE ? Ingénieurs des Ponts et Chaussées ? Le débat se poursuit.

En novembre 1968, la Direction du LCPC prend position et saisit la Direction du Personnel et de

l'Organisation des Services.

Elle estime que les cadres non-fonctionnaires peuvent assumer des tâches administratives des Laboratoires Régionaux, voire même accéder aux fonctions de « *direction des Laboratoires, à égalité de chances avec les meilleurs Ingénieurs des TPE* ». « *Cependant, force est de reconnaître que, quelles que soient les améliorations apportées sur les points ci-dessus, la charge principale de la direction des Laboratoires Régionaux repose et continuera de reposer sur les Ingénieurs des TPE* »<sup>64</sup>.

Elle propose également d'affecter de « *jeunes Ingénieurs des TPE en plus grand nombre auprès du Chef de Laboratoire* », pour le seconder dans ses tâches.

Fin 1968, la Direction du LCPC “choisit” les Ingénieurs des TPE et marque sa différence tant vis-à-vis des Ingénieurs des Ponts et Chaussées que vis-à-vis des Ingénieurs non-fonctionnaires.

C'est cette position qui dominera désormais.

Il y aura quelques ajustements.

D'abord l'accession des Ingénieurs des TPE au grade de « *Divisionnaire* » devra être résolue sans changement de poste obligatoire.

Beaucoup interviennent dans ce sens. Le Directeur du LCPC, André PASQUET, produit un rapport le 9 décembre 1969 sur le « *renforcement de l'encadrement fonctionnaire des Laboratoires Régionaux* ». Il souligne l'importance et la complexité d'un Laboratoire Régional, la nécessité de positionner le Directeur auprès d'Assistants non-fonctionnaires de hautes qualifications. Il propose que les fonctions de Directeur de Laboratoire Régional soient tenues par des Ingénieurs Divisionnaires des TPE. S'il évoque la question des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, c'est pour conclure à son impossibilité de réalisation... Compte tenu du rôle et de la notoriété des Directeurs actuels de Laboratoires Régionaux, le Directeur du LCPC estime « *qu'une certaine continuité soit maintenue dans la conception et la gestion, de même que dans les rapports humains existant entre clients et fournisseurs* ». Pour le Directeur du LCPC, la promotion sur place à Ingénieur Divisionnaire des TPE s'impose.

Contre les “règles” précédentes de gestion du corps d'Ingénieurs des TPE, deux premières promotions sur place à Divisionnaire auront lieu en janvier 1970 : Maurice CHAMPION à BLOIS, Maurice VIVIER à LILLE.

Une étude de la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services sur la gestion prévisionnelle des Ingénieurs des TPE à 5 ans, fait apparaître, en 1970 le besoin de 100 postes supplémentaires de « *Divisionnaire* » (pour 548 à ce moment-là) et de 618 Ingénieurs des TPE supplémentaires (pour un effectif disponible alors de 3517).

Lors de la constitution des CETE des catégories plus diverses et plus nombreuses de fonctionnaires apparaissent dans ces organismes. Les « *non-titulaires* » restent très majoritaires. Mais la coexistence fonctionnaires / non-fonctionnaires nécessitera des interventions de la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services pour approcher les niveaux de rémunération... et pour autoriser les Directions de CETE à facturer dans leurs prestations les salaires de tous, non-titulaires comme fonctionnaires.

---

<sup>64</sup> souligné par André PASQUET.

## Evolution d'une réglementation des personnels auxiliaires des Laboratoires Régionaux

L'évolution de la "réglementation" des auxiliaires des Laboratoires Régionaux est significative à plus d'un titre.

Elle va être, pendant 30 ans, l'élément central des relations sociales. Son contenu va évoluer. Le champ couvert et les questions traitées vont s'élargir : classifications, salaires, discipline, congés, protection sociale,...

D'autre part cette réglementation accompagne le positionnement des Laboratoires Régionaux au sein de l'administration : Organisme provisoire ou construction permanente ? Point d'appui du LCPC ou Laboratoire à part entière ? Service technique, établissement public ou organisme privé ? L'évolution du « *règlement* » est concomitante au statut et à la place des Laboratoires au sein de l'administration.

Cette réglementation part d'une absence volontaire de référence sociale. Cette dimension est considérée comme secondaire par rapport à l'enjeu de la constitution immédiate de Laboratoires Régionaux. Sans référence ? Pas tout à fait. La fonction publique est - dès le début - exclue du processus alors que les principaux dirigeants du LCPC et des Laboratoires Régionaux sont des fonctionnaires. Ces Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou Ingénieurs des TPE ont à construire des organismes en dehors de leurs réalités sociales personnelles. Cela va se traduire par beaucoup d'empirisme, car tout est à bâtir...

Nous l'avons dit précédemment, les premières références sociales des personnels temporaires des Laboratoires Régionaux vont être celles des Ouvriers des Parcs et Ateliers du Ministère des Travaux Publics. Parcs et Laboratoires sont mêlés. La plupart des Laboratoires ne sont pas identifiés en tant que tel pendant plusieurs années.

La Direction du Personnel choisit explicitement pour les Ouvriers des Parcs et Ateliers la référence avec le secteur privé. Les Ingénieurs en Chef, responsables des Services Ordinaires des Ponts et Chaussées doivent « *rechercher* » les conditions de rémunérations locales qui se rapprochent le plus des ouvriers de leur parc. Deux secteurs industriels sont proposés : la métallurgie et les travaux publics (circulaire Direction du Personnel du 9 juin 1950).

Les premières embauches d'auxiliaires de Laboratoires Régionaux se feront de cette manière.

Les références sociales des Ouvriers des Parcs et Ateliers et des Auxiliaires des Laboratoires sont issues, et restent marquées encore aujourd'hui, par le secteur privé.

Dans le secteur industriel et le commerce, de grandes réorganisations et constructions sociales se sont effectuées aux lendemains de la seconde guerre mondiale. Les salaires, les classifications, les avantages sociaux ont été réexaminés et rebâtis. Cet important travail social a été mené à bien par Alexandre PARODI et Ambroise CROIZAT<sup>65</sup>.

5 catégories de salariés ont été identifiées : ouvriers, employés, techniciens et dessinateurs, agents de maîtrise, cadres. Les ouvriers sont hiérarchisés en fonction de la connaissance de leur métier, les agents de maîtrise selon l'ampleur de l'équipe, un diplôme de l'enseignement supérieur conditionne l'entrée dans la catégorie encadrement.

Une échelle hiérarchique positionne chacun.

---

<sup>65</sup> Alexandre PARODI : Ministre du travail et de la Sécurité Sociale en 1944 ; Ambroise CROIZAT : Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale de 1945 à 1947.

Par exemple, en mai 1945, les ouvriers sont répartis en 5 groupes :

- manœuvre ordinaire : indice 100
- manœuvre spécialisé : indice 115
- ouvrier spécialisé : indice 125
- ouvrier qualifié : indices 135 et 145
- ouvrier hautement qualifié : indice 160.

Les cadres sont classés en 4 catégories : I, II, II bis, III.

Les classements des Ouvriers des Parcs et Ateliers et celui des Auxiliaires des Laboratoires Régionaux vont suivre cette logique et ces références. Ils seront bientôt dotés d'indices directement issus des dispositions du secteur privé, sans référence avec la grille de la fonction publique.

Cette situation se prolonge encore aujourd'hui. Leurs rémunérations et les ajustements salariaux nécessitent donc des dispositions particulières. Les valeurs du point « CETE » (prolongement de celui des Laboratoires) et du point « OPA » ne sont pas celles du point « fonction publique » parce que leurs échelles indiciaires n'ont pas les mêmes références.

La référence choisie pour les auxiliaires des Laboratoires Régionaux est celle des industries chimiques. Ce choix est assez conforme aux premières tâches effectuées dans les Laboratoires.

Aux lendemains de la seconde guerre mondiale, des dispositions sociales sont élaborées dans ce secteur professionnel. Après la loi du 3 décembre 1946, une Convention Collective Nationale voit le jour en 1952. Elle sera la référence pour les personnels auxiliaires des Laboratoires.

3 classifications sont précisément choisies :

Pour les ingénieurs (Assistants) des Laboratoires, il est pris pour référence les textes « Chimie » relatifs aux « *appointements des ingénieurs et cadres administratifs et commerciaux des industries chimiques* », plus précisément la « *position I "débutant"* » correspondant aux « *ingénieurs diplômés* » ou aux « *collaborateurs débutants engagés pour occuper des fonctions de cadres industriels ou commerciaux* ». Les textes « Chimie » précisent qu'à l'âge de 28 ans, leurs appointements correspondent au coefficient 330 (première zone de la région parisienne).

Entre 21 et 28 ans (Position I) les coefficients varient de 185 à 330. En « *Position II* » (Ingénieurs d'études ou de laboratoire), les coefficients varient de 330 à 393. En « *Position II bis* » (Ingénieurs spécialisés dans les recherches), les coefficients varient de 280 à 400 (28 ans), puis sont majorés de 25 points tous les 5 ans. En « *Position III* » (Cadres et assimilés), les coefficients sont 400 et 600.

Pour les chimistes (Opérateurs et Aides-opérateurs) des Laboratoires, la référence est celle des « *salaires des techniciens et agents de maîtrise de l'industrie et du commerce pharmaceutique* », plus précisément :

- celles des « *Préparateurs de recherches* »<sup>66</sup> (indice 220) et des « *Chimistes / physiciens* »<sup>67</sup> (indice 250) ;

---

<sup>66</sup> « *Laborantin, aide-chimiste, aide-bactériologiste ou assimilé, de technicité éprouvée, familiarisé avec la manipulation, la lecture, le contrôle d'appareils de précision et secondant directement le chef de laboratoire de recherches ou de fabrication* ».

<sup>67</sup> « *Agent technique possédant des connaissances générales et pratiques plus étendues que l'aide-chimiste, lui permettant d'assimiler rapidement les méthodes d'analyses ou d'essais, même compliqués, d'exécuter les calculs suivant les formules et les équations chimiques. Est chargé, soit d'exécuter d'après les indications qui lui sont données, des essais de contrôle de fabrication, soit de contrôler par des analyses et mesures appropriées les matières premières ou les produits fabriqués, soit de collaborer à des recherches sous la direction d'un chef de laboratoire ou de l'employeur... Relèvent notamment de cette catégorie : ... Les techniciens possédant un diplôme de chimiste d'une école de chimie, ou un certificat d'assiduité délivré par une école de chimie, ne donnant que le diplôme d'ingénieur chimiste, dans le cas où ils n'auraient pas obtenu ce diplôme, ou le certificat de chimie générale délivré par le conservatoire des arts et métiers* ».



- celles des « *Préparateurs de fabrication 1<sup>er</sup> échelon* »<sup>68</sup> (indice 175) et « *Préparateurs de fabrication 2<sup>eme</sup> échelon* »<sup>69</sup> (indice 200) - première zone de la Région Parisienne.

### **Première étape : La circulaire RUMPLER - 3 août 1956.**

Entre 1952 et 1956, il n'y a pas de règles explicites de classement et de rémunération des auxiliaires des Laboratoires. Les recrutements se font - probablement - de la même manière que pour les Ouvriers des Parcs et Ateliers, ou par comparaison et assimilation à ceux-ci. Cette période est marquée par une très forte instabilité des effectifs d'auxiliaires. Ceci explique, avec l'apprentissage professionnel nécessaire de tout nouvel organisme, la relative stagnation des Laboratoires Régionaux pendant cette période.

Une conférence rassemble le 15 février 1956 les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées concernés par les Laboratoires Régionaux. Elle est organisée par la Direction des Routes et de la Circulation Routière. Nous retrouvons dans la circulaire RUMPLER du 3 août 1956, trace des débats et des décisions de cette conférence :

- Le personnel technique (auxiliaires) des Laboratoires présente des insuffisances en qualité professionnelle et il est instable.
- Il est nécessaire d'accroître la rémunération de ce personnel et de réévaluer cette question sociale.
- La référence à la Convention Collective des Industries Chimiques a été proposée au cours de cette Conférence et a été retenue. « *C'est là, en effet une façon de résoudre le problème* » [de la qualité et la stabilité du personnel technique].

L'élaboration de la circulaire RUMPLER du 3 août 1956 se fait sans concertation sociale. Il est vrai que les interlocuteurs sont plus en devenir que présents...

Quel contenu ?

La circulaire concerne les Laboratoires Régionaux et le LCPC. Rappelons qu'à cette époque, le LCPC fait office de Laboratoire Régional dans un nombre important de départements (grande région parisienne et centre de la France).

L'objectif de la circulaire est « *d'assurer à chaque Laboratoire Régional une très bonne direction et un personnel technique de qualité, et notamment des cadres excellents et stables* ».

La circulaire comporte 7 parties.

#### **1) Direction des Laboratoires Régionaux :**

Chaque Laboratoire Régional doit être dirigé « *au premier degré par un Ingénieur des TPE excellent, qui se consacre exclusivement au laboratoire* ». Cet ingénieur doit posséder une très bonne formation générale et technique, des qualités de précision, de sérieux et d'aptitude au travail d'équipe.

Pour attirer et conserver de tels Ingénieurs des TPE, les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées leur attribueront un niveau de « *rémunérations accessoires* » (complément indemnitaire de salaire) des « *plus favorisés* ». Pour cela ils assimileront le Chef de Laboratoire à « *un Chef de bureau de l'Ingénieur en Chef* ». Ils pourront utiliser « *la réserve départementale* » et recevront « *une dotation* ».

<sup>68</sup> « *Personnel ayant des connaissances techniques et pratiques étendues lui permettant de mettre au point une formule donnée, de l'exécuter sans aide ni conseil, ou d'effectuer des travaux nécessitant des tours de main et une habileté particulière* ».

<sup>69</sup> « *Personnel capable de conduire de bout en bout des fabrications qui exigent une habileté particulière, une expérience avérée, de la précision, beaucoup de soin dans les manipulations et des connaissances théoriques et pratiques exigées du préparateur de fabrication 1<sup>er</sup> échelon. Il doit pouvoir mener des opérations dans un appareillage industriel et, s'il y a lieu, effectuer des travaux de purification ou de contrôle avec l'appareillage et les méthodes de laboratoire* ».

*complémentaire allouée par la Direction du Personnel* ».

Les Laboratoires Régionaux sont situés dans l'organigramme des Services Ordinaires des Ponts et Chaussées au sein d'un « *Arrondissement* ». Celui-ci a à sa tête un Ingénieur Ordinaire des Ponts et Chaussées. La circulaire RUMPLER invite ces Ingénieurs Ordinaires à « *suivre de près son laboratoire et [à] intervenir* ».

## 2) et 3) Personnel technique et rémunération :

3 catégories de personnel technique sont prévues :

Les Assistants : 2 ou 3 par Laboratoire Régional. « *De très bonne qualité, d'un niveau technique suffisant* »... possédant « *le bon sens, l'esprit pratique, le sérieux et l'aptitude au travail d'équipe* ». Chaque Assistant sera responsable d'un secteur d'activité (sols ; produits noirs ; bétons hydrauliques ; recherches de matériaux ;...). Un Assistant devra être capable de remplacer le chef du Laboratoire dans ses fonctions. Ces Assistants devront avoir « *le niveau de la licence* » [scientifique]. La circulaire RUMPLER insiste : « *les Assistants doivent absolument être stables ; ce n'est en effet qu'après plusieurs années qu'ils seront bien adaptés au travail spécial de Laboratoire Régional, étroitement lié à la pratique des chantiers* ». Il faut pour cela leur « *assurer... une rémunération suffisante* ».

Les Assistants sont classés en 3 catégories :

- A (« *assimilée aux "cadres débutants" de la Convention Collective des Industries Chimiques* »)  
coefficients 330 (stagiaire),  
385 (fin de stage probatoire, après 6 mois ou 1 an).
- B. (« *assimilée aux "cadres confirmés" de la Chimie* »)  
coefficient 440 (confirmé - 1 an après la fin du stage probatoire).
- C (« *assimilée aux "cadres confirmés" de la Chimie* »)  
coefficient 550 (de qualité exceptionnelle).

Les Opérateurs : « *Les Opérateurs sont des agents capables d'exécuter, suivant les indications générales données par le Chef de Laboratoire ou un Assistant, un essai difficile ou compliqué, ou une série d'essais liés les uns aux autres, suivant les processus et avec des appareils bien définis, mais en déployant une certaine initiative, en sachant éviter des erreurs ou pièges* ».

Les qualités recherchées pour les Opérateurs sont : « *très haut degré de précision* », application, bon-sens.

2 Opérateurs au moins par Laboratoire Régional doivent avoir une formation technique spéciale en chimie.

Et toujours, la stabilité dans l'exercice professionnel : « *Il est nécessaire que ces Opérateurs, une fois bien formés, restent longtemps au Laboratoire ; il faut absolument éviter que se produise ce que nous avons connu ces dernières années ; dès qu'un Opérateur est formé et commence à rendre de bons services, il quitte le Laboratoire Régional et l'Administration pour aller dans un laboratoire privé ou un laboratoire d'entreprise. On ne peut attendre de bons résultats d'un Laboratoire dont le personnel "Opérateur" est instable et qui n'a jamais que du personnel "en formation"* ».

La circulaire RUMPLER différencie les « *Opérateurs* » et les « *Aides-Opérateurs* ».

Les Opérateurs sont classés en 3 catégories :

- A (assimilée à « *chimiste 1er degré* »)  
coefficient 225 (stagiaire pendant 6 mois ou 1 an).
- B. (assimilée à « *chimiste 2e degré* »)  
coefficient 270 (confirmé).
- C (assimilée à « *chimiste 3e degré* »)

coefficient 310 (de qualité exceptionnelle).

Les Opérateurs A, B et C devront avoir le « *niveau du baccalauréat complet ou équivalent* » et, de plus, « *posséder un diplôme d'une école spécialisée, chimie par exemple* ».

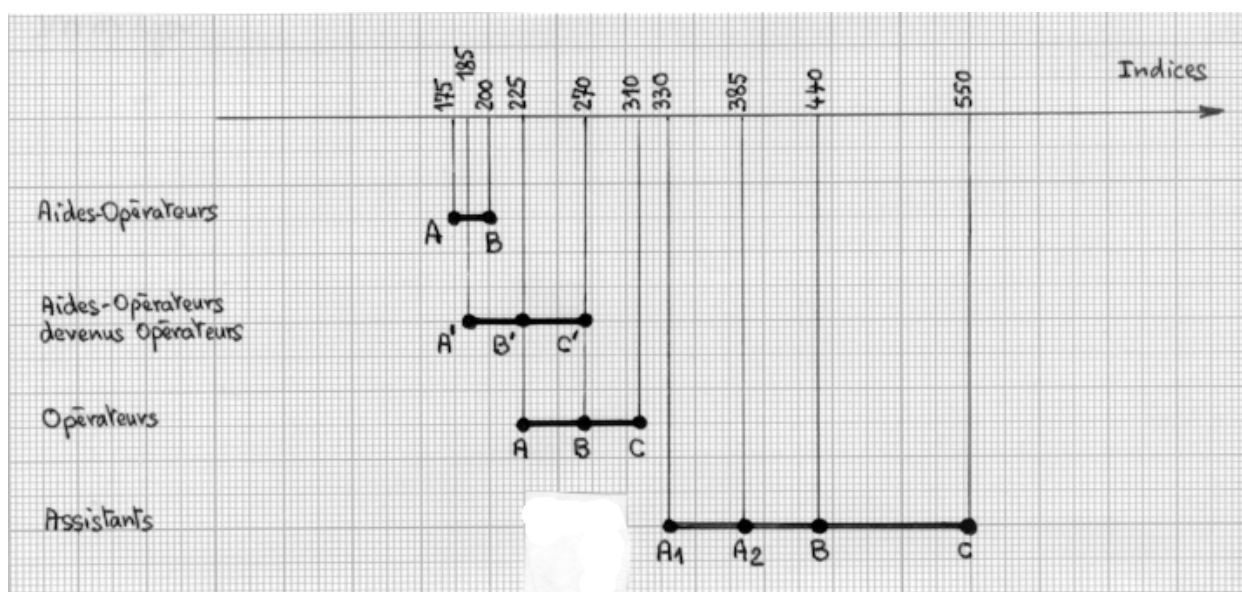
Les Aides-Opérateurs pourront être promus Opérateurs après formation et expérience en Laboratoire. Ils seront alors classés Opérateurs A', B', C' (assimilés aux « *agents de maîtrise 1er degré, 2e degré, 3e degré* » de la Chimie) et dotés des coefficients 185, 225, 270.

Les Aides-Opérateurs sont « *des agents qui, tout en n'étant pas cantonnés dans un travail de manœuvre et capables d'effectuer certains essais simples, sous la surveillance directe d'un Assistant ou d'un Opérateur, ne peuvent pleinement remplacer un Opérateur* ».

Les Aides-Opérateurs sont classés en 2 catégories :

- A (assimilée à « *aide-chimiste 1er degré* »)  
coefficient 175 (stagiaire pendant 3 ou 6 mois).
- B. (assimilée à « *aide-chimiste 2e degré* »)  
coefficient 200 (confirmé).

L'échelle hiérarchique des personnels techniques auxiliaires des laboratoires se présente donc, en 1956 :



A partir de cette classification, la rémunération se calcule ainsi :

- En application de la Convention de la Chimie, les Laboratoires des Ponts et Chaussées sont classés par zones territoriales hiérarchisant la valeur du coefficient 100.

Laboratoires	Valeur du coefficient 100 <sup>(1)</sup>
PARIS	108
MARSEILLE - LYON	105
LILLE - ROUEN - NANCY	104
BORDEAUX - TOULOUSE	101
autres Laboratoires	100

(1) Il s'agit du salaire horaire.

- Une prime d'ancienneté pourra être accordée à ces personnels techniques. La périodicité de ces "avancements" sera de 2, 3 ou 4 années. La majoration de la rémunération pourra être de 10 % en début de « carrière ». Cette prime d'ancienneté « ne pourra [pas] conduire à majorer de plus de 50 % le salaire de début ».

En application de la circulaire RUMPLER, les écarts de salaires sont en 1956 :

	Première zone (PARIS)	Dernière zone
<b>Assistants</b>	de 356 F à 891 F	de 330 F à 825 F
<b>Opérateurs</b>	de 243 F à 437 F	de 225 F à 405 F
<b>Aides-Opérateurs</b>	de 189 F à 324 F	de 175 F à 300 F

Salaires horaires en francs.

La circulaire RUMPLER exclut l'utilisation de personnel technique fonctionnaire dans les Laboratoires.

D'autres auxiliaires que ceux énumérés dans la circulaire peuvent être recrutés dans les Laboratoires, en particulier pour tenir les fonctions de « manœuvres », « dactylos », « conducteurs d'engins »,... Mais pour eux « il n'y a évidemment pas lieu de [les] rattacher [à] la rémunération [de] la Convention Collective des Industries Chimiques ».

La circulaire RUMPLER traite ensuite en 4ème partie des « Qualités des essais », en 5ème partie de l'« Intervention des Laboratoires Régionaux dans les contrôles de chantiers », en 6ème partie du « Rôle des Laboratoires Régionaux dans l'ensemble du réseau des Laboratoires », en 7ème partie des « Ressources financières des Laboratoires Régionaux ».

Sur le plan des conditions sociales d'emploi la circulaire RUMPLER harmonise les situations entre Laboratoires et unifie les personnels techniques auxiliaires. Ses limites sont :

- Les limites mêmes de la Convention Collective Nationale des Industries Chimiques avec ses avancées et ses travers (zones de salaires en particulier).
- Un champ très réduit des personnels « techniques » des Laboratoires : Assistants, Opérateurs, Aides-Opérateurs. Tous les autres emplois - et ceux-ci vont se diversifier - sont exclus à priori des dispositions. Cette mise à l'écart va provoquer de nombreux conflits sociaux avec pour fil conducteur : l'élargissement de la Circulaire à l'ensemble des catégories d'auxiliaires employés dans les Laboratoires.
- Un champ social qui ne comprend que les classifications et rémunérations. Toutes les autres questions (retraite, congés, licenciement et discipline, horaires, hygiène et sécurité, libertés syndicales, concertation,...) ne sont pas définies et donneront lieu à des conflits sociaux.

De 1956 à 1959, il n'y a pas d'évolution générale en matière de classification.

Toutefois des adaptations ou des précisions apparaissent dans certains Laboratoires Régionaux. L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de Haute-Garonne fixe, le 3 janvier 1957, avec beaucoup plus de précisions les classifications des personnels du Laboratoire Régional de TOULOUSE

Classifications « RUMPLER »	Qualifications requises pour un recrutement externe à ce niveau
Aide-Opérateur A	Titulaire d'un diplôme d'aide-chimiste ou d'aide-physicien ou d'un CAP
Opérateur A	Baccalauréat complet
Opérateur B	Certificat de licence es-sciences
Opérateur C	(promotion des Opérateurs B)
Assistant A	Ingénieur ou Licence universitaire scientifique
Assistants B et C	(promotions des Assistants A)

Cet Ingénieur en Chef codifie également un programme d'épreuves orales, écrites et pratiques pour le recrutement des personnels techniques du Laboratoire Régional de TOULOUSE

### **Deuxième étape : La circulaire PELTIER - 10 mars 1959.**

La circulaire PELTIER du 10 mars 1959 est un progrès par rapport à celle de RUMPLER. Elle concerne et intègre tous les personnels techniques, mais elle ne s'applique qu'au LCPC.

Une différence sociale est faite entre personnels auxiliaires du LCPC et personnels auxiliaires des Laboratoires Régionaux. La conséquence est une demande forte et des luttes sociales répétées pour rétablir l'unité des non-fonctionnaires des Laboratoires par alignement sur la situation parisienne. Devant cette exigence, les Directions vont tenter de particulariser les classifications, rémunérations et avantages sociaux par Laboratoire, en fonction des rapports de force. Il va en résulter - pendant quelques années - des "règlements intérieurs" spécifiques locaux.

1959 / 1969 est une période de confrontation d'objectifs entre Directions et Organisations Syndicales : diversité contre unité.

Le contenu de la circulaire PELTIER est indéniablement une avancée sociale.

Les personnels techniques (du LCPC) sont regroupés en 4 catégories : Assistants ; Opérateurs ; Aides-Opérateurs ; Ouvriers, Chefs d'équipe et Contremaîtres. Cet élargissement vise à donner une meilleure efficacité au LCPC, mais aussi à lui faire acquérir une certaine autonomie par rapport aux autres Laboratoires. Des hypothèses sont envisagées : Intégration des personnels techniques à la Convention Collective Nationale des Industries Chimiques ? Mise en place d'une convention collective spécifique aux Laboratoires en décalque de celle de la Chimie ? Des études de faisabilité sont produites.

La circulaire PELTIER confirme le parallélisme fait entre personnels techniques et salariés de la Chimie, et affirme la poursuite de cette attitude.

Des éléments nouveaux figurent dans la circulaire :

- L'expérience professionnelle acquise au LCPC permettra de donner équivalence à des titres ou diplômes, et entraînera des reclassements.
- Tout changement de classe ou de catégorie se fera avec la garantie d'un salaire égal ou supérieur au précédent.
- Lors des recrutements, l'expérience professionnelle acquise doit être prise en compte dans la classification.
- La « *Commission de Classement* » créée par le Directeur du LCPC sera consultée sur les recrutements, classements et reclassements.
- Des échelons d'ancienneté sont mis en place. Chaque échelon majore de 10 % le salaire de base de classement de l'agent. L'avancement moyen est de 3 ans par échelon (réduit à 2 ou 1 an « *les premières années de carrière* » pour les agents les plus méritants). L'amplitude possible des majorations d'ancienneté passe de 50 % à 70 % du salaire de base<sup>70</sup>.

<sup>70</sup> Une note du Directeur du LCPC du 10 mars 1959 précise la carrière dans chaque classe ou catégorie. Chaque échelon accroît le salaire de l'agent de 10 % de son salaire de base (+ 70 % au dernier échelon. La carrière la plus rapide dans un même classe est de 23 ans.

Echelons	Ancienneté minimum
2	2 ans
3	2 ans
4	3 ans
5	3 ans
6	4 ans
7	4 ans
8	5ans

- À l'embauche le personnel du LCPC effectue « *un stage probatoire* » de 1 à 3 mois selon les catégories, suivi par « *un stage de formation* » de 3 mois à 1 an selon les catégories.
- Après embauche définitive, il est accordé un préavis de licenciement de 2 mois pour les Assistants et d'un mois pour les autres agents.
- Une gradation des sanctions disciplinaires est établie : avertissement écrit, blâme après audition de la Commission de Classement, licenciement.

La circulaire PELTIER modifie et élargit les classifications :

Assistants : 5 classes

- A - 2 certificats de licence scientifique - coefficient 410
- B - licence scientifique complète ou ingénieur - coefficient 450
- C - grandes écoles - coefficient 500
- D - doctorat ès sciences - coefficient 550
- E – « *agents de qualité exceptionnelle* » - salaire individualisé.

Opérateurs : 5 classes

- A - du brevet élémentaire au baccalauréat - coefficient 240
- B - écoles spécialisées validées par le LCPC - coefficient 270
- C - promotion des Opérateurs B - coefficient 310
- D - écoles validées par le LCPC - coefficient 350
- E - promotion des Opérateurs C ou D - coefficient 410.

Aides-Opérateurs : 3 classes

- A - coefficient 210
- B - promotion des Aides-Opérateurs A - coefficient 225
- C - promotion des Aides-Opérateurs B - coefficients 260<sup>71</sup>

Calqueurs et Dessinateurs<sup>(2)</sup> : 5 classes

- Dessinateur détaillant - coefficient 240
- Dessinateur petites études - coefficient 280
- Dessinateur d'études 1er catégorie - coefficient 310
- Dessinateur d'études 2em catégorie - coefficient 350
- Dessinateur Projeteur 1er catégorie - coefficient 410

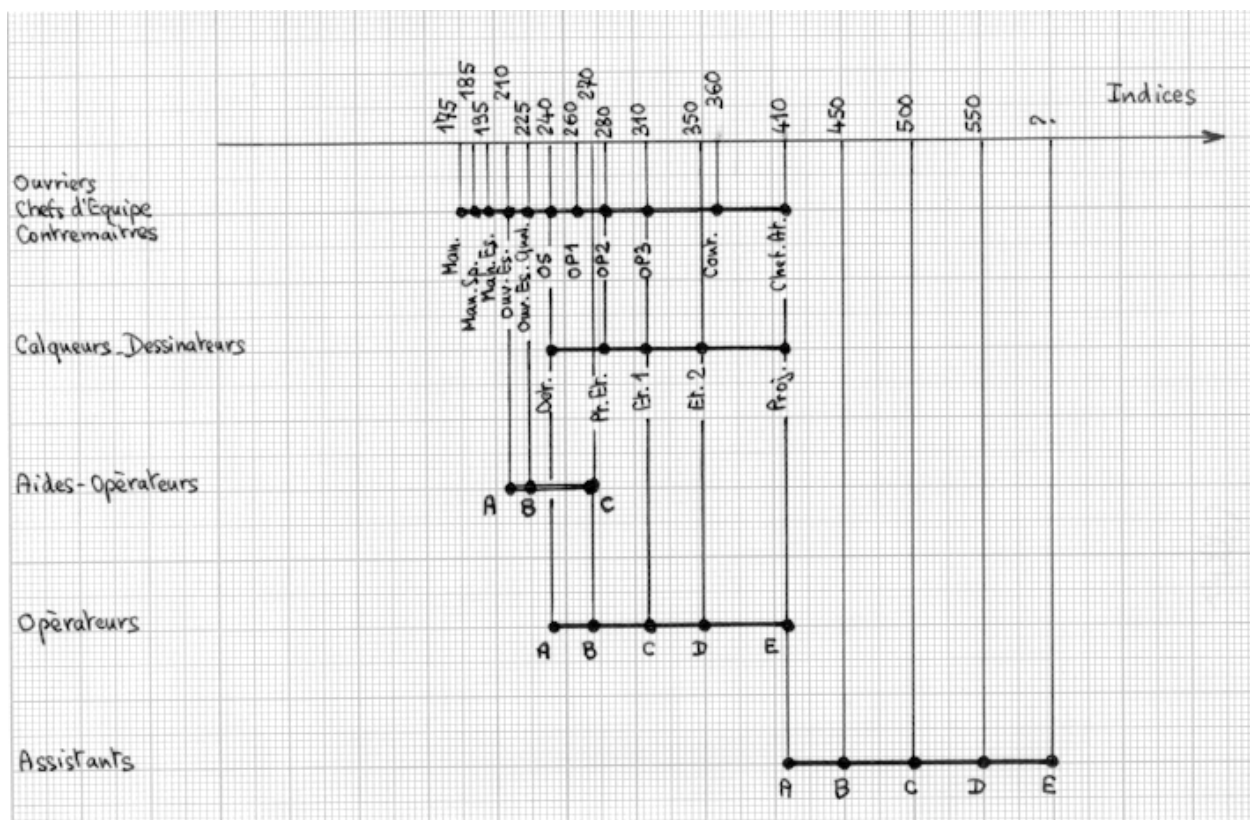
Ouvriers, Chefs d'Equipe et Contremaîtres<sup>72</sup> : 11 classes

- Garçon de laboratoire, Femme de ménage, Manœuvre ordinaire - coefficient 175
- Manœuvre spécialisé - coefficient 185
- Manœuvre d'essais - coefficient 195
- Ouvrier d'essais confirmé - coefficient 210
- Ouvrier d'essais de qualité exceptionnelle, Chauffeur 1er catégorie - coefficient 225
- Ouvrier spécialisé, Chauffeur 2em catégorie (poids-lourds) - coefficient 240
- O.P.1 - coefficient 260
- O.P.2 - coefficient 280
- O.P.3 - coefficient 310
- Contremaître - coefficient 360
- Chef d'atelier - coefficient 410

<sup>71</sup> Ce coefficient passe à 270 le 10 mars 1960.

<sup>72</sup> Nouvelles catégories par rapport à la circulaire RUMPLER. Pour les « *Calqueurs et Dessinateurs* » il n'a pas été pris pour référence la Convention Collective Nationale des Industries Chimiques mais les classifications des Industries Métallurgiques, Mécaniques et connexes de la Région Parisienne.

Classification des personnels techniques du LCPC en 1959 :



Dès la parution de la circulaire PELTIER, les organisations syndicales CGT-FO-CFTC du LCPC demandent certains ajouts ou modifications :

- Intégrer les employés de bureau et secrétaires à la circulaire (9 classifications nouvelles sont proposées).
- Réduire le nombre de classifications de la "filiale" ouvrière à 6 au lieu de 11.
- Passer de 4 à 5 classifications d'Aides-Opérateurs.
- Ajouter 7 classifications d'agents de comptabilité.
- Ajouter 9 classifications d'agents du service intérieur.
- Passer de 5 à 6 classifications d'Opérateurs.

Les trois syndicats du LCPC mobilisent les personnels sur cette base et font approuver leur projet au cours d'une assemblée générale le 18 janvier 1961, par 172 voix, 0 contre et 8 abstentions. Toutefois ils réservent leurs propositions au seul LCPC.

Il n'en est pas de même dans les Laboratoires Régionaux.

Les personnels, leurs organisations syndicales réclament la « *parité des salaires* » avec ceux du LCPC. Des audiences multiples, des actions se développent dans chaque Laboratoire Régional. Des avancées - partielles - sont obtenues ici ou là qui rapprochent la situation de tel ou tel Laboratoire Régional avec celle du LCPC.

C'est au cours de cette période qu'apparaît l'expression « *statut national* » (pour les personnels non-fonctionnaires des Laboratoires).

Il est obtenu au Laboratoire Régional de MARSEILLE l'application du statut du LCPC au 1er juillet 1961. Cette décision de l'Ingénieur en Chef est remise en cause peu après sur intervention de l'Administration supérieure. Une grève très massive a lieu le 3 juillet 1961.

Exemples de diversités de règlements locaux de laboratoires Régionaux (Indices de classement) :

Catégories	LCPC Circulaire PELTIER 10-3-59	ROUEN			LILLE 3-11-60	SAINT-QUENTIN		BLOIS 1-1-63
		1-6-59	30-9-61	Janvier 64		Octobre 61	1963	
<b>Ouvriers et Agents de Maîtrise</b>	A 175 B 185 C 195 D 210 E 225 F 240 G 260 H 280 I 310 J 360 K 410		A 150 B 160 C 170 D 190 E 210 F 220 G 230 H 240 I 260 J 270	A 155 B 165 C 175 D 195 E 210 F 225 G 240 H 260 I 290 J 310				
<b>Calqueurs Dessinateurs</b>	A 240 B 280 C 310 D 350 E 410			A 230 B 250 C 270 D 290 E nf			TS 300	Tech 300
<b>Aides de laboratoire</b>		A 140 B 145 C 150			A 150 B 170		A 145 B 155 C 170	A 130
<b>Aides- Opérateurs</b>	A 210 B 225 C 270	A 175 B 185 C 200	A 175 B 200 C 220 D 230	A 175 B 200 C 220 D 230	A 175 B 200	A 175 B 187	A 175 B 200 C 225 D 230	A 150 B 175
<b>Opérateurs</b>	A 240 B 270 C 310 D 350 E 410	A 225 B 270 C 310	A 200 B 225 C 250 D 270 E 310 F 350 G 410	A 200 B 225 C 250 D 270 E 310 F 350 G 410	A 225 B 270 C 310	A 225 B 270 C 310	A 225 B 270 C 310	A 185 B 210 C 240 D 270
<b>Assistants</b>	A 410 B 450 C 500 D 550 E nf	A 330 A1 385 B 440 C 550	A 330 A' 385 B 440 C 500 D 550 E 600 F 650 G nf	A 330 A' 385 B 440 C 500 D 550 E 600 F 650 G nf	A 385 B 410 C 440	A 385 B 440 C 550	A 385 B ? C ?	Ass 440

nf : coefficient non fixé (salaire individualisé)

A ces écarts il faut ajouter les abattements de zones de salaires, et d'autres dispositions tels que : échelons, indemnités, horaires, congés,...

Le Laboratoire Régional de SAINT-BRIEUC ne classe pas (février 1964) ses personnels auxiliaires de la même façon. 8 coefficients de base existent pour l'ensemble des catégories : 135, 165, 195, 220, 240, 290, 335, 440. Chaque agent est positionné en fonction de sa qualification sur l'un de ces coefficients. Par exemple l'ingénieur en 440 ou le titulaire du baccalauréat en 220, 240 ou 290.



Le 14 juin 1963 les trois Fédérations syndicales CGT, CFTC, FO accompagnées chacune d'un représentant syndical des Laboratoires sont reçues ensemble par le Cabinet du Ministre des Travaux Publics (MM. ELKOUBY et REMISE). Il est annoncé la perspective de création d'un Etablissement Public à caractère industriel et commercial intégrant les Laboratoires. Les actions se poursuivent. Les personnels de l'OTR de ROUEN font très massivement grève le 18 novembre 1963.

Mais les Directions "tiennent bon". Le Directeur des Routes affirme au cours d'une audience le 23 novembre 1963 aux Syndicats Nationaux CGT, CFTC et FO des Laboratoires son refus d'étendre au personnel « non-technique » (comptables, secrétaires,...) la circulaire PELTIER, et son refus d'accorder la parité des indices entre les Laboratoires Régionaux et le LCPC.

Cette fermeté contribue à l'unité CGT-CFTC-FO. Ces trois Syndicats Nationaux (FRYDMAN, LE TIRANT, BENARD) convoquent le 18 avril 1964, une assemblée commune des représentants syndicaux des Laboratoires Régionaux et du LCPC.

Cette « Conférence Nationale Intersyndicale des Laboratoires des Ponts et Chaussées » se tient le samedi 18 avril 1964 au LCPC. Il est mis en place un « Comité de Coordination » entre les trois syndicats<sup>73</sup>.

Des initiatives sont prises :

- large diffusion de la motion adoptée le 18 avril,
- compte-rendu de la Conférence Intersyndicale dans chaque Laboratoire,
- pétitions, délégation auprès des Ingénieurs en Chef,
- démarches auprès des élus des départements, conférences de presse.

Le Directeur des Routes et de la Circulation Routière, Roger COQUAND, dans une note interne du 20 août 1964 aux Ingénieurs en Chef chargés des Laboratoires Régionaux décide de changer d'orientation.

« Chacun d'entre vous a été amené à adapter ce texte [la circulaire RUMPLER] aux conditions locales de votre région. Cette adaptation était indispensable et j'ai tenu à vous laisser le plus longtemps possible la plus grande liberté d'appréciation.

Il en est résulté des distorsions entre le sort réservé à certaines catégories d'agents. Au fur et à mesure que se développent les contacts indispensables entre les Laboratoires Régionaux, ces distorsions sont critiquées par les agents et leur apparaissent insupportables. Une certaine harmonisation s'avère donc aujourd'hui nécessaire ».

Le Directeur des Routes réunit les Directeurs de Laboratoire le 9 septembre pour mettre au point le projet d'harmonisation.

La première étape de l'harmonisation entre Laboratoires concerne les congés annuels et les congés de maladie (décision du 5 octobre 1964 que nous avons déjà signalée).

Le 23 octobre 1964, une seconde étape est franchie : la liste des écoles d'ingénieurs dont les élèves pourront prétendre au classement en « Assistant C » est arrêtée au plan national. Il s'agit de :

Ecole Polytechnique  
Ecole Normale Supérieure Sciences  
Ecole Centrale  
Ecole Supérieure d'Electricité  
Ecole Nationale des Ponts et Chaussées  
Ecole des Mines de Paris  
Ecole de Physique et Chimie de Paris  
Ecole de Chimie de Nancy  
Ecoles des Arts et Métiers

ainsi que « les bons éléments » de l'Ecole de Géologie de Nancy et de l'Ecole Centrale Lyonnaise.

---

<sup>73</sup> CGT : G. ALEZARD, D. FRYDMAN, R. PRIVAT ; CFTC : P. LE TIRANT, R. LESAGE, LHERMINOT ; FO : BENARD, GIGER, PEIGNAUD.

Le 20 octobre 1964, l'Administration reçoit les syndicats CGT, CFDT (ex CFTC), FO des Laboratoires. Il leur est annoncé une refonte de la circulaire RUMPLER et que l'harmonisation se ferait « *vers le haut* ».

Mais parallèlement, les rapports sociaux se « durcissent ». La Direction du LCPC interdit les assemblées du personnel dans les locaux. CGT, CFDT, FO du LCPC s'associent à la grève nationale interprofessionnelle du 11 décembre 1964. D'autres Laboratoires Régionaux participent également à cette action.

Si « *l'harmonisation entre Laboratoires* » est la nouvelle orientation, cela n'empêche pas la Direction du LCPC de créer, le 12 novembre 1964, une catégorie nouvelle : les « *Cadres Supérieurs de la recherche au LCPC* ».

Cette filière de chercheurs « *parallèle à la filière hiérarchique* » comprendra 4 grades : Attachés de Recherche, Chargés de Recherche, Maîtres de Recherche, Directeurs de Recherche. Les « *Attachés de Recherche* » seront choisis parmi les Assistants D ou C du LCPC. Un examen d'aptitude est prévu. Leur rémunération sera portée au coefficient 550 (équivalent aux Assistants D). Pour les trois autres grades de la filière des chercheurs, la rémunération est individualisée « *à chaque cas* ».

Le 26 janvier 1965, l'Administration transmet aux Organisations Syndicales un projet de nouvelle circulaire pour les personnels des Laboratoires Régionaux. Ce texte a été élaboré avec les Directeurs de Laboratoires et à l'assentiment « *de principe* » du Directeur des Routes.

### **Troisième étape : la circulaire COQUAND - 5 mai 1965.**

Georges ARQUIE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé par la Direction des Routes d'élaborer une circulaire concernant les personnels temporaires des Laboratoires Régionaux. Des concertations internes à l'administration ont eu lieu fin 1964. Pour sa part, la Direction du LCPC (André PASQUET) souligne une « *contradiction* » importante dans le projet ministériel :

« *Le but du projet est d'uniformiser les règles de gestion du personnel temporaire dans les divers Laboratoires Régionaux. Cette uniformisation est assurément très souhaitable car d'une part elle permettra de faciliter le passage d'un agent d'un laboratoire à un autre sans modification de sa situation, d'autre part elle mettra un terme aux réclamations des agents d'un laboratoire qui demandent qu'on leur applique les dispositions plus favorables sur certains points particuliers adoptées par un autre laboratoire. Mais il convient d'observer qu'en matière de rémunération notamment, la "règle d'or" des Laboratoires consiste à s'aligner le mieux possible avec le secteur privé. Comme le secteur privé présente lui-même des écarts importants d'une région à une autre..., on voit qu'il existe une sérieuse contradiction entre le principe de l'uniformisation et le principe de l'alignement sur le secteur privé.* »

André PASQUET souligne également qu'« *il existe une solidarité de fait non seulement entre les agents des divers Laboratoires Régionaux, mais aussi entre eux et ceux du LCPC.* »

Ce sont là des aspects importants. Depuis la circulaire RUMPLER jusqu'à une période récente, les demandes syndicales ont principalement porté sur l'alignement sur le secteur privé (celui de la Chimie). La circulaire PELTIER, qui a fait diverger le LCPC des Laboratoires Régionaux, a également entraîné une plus grande hétérogénéité entre Laboratoires Régionaux. Les revendications sociales ont convergé vers une uniformisation de toutes ces dispositions dans une demande de « *règlement national unique* ». La référence à la Chimie subsiste (indexation des salaires, coefficients de classement,...) mais une construction plus autonome en matière de réglementation des non-fonctionnaires a commencé dans les Laboratoires.

Dans son courrier du 3 novembre 1964 à Georges ARQUIE, André PASQUET souligne que l'uniformisation des classifications des agents temporaires des Laboratoires Régionaux, entraînera inévitablement des « *dépenses supplémentaires* ». La Direction du LCPC approuve la plus grande différenciation entre catégories d'Assistants et la création du grade de Technicien Supérieur (TS) qui sont proposées. Le projet de Georges ARQUIE prévoit aussi un avancement à l'ancienneté entre le

premier et le quatrième échelon, puis des avancements exclusivement « *au choix* » - sans garantie minimale - pour les échelons supérieurs. La Direction du LCPC approuve cette disposition qu'elle n'applique pas dans son établissement. « *Elle sera certainement violemment combattue par les organisations syndicales, mais il est indispensable de tenir bon sur ce point en expliquant qu'elle n'a pas pour but de bloquer l'ensemble des agents à ce niveau, mais au contraire de faire progresser plus rapidement au-delà les meilleurs agents, tandis que les moins bons marqueront le pas plus longtemps... cette règle peut permettre de se rapprocher de la situation du secteur privé* ». La direction du LCPC propose même d'individualiser les indices de classement au-delà du 4ème échelon...

André PASQUET fait d'autres remarques sur le projet de circulaire des personnels temporaires des Laboratoires Régionaux. Entre autres : le paiement des heures supplémentaires « *commandées et réellement faites* », une harmonisation de la rémunération des heures de trajet. Il souhaite examiner aussi le régime des frais de déplacement (« *les tarifs des fonctionnaires sont très insuffisants et leur application créée de multiples difficultés* ») et la création d' « *une prime de rendement annuelle* ».

Le projet d'une nouvelle circulaire des agents des Laboratoires Régionaux, transmis aux organisations syndicales le 26 janvier 1965 tient compte d'un certain nombre de ces remarques.

Bien que la période de concertation soit très réduite, l'accueil est assez positif (« *Le texte actuel du projet ne peut être considéré que comme un minimum devant nécessairement évoluer dans un avenir proche* » - CGT, 1er février 1965).

La Direction du Personnel fait des remarques, le 3 mai 1965, à la Direction des Routes à propos des futures « *Commissions Consultatives Paritaires* » des personnels non-fonctionnaires. Celles-ci sont « *réservées* » aux « *agents des administrations et établissements publics de l'Etat dont ne font pas partie les personnels des Laboratoires Régionaux* ». La Direction des Routes en tient compte et précise dans un courrier du 14 avril 1965 au Conseiller Technique du Ministre avoir « *profondément remanié [cet aspect] de manière à préciser dans un sens restrictif le rôle de ces commissions* ».

La circulaire COQUAND paraît le 5 mai 1965.

Cette circulaire se place dans la filiation de celle de 1956 (RUMPLER). Elle ne concerne que les Laboratoires Régionaux.

L'essentiel de la circulaire traite du classement et de la rémunération du « *personnel technique non-fonctionnaire* ».

Ceux-ci sont divisés entre 4 catégories :

Assistants : 4 classes

- A - indice de base 410
- B - indice de base 500 (Ingénieur diplômé)
- C - indice de base 600 (Ingénieur diplômé d'école particulière)
- D - indice de base non fixé.

Techniciens supérieurs (Il est le « *collaborateur direct* » et peut être « *l'adjoint ou l'un des adjoints* » d'un Assistant) : 4 classes

- A - indice de base 310
- B - indice de base 350 (BTS)<sup>74</sup>
- C - indice de base 410 (DEST)
- D - indice de base non fixé.

---

<sup>74</sup> Signalons que la reconnaissance du diplôme de BTS et sa classification spécifique dans une grille hiérarchique sont des avancées sociales importantes et rares à cette époque.

Techniciens et Opérateurs<sup>75</sup> : 3 classes

A - indice de base de 225

B - indice de base de 270 (BAC Mathématique ou Technique, Brevet de Technicien)

C - indice de base 310.

Aides-Opérateurs : 3 classes

A - indice de base 175

B - indice de base 200

C - indice de base 225 (Brevet d'Etudes Industrielles ou première partie du BAC).

Les catégories Ouvriers et Dessinateurs, pourtant existantes dans la réglementation du LPCP ou de l'OTR de ROUEN, sont exclues de la circulaire COQUAND. Les catégories Administratives ne figurent ni dans les unes, ni dans l'autre.

8 échelons d'ancienneté (de 0 à 7) permettent un développement de carrière dans chaque classe. La progression par échelon est de 10 % de l'indice de base. Les quatre premiers avancements se font à l'ancienneté (2 ans ou 3 ans selon les échelons) ou de manière plus accélérée. La promotion au quatrième et aux échelons suivants « *ne revêt aucun caractère d'automatisme* ». Il peut y avoir des retards à l'avancement.

À l'embauche, l'ancienneté professionnelle antérieure peut être prise en compte et entraîner un classement direct à « *un échelon supérieur* ». Le principe proposé est de reconstituer une carrière fictive dans le Laboratoire en prenant en compte la moitié de l'ancienneté extérieure, dès lors que celle-ci correspondait à la spécialité que l'agent recruté va exercer.

La promotion de classe ou de catégorie ne peut pas entraîner une baisse de rémunération. La formation professionnelle est soutenue grâce à « *certaines autorisations d'absence* ».

Les avancements d'échelons et les classements relèvent des Ingénieurs en Chef en charge d'un Laboratoire Régional. Toutefois, le Directeur des Routes doit être saisi pour avis préalable des classements en Assistants D et TS D., des changements de catégories et de classes, des avancements « *au grand choix* ». Le 15 juillet et le 31 décembre de chaque année, le Directeur des Routes doit être informé de toutes les décisions de recrutement, classement et promotion prises dans chaque Laboratoire Régional.

Une procédure et une fiche de notation des agents sont mises en place.

Les modifications de classification des agents prennent effet au 1er janvier de l'année suivante.

Une échelle de sanctions disciplinaires et des responsables hiérarchiques concernés pour les prendre sont établis :

- Observation et Avertissement par le Chef du Laboratoire.
- Blâme et Retard à l'avancement par le Chef de l'Arrondissement.
- Rétrogradation et Renvoi temporaire ou définitif par l'Ingénieur en Chef.

À l'embauche, la période d'essai est de 2 mois (Aide-Opérateur et Opérateur), 3 mois (Technicien), 6 mois (TS et Assistant).

La durée du travail est fixée à 40h, mais chaque Laboratoire Régional effectue « *le nombre d'heures normal du Service des Ponts et Chaussées de rattachement* ». Les heures effectuées au-delà de 40h sont payées en heures supplémentaires.

Les régimes des congés annuels, congés maladie, congés maternité sont précisés.

La valeur du coefficient 100 de la grille hiérarchique « *est celle fixée par la Convention Collective des Industries Chimiques* ».

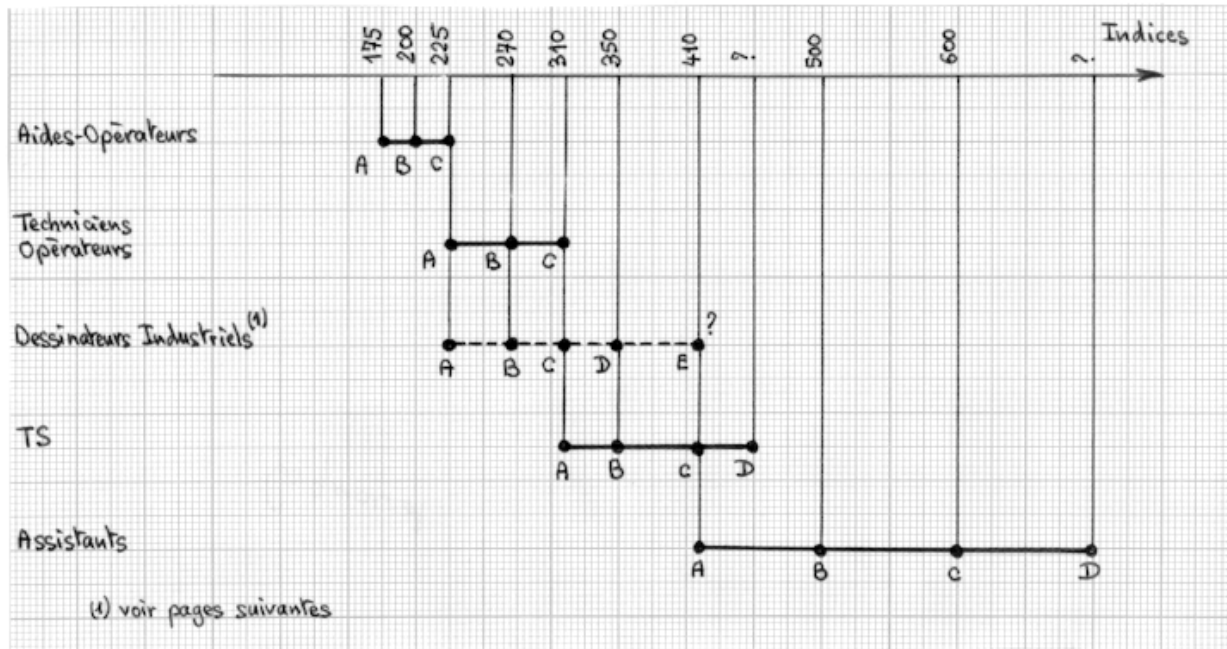
La circulaire COQUAND prend effet au 1er janvier 1965.

---

<sup>75</sup> L'appellation s'élargit.

On le voit, cette circulaire prend plus explicitement la forme d'une véritable "convention collective nationale". Mais elle ne concerne que les Laboratoires Régionaux.

Classifications COQUAND en 1965 :



L'application de la circulaire COQUAND va entraîner des discussions dans chaque Laboratoire Régional. Il n'est « pas question, à cette occasion, de procéder à une révision de classement, à une reconstitution de carrière de tous les agents, pas plus que de procéder à une hausse générale des rémunérations par le jeu de reclassements ». S'il ne peut y avoir de réduction de salaire, la majoration d'indice ne peut être supérieure à 7 %.

Le but essentiel de la circulaire COQUAND est d'harmoniser entre Laboratoires Régionaux de nouvelles règles de recrutement et de classement.

Les catégories exclues de la nouvelle circulaire vont faire pression pour obtenir leur intégration ou une amélioration de leur situation. C'est le cas des Dessinateurs Industriels des Ateliers de Prototypes, des Ouvriers et Agents de Maîtrise, des Administratifs. C'est le cas aussi des Assistants du LCPC qui peuvent prétendre à une amélioration de leurs classifications.

« Premier pas vers [un] véritable Statut National du Personnel »<sup>76</sup>, l'application de la circulaire COQUAND harmonise et transforme la situation sociale des agents non-fonctionnaires des Laboratoires. Les « règlements intérieurs » de chaque Laboratoire - qui subsistent - se transforment ; celui du LCPC (circulaire PELTIER) également<sup>77</sup>. La circulaire COQUAND constitue toutefois un butoir. On ne peut aller au-delà.

Ces "mises à jour" se prolongent en 1966 et 1967.

Le Directeur des Routes, Roger COQUAND, reçoit en audience les Syndicats Nationaux CGT, CFDT et FO des Laboratoires, le 17 mars 1966. L'application de la circulaire du 5 mai 1965 fait l'essentiel du débat. Il est confirmé l'effectivité de celle-ci au 1er janvier 1965 avec d'éventuels effets

<sup>76</sup> Tract CGT ROUEN – 2 juin 1965.

<sup>77</sup> Avenant n°3 à la circulaire PELTIER – 29 novembre 1965.

rétroactifs financiers pour les agents concernés. Le Directeur des Routes refuse l'inclusion dans la nouvelle circulaire des catégories administratives, dessinateurs et ouvrières. Les accidents du travail sont assimilés aux maladies, mais les droits à congés ne sont pas augmentés pour autant. Le Directeur des Routes confirme le refus de la Direction du Personnel de mise en place de Commission Paritaire de Classement au niveau de chaque Laboratoire. Toutefois celles qui existent dans certains lieux, ne seront pas supprimées.

Et les initiatives revendicatives se poursuivent... Si les organisations syndicales ne manifestent pas à l'occasion de la tenue des Conférences de la Technique Routière à GRAND QUEVILLY le 25 mars 1966, ils saisissent ce jour-là Jean DURRIEU et informent la presse du « *mécontentement qui règne* ».

Le Conseiller Technique M. SALMON-LEGAGNEUR au Cabinet du Ministre de l'Equipement, Edgar PISANI, reçoit les Syndicats Nationaux FO CGT CFDT le 29 mars 1966. Les trois syndicats appellent à participer à la grève du secteur public, le 17 mai 1966. Dans beaucoup de Laboratoires des motions sont adoptées ce jour-là et adressées au Ministre de l'Equipement pour réclamer « *un établissement public à caractère industriel et commercial englobant l'ensemble des Laboratoires des Ponts et Chaussées* » et l'amélioration de la circulaire COQUAND.

La pression revendicative aidant, les Dessinateurs Industriels des Ateliers de Prototypes d'ANGERS et de ROUEN sont intégrés à la circulaire COQUAND, le 23 septembre 1966. Ils constituent une 5ème catégorie d'agents, divisée en 5 classes :

- A - indice de base 225 (Petites études)
- B - indice de base 270 (Etudes 1)
- C - indice de base 310 (Etudes 2)
- D - indice de base 350 (Projeteurs 1)
- E - indice de base non fixé (Projeteurs 2).

Le 16 février 1967, le Directeur des Routes, Roger COQUAND est massivement et sévèrement pris à partie par les agents de l'OTR de ROUEN. La presse s'en fait l'écho. Cette action révèle l'ampleur du climat revendicatif et souligne ce qui fait le plus problème : l'insuffisance des salaires et de leur évolution, l'inégalité PARIS/PROVINCE. Mai 68 n'est pas si loin...

#### **Quatrième étape : La circulaire DREYFUS - 4 juillet 1968.**

Nous l'avons dit précédemment, la grève de 1968 s'est développée largement dans les Laboratoires des Ponts et Chaussées. Des négociations nationales ont eu lieu. Une option a été prise : la parité LCPC / Laboratoires Régionaux.

Dans le prolongement de cette situation des négociations locales se tiennent dans chaque Laboratoire. Les Directions éprouvent des difficultés à ne pas se laisser « *déborder* » et à se tenir informées des décisions prises ici ou là. « *Je trouve anormal que le "téléphone arabe" des syndicats fonctionne mieux que celui des chefs de Laboratoire* » se plaint l'Ingénieur d'Arrondissement en charge du Laboratoire de LILLE auprès d'Erio PRANDI, Directeur-adjoint du LCPC.

La Direction des Routes et de la Circulation Routière adresse, le 4 juillet 1968, aux Directeurs de Laboratoires une note précisant les conditions d'application de la parité LCPC / Laboratoires Régionaux.

La carrière gagne un échelon supplémentaire (re-numérotés de 1 à 8).

Les personnels changent de grille, mais ne changent pas d'indice sauf les Aides-Opérateurs A, B, C, les Opérateurs A, les TS des Laboratoires Régionaux, et les Assistants A des Laboratoires Régionaux et du LCPC. Un plan de reclassement indiciaire de ces catégories s'effectue entre le 1er

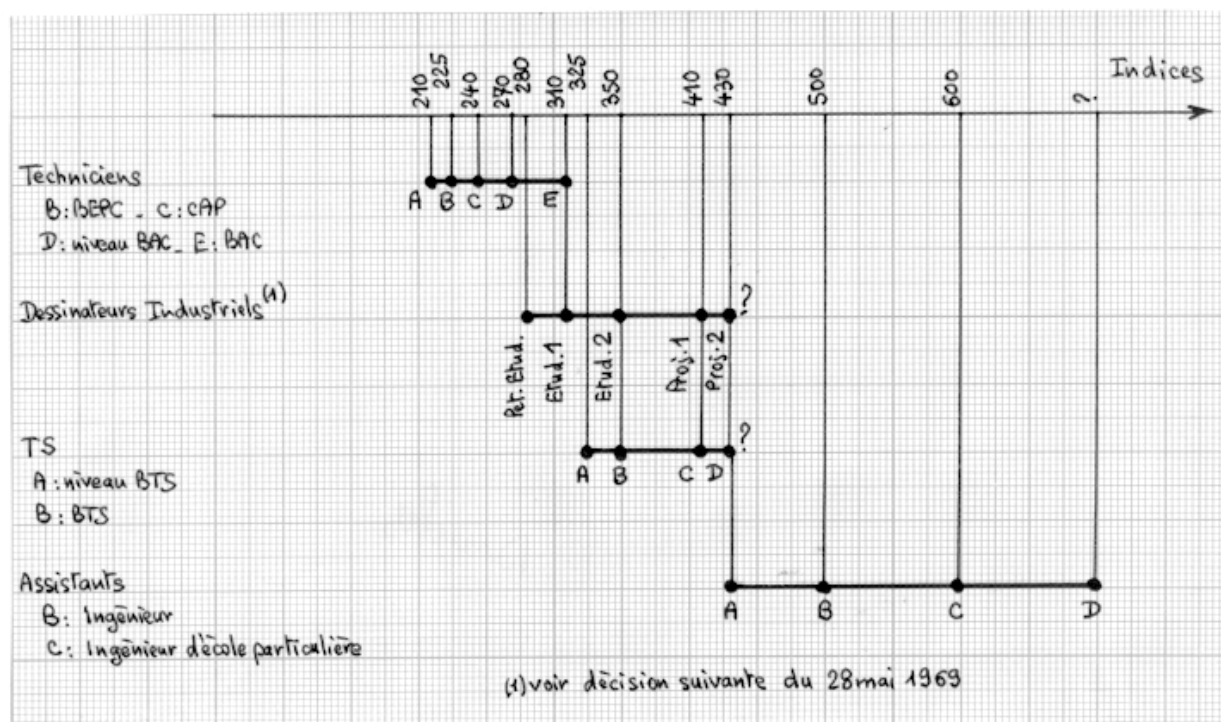
juin 1968 et le 1er juillet 1970 en 5 étapes.

Modifications d'appellation et de classement :

Anciennes situations		Nouvelles situations			
dans les Laboratoires Régionaux		au LCPC		Appellations	
	Indices		Indices		Indices
Aide Opérateur A	175	Aide Opérateur A	210	Technicien A	210
Aide Opérateur B	200	Aide Opérateur B	225	Technicien B	225
Aide Opérateur C	225			Technicien C	240
		Aide Opérateur C	270	Technicien D	270
Opérateur A	225	Opérateur A	240	Technicien C	240
Opérateur B	270	Opérateur B	270	Technicien D	270
Opérateur C	310	Opérateur C	310	Technicien E	310
		Opérateur D <sup>(1)</sup>	350	TS B	350
		Opérateur E	410	TS C	410
		TS A	310	TS B	350
		TS B	350	TS C	410
		TS C	410	TS D	non fixé

(1) puis reclassé en TS C

La nouvelle grille - unique pour le LCPC et les Laboratoires Régionaux - s'établit ainsi au 4 juillet 1968 :



La grille unique et la parité PARIS/PROVINCE sont réalisées. Il subsiste des différences selon les lieux de travail, principalement dans le domaine de l'horaire « normal » de travail, et des catégories de non-fonctionnaires travaillant dans les Laboratoires et ne figurant toujours pas dans la circulaire DREYFUS.

Une réunion Administration / Syndicats le 18 décembre 1968 permet de « balayer » les problèmes



qui subsistent. Des textes complémentaires sont négociés. Ils seront publiés le 28 mai 1969 :

- Dessinateurs Industriels des Ateliers de Prototypes : 5 classes

  - Petites Etudes - indice de base 280

  - Etudes 1 - indice de base 310

  - Etudes 2 - indice de base 350

  - Projeteurs 1 - indice de base 410

  - Projeteurs 2 - indice de base non fixé.

Les appellations restent inspirées de la Convention Collective de la Métallurgie.

Un plan de reclassement des Dessinateurs Industriels est publié le 28 mai 1969 et s'effectue en 4 paliers du 1er janvier 1969 au 1er juillet 1970.

- Les autres catégories de personnels non-fonctionnaires (Ouvriers, Agents de Maîtrise, Administratifs) ne sont toujours pas incluses dans la circulaire DREYFUS.

Au nom du Ministre de l'Équipement et du Logement, les Directeurs des Routes et du Personnel indiquent au Directeur du LCPC « *qu'il... n'est pas possible en l'état actuel des choses de donner... accord sur l'application à l'ensemble de ces personnels d'un règlement analogue à celui du personnel technique non-fonctionnaire des Laboratoires Régionaux* ». Ces autres non-fonctionnaires sont répartis en 3 catégories :

  - ceux dont les fonctions sont « *spécifiques des laboratoires* » ; référence : circulaires DREYFUS et COQUAND.

  - ceux dont les fonctions sont « *très comparables à celles des Ouvriers des Parcs* » ; référence : règlement des OPA.

  - ceux dont les fonctions sont « *analogues à celles d'agents des autres services des DDE* » ; référence : règlements départementaux des Auxiliaires de DDE.

Ces mesures ne devront être appliquées « *que progressivement* ».

- Indemnités diverses des personnels techniques des Laboratoires Régionaux :

Là aussi l'objectif est de procéder à une « *harmonisation* ».

Primes : « *Les personnels techniques des Laboratoires Régionaux sont rémunérés dans des conditions supportant aisément la comparaison avec celles offertes dans le secteur privé concurrentiel et recrutés à des niveaux de salaires qui tiennent compte des tâches qu'ils seront appelés à remplir* ».

En conséquence l'attribution de primes est exclue.

Indemnités :

- indemnité de déplacement : Une perspective d'adaptation des dispositions de la fonction publique est ouverte.

- indemnité de temps de parcours : L'agent conduisant le véhicule est payé en heures supplémentaires (s'il y a lieu) ; les autres agents accompagnateurs seront payés à l'heure sans majoration.

Horaires : Il n'y a pas d'harmonisation. L'horaire de travail est celui du service de rattachement de chaque Laboratoire Régional.

Heures supplémentaires : Ne sont payées que les heures supplémentaires réellement effectuées.

Une seconde série de textes suivra le 2 décembre 1969. Seront abordés :

- Sous la signature du Ministre, Albin CHALANDON : L'harmonisation des conditions de recrutement, de gestion et de licenciement des personnels non-titulaires. Ce texte, général



- à tous les non-titulaires du Ministère, décide la mise en place de « *Commissions Consultatives* » Paritaires. Ces organismes auront à donner avis sur les mutations, avancements, licenciements et mesures disciplinaires.
- Sous la signature du Directeur du Personnel, diverses mesures d'ordre social aux personnels techniques et administratifs non-titulaires. Sont précisés :
    - les modalités de recrutement de non-titulaires (examen sur épreuves ou recrutement sur titres).
    - engagement écrit.
    - période d'essai (3 mois).
    - conditions et montant des indemnités de licenciement.
    - définition de l'ancienneté.
    - échelle des sanctions disciplinaires.
    - congés annuels.
    - autorisations d'absence (événements familiaux, fonctions publiques électives, exercice du droit syndical, présentation aux concours et examens de l'administration).
    - congés sans solde.
    - congés maladie, maternité et accidents du travail.
    - frais de déplacement.
    - régime de retraite (régime général de la Sécurité Sociale, IGRANTE et éventuellement IPACTE pour les cadres).
    - droit syndical (dans les mêmes conditions qu'aux fonctionnaires).
    - droit à la formation professionnelle.

Ce texte constitue la première base cohérente pour tous les non-titulaires du Ministère de l'Équipement et du Logement. Il complète certains aspects déjà précisés auprès des non-fonctionnaires des Laboratoires.

### **Cinquième étape : Le règlement du CETE d'AIX - 4 novembre 1970.**

En avril 1968, la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services avait réalisé une étude en vue de la « *réforme des services du Ministère de l'Équipement et du Logement* ». Cette étude a pour but d'examiner les missions du nouveau Ministère de l'Équipement et les moyens en personnel nécessaires. Les méthodes nouvelles d'analyses et d'affectation de « *ressources* » (Rationalisation des Choix Budgétaires RCB) sont introduites au sein de l'Administration de l'Équipement.

Les Centres d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) sont en préparation. Le premier - celui d'AIX-EN-PROVENCE - est créé le 10 juin 1968.

Dans le document de la Direction du Personnel d'avril 1968, la perspective d'intégration des Laboratoires Régionaux dans ces futurs CETE, n'est pas très présente. Le LCPC et « *ses 22 Laboratoires Régionaux* » sont classés parmi « *les structures fonctionnelles* » du Ministère, « *à côté des structures territoriales* ».

La mise en place progressive des CETE va transformer les questions « *statutaires* » des personnels non-fonctionnaires du LCPC et des Laboratoires Régionaux. Le cadre d'élaboration de la réglementation de ces agents va se déplacer du « *réseau* » des Laboratoires au « *réseau* » en cours de constitution : celui des CETE.

Les diversités de situation des personnels constitutifs des CETE (essentiellement diverses catégories de non-titulaires) vont nécessiter de nouveaux examens et de nouvelles harmonisations. Certains de ces personnels ont des classifications et des rémunérations très inférieures à celles de leurs collègues des Laboratoires. Regrouper tout cet ensemble présente de nouveaux enjeux.

Les organisations syndicales devront elles-mêmes modifier leur configuration en “absorbant” des catégories de personnels autres que celles des Laboratoires, en opérant des fusions syndicales<sup>78</sup>, en intégrant des demandes revendicatives parfois contradictoires tant les écarts redeviennent importants avec ces nouveaux arrivants.

Dans leur « *rapport préliminaire commun sur la mise en place et l'évolution des CETE* » du 25 novembre 1968, les Ingénieurs GODIN, ARQUIE, RAFFI et GERODOLLE estiment que « *la grosse majorité de l'effectif* » des CETE sera des non-fonctionnaires. « *La meilleure solution nous paraît être l'extension à la totalité des CETE du “statut” des Laboratoires qui a fait ses preuves, et dont la rédaction actuelle permet cette extension sans difficulté, moyennant quelques adaptations très simples* ».

La mise en place du premier CETE à AIX-EN-PROVENCE s'accompagne d'une négociation pour élaborer un « *règlement intérieur relatif au personnel non-titulaire du CETE d'AIX-EN-PROVENCE* ». Ce document est signé le 4 novembre 1970 par son premier Directeur, Pierre GODIN. C'est un texte assez volumineux : 21 articles, plusieurs annexes ou textes complémentaires. Les sujets traités sont larges et détaillés. C'est une sorte d'“accord d'entreprise”.

Dénommé « *règlement intérieur* », il concerne « *les personnels non-titulaires (administratifs et techniques) employés au CETE d'AIX-EN-PROVENCE* ». Cette fois-ci les « *administratifs* » ne sont pas “mis de côté”. Ce texte ne remplace pas la circulaire COQUAND-DREYFUS de 1965-1968 ! Les personnels non-titulaires du Laboratoire Régional de MARSEILLE restent régis par celle-ci.

Cette séparation va s'avérer très formelle. Le contenu du règlement intérieur du CETE a pour socle celui du Laboratoire de MARSEILLE. C'est avant tout un élargissement et une adaptation des dispositions à l'ensemble des non-titulaires. Le maintien des deux dispositions est plus lié à l'intégration non encore effective du Laboratoire Régional dans le CETE qu'à la volonté de maintenir des différences sociales. Le règlement intérieur du CETE réalise la demande syndicale d'un texte unique applicable à tous les non-titulaires. Il ne lui manque plus qu'une dimension nationale...

L'appellation des personnels concernés a été modifiée. Il s'agit désormais de « *non-titulaires* ». Cette forme négative porte déjà la perspective suivante : titularisation et fonctionnarisation.

#### Quel contenu au règlement intérieur d'AIX ?

Le Directeur du CETE a l'autorité de gestion sur tous les agents. Deux organismes de concertation sont mis en place :

- un CIP (dans le prolongement de la circulaire ministérielle du 8 août 1969),
- une « *Commission Paritaire* » pour les non-titulaires “inspirée” des règles de fonctionnement des Commissions Administratives Paritaires des corps de fonctionnaires. Une annexe (I) détaille le fonctionnement de cette commission.

Droit syndical ; modes de recrutement ; forme d'engagement ; période d'essai (3 mois pour toutes les catégories) ; responsabilités et obligations professionnelles ; congés, congés sans solde ; autorisations d'absence ; maladie, maternité et accidents, retraite ; cessation de fonction et licenciement ; sont semblables aux dispositions de la circulaire DREYFUS ou à celles fixées pour l'ensemble des non-titulaires du Ministère.

---

<sup>78</sup> Il existe souvent plusieurs syndicats CGT ou CFDT parmi ces catégories qui, bien que de même étiquette, ne sont pas nécessairement affiliés aux mêmes structures et qui n'ont pas l'habitude de travailler ensemble.

### Classification des personnels non-titulaires :

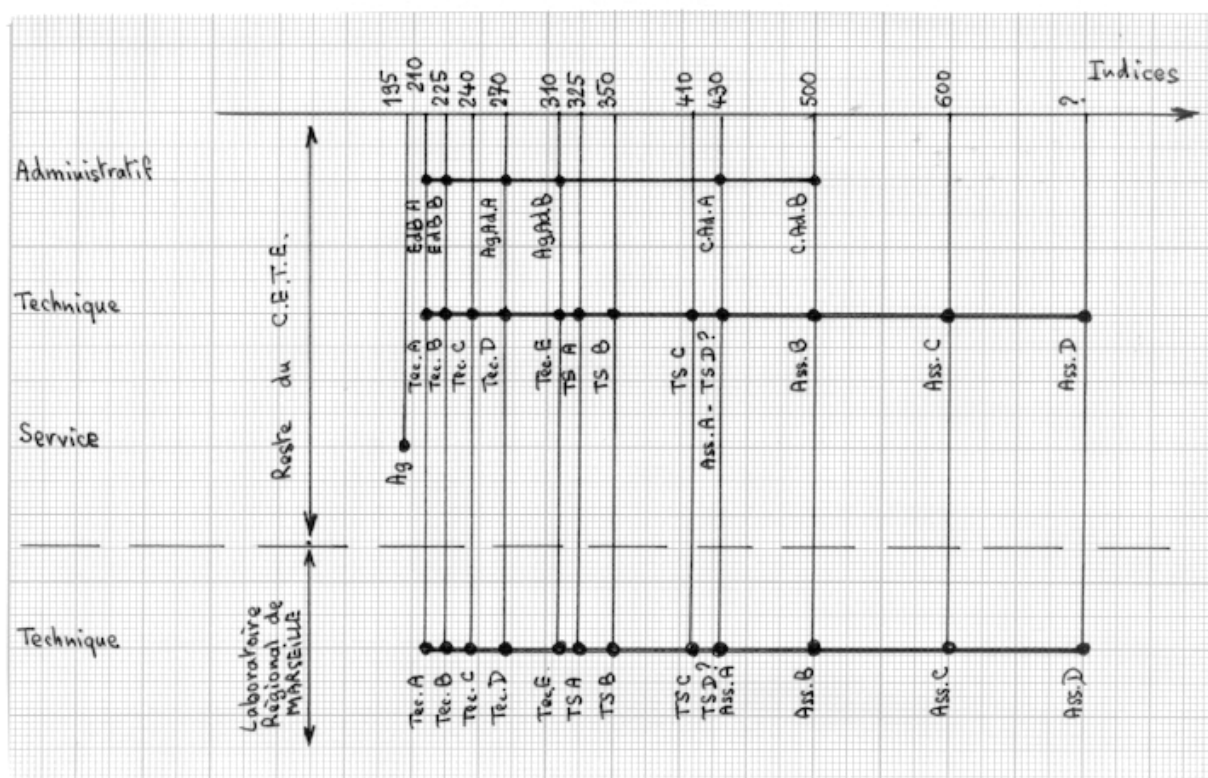
Ils sont répartis en 3 catégories : Administratif, Technique et de Service.

- Personnels Administratifs :
  - Cadre Administratif A - indice de base 430 (Licence)
  - Cadre Administratif B - indice de base 500 (Diplôme de troisième cycle)
  - Agent Administratif A - indice de base 270 (BAC)
  - Agent Administratif B - indice de base 310 (BTS)
  - Employé de Bureau A - indice de base 210
  - Employé de Bureau B - indice de base 225 (BEPC, BEP).
- Personnels Techniques :
  - Assistant A - indice de base 430
  - Assistant B - indice de base 500 (Ingénieur)
  - Assistant C - indice de base 600 (Ingénieur d'écoles particulières)
  - Assistant D - indice de base non fixé.
  - Technicien Supérieur A - indice de base 325 (niveau BTS)
  - Technicien Supérieur B - indice de base 350 (BTS)
  - Technicien Supérieur C - indice de base 410
  - Technicien Supérieur D - indice de base non fixé
  - Technicien A - indice de base 210 (niveau BEPC)
  - Technicien B - indice de base 225 (BEPC)
  - Technicien C - indice de base 240 (BEP)
  - Technicien D - indice de base 270 (niveau BAC)
  - Technicien E - indice de base 310 (BAC, Brevet de Technicien).
- Agents de Service - indice 195.

Il y a 8 échelons dans chaque catégorie, d'une valeur de 10 % de l'indice de base. Un avancement « à l'ancienneté » s'applique jusqu'au 4<sup>em</sup> échelon. Il peut être accéléré (choix, grand choix). Au-delà du 4<sup>em</sup> échelon des avancements rapides (1 an) et lents (4 ans) sont fixés. Cette disposition est supérieure à celle de la circulaire DREYFUS.

La valeur du point d'indice du CETE d'AIX est celle des agents non-fonctionnaires du LCPC et des Laboratoires Régionaux.

« *La durée hebdomadaire du travail, répartie sur cinq jours, est celle en vigueur dans l'ensemble des Services et Administrations* ». Les heures supplémentaires sont payées selon les dispositions du Code du Travail. Il ne peut être fait plus de 54 heures par semaine. Le nombre d'heures supplémentaires effectuées dans un mois ne doit pas être supérieur à 30 heures. Les agents travaillant en « *décalage horaire par rapport à l'horaire normal en vigueur au CETE* » bénéficient d'une majoration de 10 % de leur traitement indiciaire.



Le règlement du CETE d'AIX s'élargit aux administratifs. Par contre les personnels ouvriers et de maîtrise ne figurent toujours pas. On remarque des "décalages". Les personnels « administratifs » (presque exclusivement composés d'agents féminins) sont moins bien classés que leurs collègues « techniques » à qualification égale (BEP : écart de 15 points ; BAC : écart de 40 points ; BTS : écart de 40 points).

Dans le règlement d'AIX figure la répartition des catégories de non-titulaires vis-à-vis des frais de déplacement, alors hiérarchisés en 3 niveaux de remboursement. Cette inégalité dans le remboursement des contraintes de déplacement fait apparaître l'équivalence aux catégories (A, B, C et D) de la fonction publique.

Catégories Fonction Publique	Appellations non-titulaires CETE
A (Groupe I des indemnités de déplacement)	Assistants A, B, C, D Cadres Administratifs A, B TS D
B (Groupe II des indemnités de déplacement)	TS A, B, C Techniciens D, E Agents Administratifs A, B
C et D (Groupe III des indemnités de déplacement)	Techniciens A, B, C Employés de Bureau A, B Agent de Service

Dans le règlement intérieur du CETE d'AIX figure un article sur les « licenciements collectifs ». Cette disposition dans un organisme neuf et précurseur, interpelle ! Il est prévu de soumettre tout projet de licenciement collectif au CTP « qui examinera les mesures à prendre pour tenter de les éviter » (changement de secteur d'activité interne au CETE, « réduction de la durée hebdomadaire de travail », reclassement à

l'extérieur du CETE). Les agents licenciés économiquement auront droit à 6 mois de préavis et à une priorité de réembauche pendant deux ans.

Figurent en Annexe du règlement intérieur du CETE d'AIX :

- Un texte (Annexe I) précisant le rôle et la composition de la Commission Paritaire des non-titulaires. Les personnels sont représentés par 2 agents siégeant pour toutes les catégories et par 1 autre correspondant à la catégorie examinée. « *Les représentants du personnel sont désignés par les syndicats représentatifs après consultation des agents et nommés par le Directeur sur leurs propositions* ». Il n'y a pas encore d'élections directes.
- Un texte (Annexe II) en référence au Code du Travail, précisant les effets du service militaire (priorité de réembauche dans le service).
- Un texte (Annexe III) reprenant la liste des écoles d'Ingénieurs permettant un classement direct à Assistant C.
- Un texte (Annexe IV) consacré à la formation permanente des agents du CETE.

L'existence du règlement intérieur des personnels non-titulaires du CETE d'AIX donne argument, dans tous les Laboratoires Régionaux pour réclamer l'intégration des catégories Administratives et Ouvrières dans la circulaire DREYFUS. Cela renforce la demande d'un règlement national de l'ensemble des personnels des Laboratoires.

La Direction des Routes invoque le changement de configuration : passer du cadre "Laboratoires" au cadre "CETE". Les Syndicats Nationaux CGT et CFDT répondent le 31 mars 1971 en demandant à « être associés à l'élaboration paritaire des directives concernant les règlements des CETE ».

Du côté des Directions des Laboratoires, l'arrivée des CETE pose également question. Le Directeur du LCPC, André PASQUET prend position auprès du Directeur du Personnel. Il regrette de ne pas avoir été associé à l'élaboration du règlement du CETE d'AIX. « *Il est bien certain que l'existence du règlement du CETE d'AIX va désormais hypothéquer lourdement l'avenir... il constitue un dangereux précédent, qui ne manquera pas d'être utilisé par les organisations syndicales en vue d'une extension de ses règles aux personnels des Laboratoires des Ponts et Chaussées* ». Le règlement du CETE d'AIX est critiqué pour le cadre statutaire qu'il représente, empêchant des souplesses d'application au niveau de chaque Laboratoire ; sur l'automatisme d'avancement dans les échelons trop en référence avec la fonction publique ; sur des modalités trop encadrées de recrutement mettant en cause la souplesse et la rapidité des systèmes actuels ; ... La Direction du LCPC est mécontente : le règlement d'AIX est « *rigide et bureaucratique* » !

La mise en place des CETE - avec l'intégration des Laboratoires Régionaux en leur sein - ouvre une période de pressions contradictoires qui faute de s'exprimer sur le bien-fondé de la nouvelle construction administrative, se déplace sur le terrain du "statut" des personnels, de son unité ou de ses diversités, de son ampleur, de son contenu.

Au cours d'une audience avec la CGT, le 2 juin 1971, le Directeur du Personnel, Pierre DELAPORTE, présente les objectifs des CETE et les moyens dont ils seront dotés (400 à 500 agents en moyenne). Un « *schéma-cadre limite de règlement* » des personnels non-titulaires est à l'étude. Il sera défini au plan national et soumis à des adaptations locales :

- la rémunération, à qualification égale n'a pas lieu d'être la même dans deux CETE différents et doit être fonction du marché de l'emploi ;
- la grille indiciaire des Laboratoires et celle des personnels techniques des CETE ne seront pas forcément semblables.

Le syndicat affirme sa position : pas de différenciation au sein d'un même organisme et sur tout le territoire national.

Inquiétudes et revendications se développent, y compris au CETE d'AIX sur la pérennité de la nouvelle construction « réglementaire » des personnels. Des pétitions circulent réclamant « *un règlement unique des personnels des CETE, ouvert à toutes les catégories (techniques, administrative, ouvrières), véritablement négocié avec les syndicats, sur la base minimum du règlement d'AIX* ». CGT et CFDT agissent dans l'unité. Début octobre 1971, des assemblées de personnel, des dépôts de préavis de grève, des motions et délégations ont lieu dans la quasi-totalité des Laboratoires et des services constitutifs des premiers CETE.

Au cours de son Congrès National les 11,12 et 13 novembre 1971, la CFDT des Laboratoires adresse une motion particulière aux cadres hiérarchiques du Ministère de l'Équipement leur demandant de ne pas entrer dans un antagonisme entre fonctionnaires et non-titulaires et de défendre l'existence du service public.

Les Directeurs de CETE. se réunissent les 15 et 16 novembre 1971 pour examiner les grands principes et le contenu d'un « *règlement des CETE* ». Il s'agirait d'« *un règlement-cadre* » servant « *de point d'accrochage à des circulaires d'application élaborées et négociées* » [par CETE].

Le 11 janvier 1972, la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services transmet aux organisations syndicales un projet de « *règlement régissant les personnels non-fonctionnaires des CETE, du LCPC et des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées ne dépendant pas d'un CETE* »<sup>79</sup>.

Il y a des différences importantes entre ce projet et le règlement d'AIX :

- L'indexation des salaires sur les industries chimiques serait supprimée. Les revalorisations salariales seraient fixées deux fois par an par la Direction du Personnel, sans que soit précisée la référence retenue.
- La grille indiciaire proposée est inférieure à celle d'AIX-EN-PROVENCE : Les techniciens bacheliers seraient classés à l'indice 270 au lieu de 310.
- Au-delà du 4<sup>em</sup> échelon, l'avancement serait uniquement au choix.
- Des déclassements ou licenciements seraient prévus pour « *causes d'ordre psychologique ou physiologique* ».

Les syndicats nationaux CGT et CFDT lancent ensemble un appel national à la grève dès le 15 janvier 1972. Des arrêts de travail ont lieu les 19, 24, 25 ou 26 janvier. Au cours de la réunion du Comité d'Orientation et de Gestion des Laboratoires des Ponts et Chaussées du 25 janvier 1972, les représentants CGT et CFDT font une déclaration solennelle faisant écho à ce mouvement revendicatif.

CGT et CFDT appellent à une grève nationale pour le 27 janvier 1972, jour de rencontre avec le Directeur du Personnel, Pierre DELAPORTE. L'audience est suspendue au retrait de l'appel à la grève. Tout en protestant, CGT et CFDT reportent cet appel aux résultats de la rencontre.

Pierre DELAPORTE et Jean COSTET (futur Directeur du Personnel) reçoivent les organisations syndicales CGT, CFDT et CGC des CETE et Laboratoires : Déclaration commune des organisations syndicales ; Volonté de la Direction du Personnel de ne discuter que sur la base de son projet de règlement ; CGT et CFDT quittent la séance ; la CGC exprime son désaccord sur le projet présenté et quitte à son tour la séance.

Le Ministre de l'Équipement et du Logement, Albin CHALANDON envoie une lettre le 4 février 1972 aux Secrétaires Généraux des Fédérations syndicales. Il argumente sur la nécessité de changer de système d'indexation des salaires dans les CETE et appelle à reprendre les négociations.

CGT, CFDT et CGC des CETE et Laboratoires s'adressent le 7 février 1972 au Directeur du

---

<sup>79</sup> Cette dernière formulation – difficilement compréhensible – vise à intégrer dans ce futur règlement, les Laboratoires Régionaux de la Région Parisienne où aucun CETE n'est envisagé.

Personnel, Jean COSTET et lui proposent une rencontre. Cette audience est fixée au 6 mars 1972.

Cette première rencontre avec le nouveau Directeur du Personnel n'apporte pas grand-chose. Chacun reste sur ses positions.

La revalorisation des salaires au 1er avril 1972 en application des dispositions « Chimie » est évidemment la première étape de l'affrontement. La Direction du Personnel cède, mais elle conditionne la suite des revalorisations salariales à une négociation sur le mode d'indexation.

La situation étant particulièrement tendue au plan national, au niveau local dans chaque CETE, les Directions proposent d'examiner diverses situations particulières ou d'ensemble. Or, nous l'avons déjà signalé, la nouvelle construction des CETE rassemble diverses catégories de non-titulaires. Ceux qui disposent des meilleures garanties sociales sont ceux des Laboratoires. D'autres non-titulaires ont des classifications et des rémunérations très inférieures<sup>80</sup>. Leur système de revalorisation salariale n'a jamais été celui de la Chimie. Ils voient dans le règlement proposé un progrès de leur situation. À MACON, les personnels de l'ex-agence du SETRA, se mettent en grève illimitée et occupent leurs locaux 5 jours consécutifs. Disposant sur place d'un gros Centre de calcul informatique qui alimente toute une série de services administratifs, ils "disposent" d'un moyen de pression importante. La CFDT participe et organise le mouvement. La CGT ne le soutient pas, estimant qu'il fait « l'affaire [du] Directeur des Personnels »<sup>81</sup>. L'action est massive et résolue : les personnels obtiennent le rattrapage, par paliers, de leurs salaires sur ceux de leurs collègues lyonnais.

Le Ministre de l'Équipement et du Logement met en place, le 15 mai 1972 une mission d'étude sur les CETE composée de Messieurs LONGEAUX, BIDEAU, ARRIBEAUTE et CONNET. L'objectif est de dégager des propositions en matière de personnel (définition des catégories et indices de base, conditions d'avancement, horaires de travail et rémunérations des heures supplémentaires,...).

Le syndicat national CGT est reçu en audience le 1er juin 1972 par le nouveau Directeur des Routes, Michel FEVE (la CFDT ne s'est pas associée à la démarche préférant avoir comme interlocuteur le Directeur du Personnel). S'expriment au cours de cette réunion les "contradictions" internes à l'Administration sur la place des CETE, celle des Laboratoires, et des responsabilités particulières de la Direction du Personnel et de celles de la Direction des Routes.

La mission ministérielle d'étude sur les CETE reçoit les organisations syndicales le 12, puis le 20 juin 1972. Le rapport de la mission ministérielle est remis par son Président M. LONGEAUX en juillet 1972. Il est transmis aux organisations syndicales le 28 septembre 1972.

Les Directions de CETE ou de Laboratoires transmettent à la mission ministérielle divers renseignements sur la situation locale des personnels non-titulaires et sur les pratiques de gestion. Le Directeur du Laboratoire Régional de NANCY précise pour son service :

Années	Effectifs concernés	Revalorisations des salaires	Augmentations liées aux avancements à l'ancienneté	Augmentations liées aux avancements au choix, aux reclassements et aux promotions	Augmentations moyennes de la masse salariale	Indices moyens du personnel concerné
1969	114	13,9%	3,7%	0,36%	16,9%	300
1970	115	9,3%	3,2%	0,29%	11,9%	318
1971	115	11,4%	3,4%	0,33%	14,1%	323
1972	108	8,1% <sup>(3)</sup>	2,7%	0,77%	10,7%	338
Moyenne sur les 4 années	113	12%	3,25%	0,44%	13,4%	/

(3) sur 6 mois

<sup>80</sup> Dans l'ex-agence du SETRA à MACON, intégrée au CETE de LYON, l'écart salarial entre ces personnels et ceux de l'OTR de LYON est de 30%.

<sup>81</sup> L'auteur de cette étude ne sera pas rancunier vis à vis de la CGT pour son positionnement d'alors...

Dans son commentaire, le Directeur du Laboratoire de NANCY, Michel STRICHER considère que « *l'évolution des salaires est semblable dans les organismes privés travaillant avec les Laboratoires Régionaux* » et que « *malgré cette augmentation moyenne de la masse salariale... la gestion financière du Laboratoire Régional a été assurée correctement* ».

Un nouvel enjeu se présente : La revalorisation des salaires du 1er octobre : Quel montant ? Quelle référence ? La CFDT des Laboratoires propose une grève nationale le 2 octobre. La CGT accepte. La CFDT souhaite reconduire le mouvement chaque jour. La CGT ne suit pas.

La mission ministérielle sur les CETE recommande de « *sortir* » de l'indexation Chimie.

La Direction du Personnel décide, le 6 novembre 1972, d'aligner progressivement la rémunération des personnels non-titulaires des CETE non régis par les circulaires « *Laboratoires* » (MACON,...) sur le projet de règlement « *CETE* ». C'est un élément de satisfaction pour les personnels concernés, mais cela contribue à valider un règlement contesté par d'autres...

Le 7 novembre 1972, le Directeur du Personnel transmet aux Syndicats Nationaux des CETE et Laboratoires de nouvelles propositions ou précisions concernant :

- les horaires de travail, la mensualisation et les heures supplémentaires ;
- les avantages sociaux (congés, autorisations d'absence) ;
- la formation permanente ;
- la mise en place d'une Commission Consultative d'Avancement et de Discipline dans chaque CETE ;
- les modifications de situation (démission, discipline, licenciements collectifs) ;
- les mesures transitoires de passage sur le futur règlement des CETE.

Plusieurs réunions se tiennent entre Direction du Personnel et Organisations Syndicales : 8 novembre, 20 novembre, 4 et 5 décembre 1972. Parallèlement des grèves ont lieu, à l'appel CGT-CFDT, par régions le 27 novembre, 28 novembre, 30 novembre, 1er décembre.

Des éléments du projet de règlement des non-titulaires CETE évoluent ou se précisent :

- L'administration se fixe l'objectif d'harmoniser les horaires de travail en 3 ans pour atteindre un maximum de 43 heures hebdomadaires travaillées.
- Les salaires seraient mensualisés sur une base de 40 heures hebdomadaires. La CGC réclame une mensualisation des cadres sur une base mensuelle de 195 heures.
- Les heures supplémentaires réellement faites seraient payées aux non-titulaires à l'exception des Assistants, TS C et D. et des Cadres Administratifs.
- La carrière se déroulerait sur 12 échelons (au lieu de 8). Les 4 premiers échelons - d'une valeur de 10 % de l'indice de base - seraient assortis d'un avancement garanti à l'« *ancienneté* » ; au-delà du 4em, les échelons - d'une valeur de 5 % - seraient exclusivement « *au choix* ».
- Un abattement de 10 % pendant la période de stage probatoire serait appliqué sur l'indice de classement à tout agent embauché n'ayant aucune expérience professionnelle.
- Les Ouvriers et Agents de Maîtrise constitueraient une catégorie supplémentaire de personnels. Ils seraient répartis en 9 classes positionnées entre les indices de base 175 et 350.
- Sont examinés également : les avantages sociaux (congés, autorisations d'absence, accidents du travail, maladie,...) ; la formation permanente ; la Commission Consultative d'Avancement et de Discipline qui serait mise en place dans chaque CETE ; les modifications de situation (démission, discipline, licenciements collectifs).

Au cours de ces négociations, la Direction du Personnel prend position :

- Le futur règlement des CETE concernera toutes les catégories de personnel non-titulaires de



ces services.

- La portée juridique du règlement sera « *vraisemblablement* » un arrêté interministériel Equipement/Finances. Le contentieux éventuel relèvera des tribunaux administratifs.

Une réunion particulière a lieu entre le Syndicat National CGC des non-fonctionnaires de l'Equipement et le Directeur du Personnel le 20 décembre 1972. Dans son prolongement, ce syndicat demande dans son courrier du 16 janvier 1973 de « *différencier personnel d'encadrement et personnel d'exécution* » :

- Base de mensualisation des cadres à 195 heures ;
- Pas de blocage de carrière au-delà du 4<sup>em</sup> échelon « *pour les cadres* ».

Le Directeur des Routes, Michel FEVE, reçoit les Syndicats Nationaux CGT, CFDT et CGC des Laboratoires et CETE le 17 janvier 1973. Il n'est question que de budgets, crédits et place des Laboratoires au sein des CETE. Les questions de règlement relèvent de la Direction du Personnel.

Le projet définitif de « *règlement régissant les personnels non-titulaires du LCPC et des CETE* » est transmis aux organisations syndicales le 16 février 1973. Une dernière réunion entre Direction du Personnel et Organisations Syndicales se tient le 28 février 1973. Ce jour-là CGT, CFDT et CGC appellent à la grève. Les trois syndicats nationaux se concertent le 23 mars 1973.

Le 3 avril 1973, le Directeur du Cabinet du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Equipement, du Logement et du Tourisme, Maurice ULRICH répond aux trois syndicats nationaux des CETE et Laboratoires. Il insiste sur les différentes étapes de la négociation du règlement des non-titulaires et conclut : « *Ce nouveau règlement est très largement inspiré de celui des Laboratoires des Ponts et Chaussées et de celui du CETE d'AIX-EN-PROVENCE. Il confirme notamment la position acquise par les personnels techniques dans ces règlements et officialise leur grille des salaires, il intègre de plus l'ensemble des personnels administratifs et ouvriers. Les revendications des personnels des établissements concernés ont été prises en compte dans la mesure où elles se sont avérées compatibles avec les règles édictées en la matière pour les agents de l'Etat.*

*Il apparaît ainsi que les solutions retenues correspondent aux décisions que nous pouvions prendre sans mettre en cause la vie même des établissements tout en apportant aux personnels une garantie supplémentaire due à la reconnaissance officielle de leur statut ».*

### **Sixième étape : Le règlement régissant les personnels non-titulaires du LCPC et des CETE - 14 mai 1973.**

Une décision du 14 mai 1973, signée par le Directeur du Cabinet du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Equipement, du Logement et du Tourisme, Maurice ULRICH, consigne « *les dispositions du règlement régissant les personnels non-titulaires du LCPC et des CETE* ». Ce texte a obtenu l'accord du Ministre de l'Economie et des Finances en date du 26 avril 1973.

Le syndicat national CGT des Laboratoires et des CETE proteste auprès du Ministre Olivier GUICHARD et réclame « *de véritables négociations* ». La CGT affirme par ailleurs que la réponse à l'essentiel des revendications réside dans l'application du « *Programme Commun de la Gauche* » et elle invite ses sections locales à faire connaître son contenu et à soutenir les candidats des organisations politiques signataires.

Mais l'étape est franchie...

La bataille syndicale aura plus porté sur le système d'indexation des salaires.

Le règlement des non-titulaires “tourne” deux pages de l'histoire précédente :

- Il “sort” les Laboratoires de l'indexation chimique. Dorénavant les références ne seront plus focalisées sur le secteur privé, mais, de plus en plus, sur la fonction publique. L'interrogation sur le statut des organismes s'estompe également.
- La nouvelle construction sociale a pour cadre les CETE. Les Laboratoires Régionaux ne sont plus qu'un élément - certes encore fondamental - de ces nouveaux services administratifs et techniques. L'accroissement des effectifs des CETE qui va concerner principalement leurs divisions “études” (autres que les Laboratoires Régionaux) va relativiser le poids des Laboratoires en leur sein jusqu'à une situation assez équilibrée entre ces deux dimensions de CETE.

Quel contenu du règlement des non-titulaires du LCPC et des CETE ?

Ce règlement s'applique à tous les personnels non-titulaires (techniques, administratives, ouvriers). De fait, même si les organisations syndicales ne l'expriment pas, elles ont obtenu un « *règlement national unique* ». Cela va être un élément fort et structurant du développement des CETE. Techniques, administratifs et ouvriers sont liés par des dispositions communes, même si des différences et des écarts subsistent comme nous le verrons par la suite. Il y aura un peu plus de fonctionnaires au sein des CETE. Mais la très grande majorité des personnels seront - jusqu'aux portes de la titularisation - une catégorie particulière de non-titulaires au sein du Ministère de l'Équipement. Ces non-titulaires bénéficient par rapport à d'autres non-titulaires du Ministère de conditions d'emploi et de rémunérations nettement supérieures.

Ce règlement s'applique au LCPC, aux CETE, aux Laboratoires de la Région Parisienne - qui ne sont pas encore intégrés à la Direction Régionale de l'Équipement d'Île de France, au Centre d'Étude des Tunnels de LYON-BRON. Dans les faits, il s'appliquera également au Service Technique des Phares et Balises et aux catégories de non-titulaires A et B (fonction publique) du SETRA<sup>82</sup> et du CETUR<sup>83</sup>. Ceci représente un effectif conséquent qui va nécessiter un traitement et des discussions spécifiques avec la Direction du Personnel, qui va constituer une dimension importante lors de l'étape de la titularisation des non-titulaires.

Une « *Commission d'Avancement et de Discipline* » est mise en place dans chaque service. Un texte particulier précisera sa compétence et ses modalités de fonctionnement.

Le Directeur de chaque service a autorité pour recruter tous les non-titulaires. Les modes de recrutement reprennent les pratiques des Laboratoires : sur titres ou sur épreuves. L'ancienneté professionnelle acquise avant le recrutement peut être prise en compte - dans la limite de la moitié - pour le classement de départ. Les Assistants, TS C et D, et les Cadres Administratifs subissent un abattement de 10 % pendant leur période d'essai s'ils n'ont pas exercé d'activité professionnelle avant leur embauche.

La période d'essai à l'embauche est de 6 mois pour les Assistants, Cadres Administratifs et TS, et de 3 mois pour les autres catégories de personnel.

Les cessations de fonctions sont la démission, le départ à la retraite (65 ans), le licenciement pour insuffisance professionnelle. La perspective et les clauses de « *licenciement collectif* » ont été abandonnées et ne figurent pas dans le règlement des non-titulaires du LCPC et des CETE

---

<sup>82</sup> SETRA : Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (créé le 1 décembre 1967).

<sup>83</sup> CETUR : Centre d'Études des Transports Urbains (créé le 1 mars 1976).

## Classifications :

- Personnels Administratifs :

Cadre Administratif A - indice de base 390  
Cadre Administratif B - indice de base 430 (Licence ou Maîtrise)  
Cadre Administratif C - indice de base 500 (Doctorat)  
Cadre Administratif D - indice de base non fixé

Agent Administratif A - indice de base 240 (niveau BAC)  
Agent Administratif B - indice de base 270 (BAC)  
Agent Administratif C - indice de base 310 (BTS)  
Agent Administratif D - indice de base 350

Employé de Bureau A - indice de base 195  
Employé de Bureau B - indice de base 210  
Employé de Bureau C - indice de base 225

- Personnels Techniques :

Assistant A - indice de base 430 (Licence)  
Assistant B - indice de base 500 (Ingénieur)  
Assistant C - indice de base 600 (Ingénieurs d'école particulière)  
Assistant D - indice de base non fixé

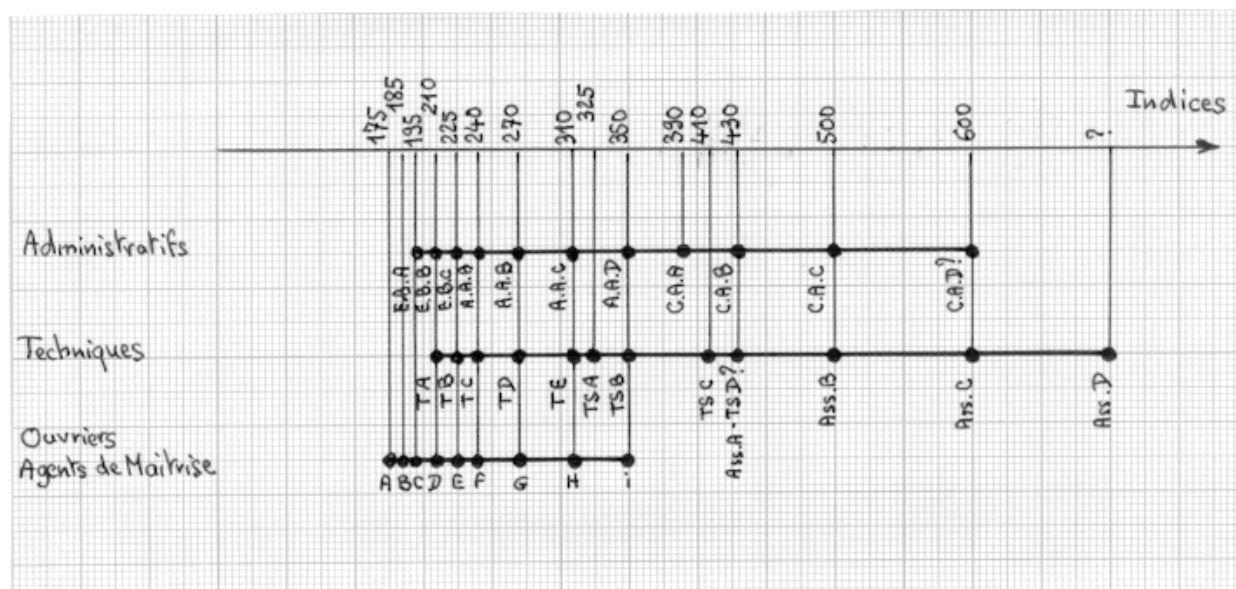
TS A - indice de base 325 (niveau BTS)  
TS B - indice de base 350 (BTS)  
TS C - indice de base 410  
TS D - indice de base non fixé

Technicien A - indice de base 210  
Technicien B - indice de base 225  
Technicien C - indice de base 240  
Technicien D - indice de base 270 (BAC, Brevet de Technicien)  
Technicien E - indice de base 310

- Personnels Ouvriers et Agents de Maîtrise

Ouvrier A - indice de base 175  
Ouvrier B - indice de base 185 (permis véhicule léger)  
Ouvrier C - indice de base 195  
Ouvrier D - indice de base 210 (permis poids lourds, CAP)  
Ouvrier et Chef d'Equipe E - indice de base 225  
Ouvrier et Chef d'Equipe F - indice de base 240  
Chef d'Equipe G - indice de base 270  
Contremaître et Chef d'Atelier H - indice de base 310  
Contremaître et Chef d'Atelier I - indice de base 350.

Les catégories de Dessinateurs Industriels des Ateliers de Prototypes et du LCPC (Circulaire Direction des Routes du 28 septembre 1968) et les Ouvriers et Agents de Maîtrise du LCPC (Circulaire LCPC du 10 mars 1969) sont mises en extinction.



Si les qualifications initiales et diplômes sont assez précisément définis chez les personnels techniques, les repères de classement des ouvriers et des employés de bureau sont essentiellement basés sur la connaissance et la pratique des métiers.

Les catégories « ouvriers » et « administratifs » (cette dernière majoritairement féminine) sont « déclassées » par rapport à la catégorie « technique » : le BTS administratif est situé 40 points en dessous du BTS technique,...

Avec ses imperfections et ses injustices, la grille du règlement du 14 mai 1973 présente un ensemble cohérent.

Ce règlement annonce la mensualisation des salaires sur la base de la durée légale du travail. L'horaire journalier réel de travail peut varier. Il est fixé par le Directeur dans chaque service. Les heures supplémentaires effectuées sont payées, sauf pour les Assistants, Cadres Administratifs, TS C et D. Ceux-ci peuvent percevoir une « indemnité forfaitaire » pour des sujétions entraînant un « dépassement durable et important » de l'horaire du service. Le calcul et la majoration des heures supplémentaires sont ceux du Code du Travail.

Un décalage horaire des agents en dehors de la période 7h / 19h, entraîne une majoration de 10 % du traitement.

Les heures de trajet liées à un déplacement à l'extérieur, sont rémunérées lorsqu'elles entraînent un dépassement de l'horaire normal de l'agent (sauf pour les Assistants, Cadres Administratifs, TS C et D).

Chaque classe est dotée de 12 échelons. Les 4 premiers (d'une valeur de 10 % de l'indice de base) se parcourent à l'« ancienneté » (2 ans puis 2 ans puis 3 ans) avec possibilité d'accélération au « choix » et au « grand choix ». Au-delà du 4<sup>em</sup> échelon, les avancements sont uniquement « au choix » et chaque échelon vaut 5 % de l'indice de base.

Les changements de catégorie ou de classe s'effectuent à l'indice égal ou immédiatement supérieur à l'indice précédemment obtenu.

Le droit à la formation permanente est consigné dans ce règlement.

Sont précisées également des dispositions concernant : la responsabilité, l'obligation du secret professionnel, l'interdiction d'exercer une activité extérieure rémunérée, l'effet du service militaire, le régime des frais de déplacement, les congés annuels, les autorisations d'absence rémunérée, les autorisations d'absence pour événements familiaux, les autorisations spéciales d'absence, les congés sans solde, les droits à congés maladie et maternité, les accidents de travail et maladies professionnelles, la retraite (régime général de la Sécurité Sociale et régime complémentaire IRCANTEC des agents non-titulaires de l'Etat), les sanctions disciplinaires.

Ce règlement annule toutes les dispositions antérieures (Circulaires des Laboratoires,...). Il entre en vigueur à compter du 1er janvier 1973.

On le voit, le contenu et l'éventail des choses décrites font que ce « *règlement* » s'apparente à une convention collective concernant un groupe de non-titulaires dans la fonction publique de l'Etat.

---

Ce règlement du 14 mai 1973 rassemble l'essentiel des données sociales nécessaires au recrutement et à la gestion des agents non-titulaires du LCPC, des Laboratoires Régionaux et des CETE. Il va accompagner le développement de ces organismes, en particulier la forte croissance des CETE jusqu'aux années 78-79. Ces années-là seront marquées par une « crise » d'identité et l'arrêt de leur croissance. Deux grandes manifestations nationales à PARIS des personnels des CETE, les 12 février et 15 mars 1979 marqueront cette période.

Ce règlement « fonctionnera » 10 ans, avec satisfaction, sans évolution fondamentale. Notons cependant :

- Le « *reclassement* » des agents en place dès sa parution. La Direction du Personnel essaiera de limiter les gains de rémunération à 30 %. Cela provoquera la colère - et des grèves importantes<sup>84</sup> - des personnels précédemment classés sur grille « *DDE* ».
- La création le 10 juillet 1974, d'une Commission d'Avancement et de Discipline des agents non-titulaires au LCPC, dans chaque CETE, au CETU et dans les Laboratoires Régionaux de la Région Parisienne. Dorénavant la représentation des personnels se fera par élections sur listes syndicales.
- L'indexation définitive des salaires des non titulaires sur ceux de la fonction publique à compter du 1 janvier 1974.
- L'harmonisation des horaires de travail et la mensualisation sur une base de 42 h 30 hebdomadaire (23 décembre 1975). Des mesures particulières seront prises pour compenser les baisses de rémunération que cela pourrait entraîner.
- L'attribution du Supplément Familial de Traitement le 7 janvier 1980 après une longue bataille revendicative et juridique en Tribunaux Administratifs et Conseil d'Etat.

---

<sup>84</sup> Les services du CETE de LYON à MACON se remettront en grève, 5 jours consécutifs, en décembre 1973 et obtiendront une modification des dispositions d'encadrement des gains de salaire.

La perspective de réduction des effectifs, fin des années 70, interpelle les CETE sur leur pérennité et les non-titulaires sur leur emploi. Des questions nouvelles surgissent :

- La « *budgetisation* » des CETE afin que leurs ressources soient - au moins en partie - alimentées par le budget de l'Etat avec régularité et stabilité ;
- La « *titularisation des non-titulaires des CETE et des Laboratoires* », rejoignant la demande plus générale de tous les non-fonctionnaires de la fonction publique.

Ces deux aspects vont dominer dans les préoccupations sociales. Ils déboucheront en 1983 sur les plans budgétaire et législatif à travers la loi du 11 juin 1983 de titularisation des agents non-titulaires de la fonction publique de l'Etat. Cela provoque une véritable rupture avec l'évolution antérieure. Une autre perspective est tracée : celle des services techniques de la fonction publique, celle des titulaires de la fonction publique aptes à occuper les emplois et qualifications demandés.

**La loi du 11 juin 1983 est le point d'arrêt des constructions précédentes de non-titulaires.**

Les personnels en place ont vocation à être titularisés. Ils bénéficieront pendant cet espace de temps - qui s'avéra fort long ! - d'une garantie d'emploi... [Ils] « *ne peuvent être licenciés que pour insuffisance professionnelle ou pour motif disciplinaire jusqu'à l'expiration des délais d'option qui leur sont ouverts...* »

Les dispositions réglementaires, contractuelles ou de fait concernant les non-titulaires sont mises en extinction. Plus aucun recrutement ne peut être effectué sur ces bases à compter de la promulgation de la loi de titularisation<sup>85</sup>.

Le règlement du 14 mai 1973 n'est donc plus, à compter de cette date, que le cadre «statutaire» des non-titulaires en place en attendant leur intégration dans un corps de fonctionnaires... ou leur départ à la retraite.

L'aventure des non-titulaires des Laboratoires (et des CETE) se termine. Une autre période s'ouvre : celle des titulaires de ces organismes.

---

<sup>85</sup> Des formes de recrutement de non-fonctionnaires subsisteront (ou se développeront) : vacataires, contractuels à durée déterminée, « *salariés-indépendants* »,...Mais ils seront en nombre beaucoup plus réduit.

## Conclusion

Les Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées se sont trouvés à la charnière de deux périodes :

- 1946 / 1956 : la reconstruction d'après-guerre,
- 1956 / 1966 : des ambitions publiques nouvelles en matière d'aménagement du territoire.

Par la suite le recours aux capitaux et aux initiatives privées est ouvertement affiché en matière d'aménagement, de logement, d'autoroute. Des entreprises du bâtiment et de travaux publics s'organisent et deviennent des aménageurs compétents du territoire. Des groupes industriels se constituent associant financement, conception et études, réalisation, exploitation et valorisation commerciale. La place de l'administration tend à se réduire à la maîtrise d'une certaine cohérence nationale ou territoriale en déléguant aux nouveaux opérateurs ce qu'elle faisait précédemment.

La place des Laboratoires Régionaux s'en trouve modifiée.

Il y a dans la construction du réseau des Laboratoires une part importante d'empirisme. Mais la volonté publique de se remettre à la pointe des techniques va être exercée avec constance et aboutira.

Les initiatives prises, les formes choisies tentent de marier la puissance publique, sa vision du long terme et son devoir de diffusion des connaissances et des expériences avec le choix des individus et l'autonomie de mise en oeuvre qui leur est accordée.

Au cours de la période 1950-1970, le réseau des Laboratoires prend la forme d'une "entreprise publique d'ingénierie, d'essais et de contrôles en matière de travaux publics".

Le choix d'une dimension régionale aux Laboratoires, les plaçant dans le prolongement du LCPC, est déterminant.

Il provoque un réexamen de l'ensemble de la hiérarchie administrative des Travaux Publics basée sur l'organisation départementale. Il anticipe les régionalisations économiques, territoriales et politiques de la France. Précurseurs, les Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées éprouveront des difficultés d'adaptation à faire coïncider autant que possible leur territoire avec les régions françaises retenues.

L'affectation d'un territoire fixe la responsabilité, le champ d'activité et de développement. L'élargissement de celui-ci peut devenir un enjeu important. Il n'est donc pas surprenant que les aspects géographiques des Laboratoires Régionaux soient soumis à de multiples réflexions et propositions successives, et qu'ils soient l'objet de certains conflits.

L'administration ne s'exerce qu'à partir d'une responsabilité territoriale. Dans le cas des Laboratoires Régionaux, cet aspect est amplifié du fait que leur propre développement est la seule garantie de leur existence. Le territoire devient vital.

Le LCPC, des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées et les organismes spécialisés associés constituent, dès leur création, un "réseau" de recherche et d'innovation technique.

La mise en commun des expériences, des pratiques et des innovations est la règle. Le LCPC, tête du réseau et responsable de l'ensemble, est le lieu de convergence des activités, de diffusion des techniques et de répartition des moyens. Le LCPC assure la fonction de redistribution et l'unité de l'ensemble.

La divergence de statut, et pour une part d'orientation, entre le LCPC et les Laboratoires Régionaux ouvre aujourd'hui un champ radicalement nouveau pour ces organismes.

La construction des Laboratoires Régionaux n'a cessé d'être précaire.

L'absence ou l'imprécision de réflexion au départ sur la forme de cette construction, a été un élément de fragilité et d'inquiétude. En même temps cette relative indétermination a réussi à capter des opportunités qui se sont présentées dans le domaine financier, dans les modes de gestion, dans le domaine social.

Au début pauvres en moyens, riches au moment du FSIR, les Laboratoires Régionaux ont dû trouver, par leurs activités, leur autosuffisance et leurs moyens de développement.

Les éléments de cohérence, qui ont été gagnés petit à petit, ont doté cet ensemble d'une extraordinaire stabilité et l'ont validé. L'entrée dans une autre logique, celle de la fonction publique, dans les années 80, n'en a été que plus rude.

Toutefois les modes d'emploi et de gestion qui avaient été trouvés ne sont-ils pas susceptibles de contribuer au renouvellement des fonctions et services publics d'aujourd'hui ?

Les Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées et le réseau qu'ils constituent avec le LCPC et les organismes spécialisés qui leurs sont associés, ont été une réussite technique. Un renouvellement des techniques routières s'est opéré et a concerné les chaussées, les terrassements, certains domaines des ouvrages d'art, mais aussi les sols sportifs,... Une nouvelle façon d'appréhender les travaux publics s'est imposée et a amplement participé à la modernisation des pratiques professionnelles, à l'industrialisation et au développement national et international des entreprises françaises de ce secteur.

En 1949 et 1952 la création du réseau des Laboratoires était audacieuse.

50 ans après, ce réseau et celui des CETE constituent l'ossature de l'ingénierie publique du Ministère de l'Équipement.

Un demi-siècle parcouru et 50 ans d'âge.



# BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES DOCUMENTAIRES

## Bibliographie générale succincte

- Jean-Pierre AZEMA -- De Munich à la Libération : 1938-1944 -- Editions du Seuil-Points Histoire -- 1979 -- 412 pages.
- Dominique BARJOT -- Travaux publics en France. Un siècle d'entrepreneurs et d'entreprises -- Presses de l'Ecole des Ponts et Chaussées -- 1993 -- 288 pages.
- J. BERTHOMIER -- Les routes -- PUF Que sais-je ? -- 1959 -- 128 pages
- François BILLOUX -- Quand nous étions ministres -- Editions sociales -- 1972 -- 190 pages.
- Dominique BORNE - Henri DUBIEF -- La crise des années 30 : 1929-1938 -- Editions du Seuil-Points Histoire -- 1989 -- 322 pages
- Jacques BOURDILLON -- Les travaux publics français en Afrique subsaharienne et à Madagascar -- 1945-1985 -- L'Harmattan -- 1991 -- 384 pages.
- Daniel BOUTET -- Conférence au Palais de Chaillot le 12 février 1945 - La reconstruction de la France - L'outillage national -- Office français d'édition.
- Fernand BRAUDEL - Ernest LABROUSSE -- Histoire économique et sociale de la France - tome 4 - volumes 1 et 2 - années 1880-1950 -- PUF -- 1993 -- 1089 pages.
- François CARON -- Les deux révolutions industrielles du XX siècle -- Albin Michel -- 1997 -- 528 pages.
- Henri CAVAILLES -- La route française, son histoire, sa fonction. Étude de géographie humaine -- Armand Colin -- 1946 -- 399 pages.
- Jean FOURASTIE -- Les trente glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975 -- Fayard -- 1979 -- 284 pages.
- André GUILLERME -- Corps à corps sur la route -- Presses de l'Ecole des Ponts et Chaussées -- 1984 -- 172 pages.
- André GUILLERME et M. DIONE -- Travaux publics et innovations technologiques en Afrique du Nord (1942-1953) -- Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat -- 1985 -- 200 pages (dactylographiées).
- André GUILLERME et M. DIONE -- L'aménagement du désert français (1952-1962) -- Rapport de recherche pour la Délégation à la Recherche et à l'Innovation du Ministère de l'Equipement -- 1987 -- 142 pages.
- André GUILLERME et M. DIONE -- Techniques et politiques économiques -- Les travaux publics en Afrique du Nord -- Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat -- 1987 -- 204 pages.
- André GUILLERME et M. DIONE -- Les travaux publics en Afrique du Nord (1953-1963) : Economie et innovations - Rapport de recherche pour le Plan Urbain du Ministère de l'Equipement -- 1989 -- 218 pages.
- Pascal GRISET -- Les révolutions de la communication -- XIX XX siècles -- Hachette Education -- 255 pages.
- Philippe MIOCHE -- Le Plan Monnet, genèse et élaboration : 1941-1947 -- Publications de la Sorbonne -- 1987 -- 323 pages.
- Jules MOCH -- Capitalisme et transports -- Librairie Valois -- 1932 -- 257 pages.
- Dominique RENOUARD -- Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850 --

Presse de la FNSP -- 1960 -- 121 pages.

- Dominique RENOARD -- Cartes du trafic marchandises des routes nationales et des chemins de fer.
- Georges REVERDY -- Histoire des routes en France – PUF Que sais-je ? -- 1995 -- 127 pages.
- Jean-Pierre RIOUX -- La France de la IV République. Première partie : l'ardeur et la nécessité : 1941-1952 -- Editions du Seuil-Points Histoire -- 1980 -- 309 pages.
- Jean-Pierre RIOUX -- La France de la IV République. Deuxième partie : l'expansion et l'impuissance : 1952-1958 -- Editions du Seuil-Points Histoire -- 1983 -- 382 pages.
- Pierre ROUSSEAU -- Histoire des transports -- Fayard -- 1961 -- 561 pages.
- Christophe STUDENY -- L'invention de la vitesse -- Gallimard -- 1995 -- 408 pages.
- Jean-Claude THOENIG -- L'administration des routes et le pouvoir départemental - Vie et mort de la vicinalité -- Editions Cujas -- 1980 -- 117 pages.
- Florence TRYSTRAM -- En route ! La France par monts et par vaux -- Gallimard Découvertes - - 1996 -- 127 pages.
- Claude VACANT -- Du cantonnier à l'ingénieur -- Presse de l'Ecole des Ponts et Chaussées -- 2001 -- 328 pages.
- La Revue Générale des Routes et Aérodrômes n° 395 -- janvier 1965.
- Cinquante ans de planification à la française - Colloque du cinquantenaire du Commissariat Général du Plan, les 23 et 24 mai 1996 -- Commissariat Général du Plan -- 1996 -- 40 pages.

#### Evolution de l'ENPC et émergence du LCPC :

- Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVIIe et XVIIIe siècles -- E. J. VIGNON -- Dunod -- 1862.
- Laboratoires de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées -- Note sur leurs origines, leurs installations, les appareils et méthodes d'essais employés et leurs travaux -- Ministère des Travaux Publics -- Imprimerie Nationale -- 1891.
- Ecole Nationale des Ponts et Chaussées -- Nouveaux laboratoires du Boulevard Lefebvre -- Ministère des Travaux Publics -- Imprimerie Nationale -- 1938.
- Revue Générale des Routes et de la Circulation Routière n° 154 -- octobre 1938.
- Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées, 1599/1815 -- Jean PETOT -- librairie Marcel Rivière et Cie -- 1958.
- Regard sur la France n° 14 -- L'école nationale des Ponts et Chaussées -- octobre 1961.
- Le Corps des Ponts et Chaussées -- A. BRUNOT et R. COQUAND -- éditions du CNRS -- 1982.
- Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment n° 9 -- 1er mars 1982.
- Histoire du LCPC, centre de recherche scientifique et technique et tête de réseau des LPC. -- 1949/1993 (avant-projet de document -- édition du 7-8/12/1993 -- LCPC).

#### Etudes préalables à la création des Laboratoires Régionaux :

- La modernisation des chaussées des routes nationales de France par LE GAVRIAN et LIPMANN -- Annales des Ponts et Chaussées -- septembre/octobre 1928.
- Notes documentaires techniques sur les travaux routiers 1932-1936- Ministère des Travaux Publics -- Service Central des Routes -- Archives Nationales -- Cote F14 12609

- L'état actuel de la technique routière par Daniel BOUTET – Editions Science et Industrie – 1942.
- Revue Générale des Routes et de la Circulation Routière -- août 1946.
- Concours de prototypes de matériels pour l'entretien des routes 1946-1952 – Direction des Routes – Archives nationales contemporaines – Cote 820098 001
- Annales des Ponts et Chaussées – juillet/août 1950.
- Compte-rendu d'un voyage d'étude aux USA (COQUAND - FUMET) -- 1951 ?
- Note de Raymond PELTIER du 12 octobre 1951 sur la création des Laboratoires Régionaux -- LCPC.
- Lettre du Directeur du LCPC au Directeur des Routes du 31 octobre 1951.
- Lettre du Directeur des Routes aux Services des Bases Aériennes du 5 mars 1952.
- Le Corps des Ponts et Chaussées par A.BRUNOT et R. COQUAND -- Editions du CNRS -- 1982.

#### Le temps des décisions :

- Note du Directeur des Routes au Directeur du LCPC -- 22 avril 1952.
- Note de Marius DURIEZ au Directeur du LCPC -- 2 mai 1952.
- Lettre du Directeur des Routes au Directeur du LCPC -- 15 mai 1952.
- Circulaire ministérielle de Travaux Publics n° 59 des 27 mai 1952 -- TP 151/154.
- Note du Directeur du LCPC du 28 mai 1952 sur les Laboratoires Régionaux Routiers.
- Lettre du Directeur du LCPC du 28 mai 1952 aux Ingénieurs en Chef chargés de Laboratoires Régionaux.
- Lettre du Directeur des Routes du 13 novembre 1952 sur la création et le fonctionnement des Laboratoires Régionaux.
- La route française à l'aube du 20e siècle -- Raymond SAUTEREY -- Revue Générale des Routes et des Aéroports n° 1633 -- décembre 2000.

#### Evolution du nombre de Laboratoires Régionaux, de leur zone géographique, de leur champ d'activité, de leur spécialisation :

- Rapport général d'activité du LCPC - 1960.
- Rapport de Jean DURRIEU à la Direction des Routes et de la Circulation Routière - 26 septembre 1961.
- Rapport de Jean DURRIEU sur “ *certain aspects de l'orientation et du développement des Laboratoires Régionaux - cas particulier de la région parisienne* ” - LCPC - 29 janvier 1963.
- Lettre du 6 novembre 1964 de Jean DURRIEU.
- Circulaire du Directeur des Routes du 23 février 1965.
- Lettre Circulaire et note d'orientation du Ministre de l'Équipement et du Logement, Robert GALLEY - 10 juin 1968.
- Bulletin de Liaison des Laboratoires Routiers des Ponts et Chaussées n° 42 – LCPC - décembre 1969.
- Référé de la Cour des Comptes n° 2241 du 14 mai 1970.
- Lettre du DDE du Pas-de-Calais du 4 mai 1971 au Directeur du CETE de LILLE.

- Circulaire DPOS-DRCR du 1er mai 1992 sur les “ *zones d'action des Laboratoires Régionaux* ”.
- Le réseau des Laboratoires des Ponts et Chaussées – LCPC- 1984.
- Pierre MAYET raconte - archive orale du 24 janvier 1997.
- Décret n° 98-423 du 29 mai 1998.
- La régionalisation - Pierre BODINEAU - Que sais-je n° 1719 - PUF.

#### Budgets et effectifs des Laboratoires Régionaux :

- Crédits de fonctionnement des Laboratoires Régionaux de l'Équipement – Direction des Routes – Archives Nationales Contemporaines, cote : 780158.
- Note n° 20.911 de Georges ARQUIE du 19 novembre 1962 aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées chargés de Laboratoires Régionaux.
- Circulaire de la Direction des routes et de la Circulation Routière n° 1425 – Note de Georges ARQUIE du 18 novembre 1963.
- Lettre du 5 février 1964 de Georges ARQUIE au Directeur des Routes.
- Lettre de Jean DURRIEU du 25 juin 1964 à Georges ARQUIE.
- Circulaire de la Direction des Routes et de la Circulation Routière n° 164-4-901 du 19 août 1964.
- Laboratoire Régional de BLOIS – Tarification au 1 novembre 1967.
- Laboratoire Régional de BLOIS – Comptabilité budgétaire – Processus clients – Note de service n° 358 – 25 avril 1968.
- Rapport du 29 janvier 1969 de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées J.L. GOURDON sur les effectifs dans les Laboratoires Régionaux en 1968.
- Note n° 492 du 26 juin 1970 du Contrôleur Financier au Directeur des Routes et de la Circulation Routière.
- Eléments de réponse du Directeur des Routes et de la Circulation Routière du 14-10-1970.
- Lettre du Ministre de l'Économie et des Finances au Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme – 10- 12-1972.

#### Tour de France :

- Bulletin du PCM n° 3 - mars 1966.
- Note de Jean-Marie BALLAST, Ingénieur des TPE sur “ *la création, l'évolution et l'activité du Laboratoire Régional de COLMAR* ” - 4 mars 1966.
- Bulletin de liaison des laboratoires routiers – mai / juin 1966.
- Note explicative de l'architecte Henri PROUVE sur le nouveau Laboratoire Régional de NANCY – 24 novembre 1966.
- Note de Pierre GODIN du 7 mai 1968 sur l'implantation et la direction du Laboratoire Régional de MARSEILLE.
- Brochure du Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées de BORDEAUX – jubilé 1952 /1977.
- Le réseau des Laboratoires des Ponts et Chaussées - brochure du LCPC - 1984.
- Brochure “ *Le Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées d'ANGERS - 1952/1992* ” éditée par le CETE de l'OUEST – 1992.
- Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées AUTUN – 1948/1988 – brochure réalisée par Carole FRABOULET pour le CETE de LYON – 1990.

- Les véhicules du service public de chez nous – Jean-Yves BROUARD et Michel FONTENY – Editions MDM – 1996 – 144 pages.
- 1948-1988, les 50 ans du Laboratoire d'AUTUN – cassette audiovisuelle VHS – 32 minutes – réalisation : Jocelyne SERSIRON – Production : Laboratoire Régional d'AUTUN – septembre 1998.
- Revue générale des routes et des aérodromes – numéro spécial “ 100 ans de routes en France ” - décembre 2000.

#### Laboratoires Régionaux et Laboratoires Départementaux :

- Expertise d'Henri ROBART au Laboratoire Départemental d'AMIENS – 9 mars 1953.
- Circulaire de la Direction des Routes et de la Circulation Routière du 3 août 1956 sur les laboratoires routiers départementaux.
- Bulletin de liaison des laboratoires routiers n° 4 – nov/dec 63 – LCPC.
- Bulletin de liaison des laboratoires routiers n° 10 – nov/dec 64 – LCPC.
- Circulaire n° 889 de la Direction des Routes et de la Circulation Routière du 29 juin 1965.
- Circulaire n° 1470 de la Direction des Routes et de la circulation routière du 29 novembre 1965.
- Annuaire 1965 du Ministère des Travaux Publics et des Transports.
- Enquête sur les Laboratoires Départementaux – décembre 1969.
- Note de Jean BERTHIER à M. LAURENT du 16-11-1971.
- Rapport de Gilbert BATSCH sur la situation des laboratoires Départementaux – mars 1974.
- Circulaire de la Direction du Personnel et de la Direction des Routes du 15 juillet 1976.
- Lettre du Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire, Jean-Pierre FOURCADE du 28 avril 1977.
- Note de service de la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services du 13 mai 1977.
- Circulaires du Syndicat CGT des 3 mars et 15 juin 1977 sur les Laboratoires Départementaux.
- Annuaire syndical CGT 1987.
- Direction Départementale de l'Équipement de Savoie – Quelques métiers particuliers, souvent méconnus – extrait : Le laboratoire de la DDE Savoie – Cassettes VHS – Crocodile 2000.

#### La Division d'Algérie du LCPC :

- Décret du 28 novembre 1955 créant le Laboratoire d'ALGER - journal officiel du 3 décembre 1955.
- Rapport général d'activité du LCPC – 1960.
- Rapport général d'activité du LCPC – 1962.
- Travaux publics et innovations technologiques en Afrique du Nord – 1942/1953 – André GUILLERME – Ecole Nationale des TPE – août 1985.
- Etats, territoires et terroirs au Maghreb – 1985 – Editions du CNRS (articles de Jean CABOT : Délimitation de l'espace et développement – Réflexions sur les découpages administratifs successifs de l'Algérie, et de Bouziane SEMMOUD : Industrialisation et réorganisation de l'espace en Algérie – Espace régional, espace national).

Organismes complémentaires aux Laboratoires Régionaux et au LCPC (Centre d'Expérimentations Routières, Station d'Essai d'Eléments de Matériel Routier, Centres d'Etudes et de Construction de Prototypes, Centres Coordonateurs de Matériels) :

- Lettre de Jean DURRIEU au Directeur de l'Infrastructure (Armée de l'Air) - 8 août 1958.
- Lettre de Jean DURRIEU au Ministre des Armées (Air) - 14 août 1958.
- Lettre du Directeur du LCPC au Directeur des Bases Aériennes - 28 octobre 1958.
- Lettre du Directeur du Laboratoire Régional de ROUEN, Édmond VARNEVILLE, du 23 janvier 1959, à Jean DURRIEU.
- Note de Raymond CLAEYSSEN au Directeur du LCPC - 1 février 1961.
- Note du Directeur Adjoint du LCPC à Jean DURRIEU sur la construction de l'Atelier de Prototype de ROUEN - 2 février 1961.
- Bilan du Centre d'Essais Routiers de ROUEN - 21 février 1961.
- Note technique de l'Ingénieur d'Arrondissement Nord du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Maine-et-Loire - 1961 ?
- Bulletin de liaison des Laboratoires Routiers n° 3 – septembre/octobre 1963.
- Bilan d'activité 1965 et perspectives 1966 de l'Atelier de Construction de Prototypes de Matériels de ROUEN – H. CHARLES – 10 janvier 1966.
- Note du Directeur des Routes et de la Circulation Routière au Directeur Départemental de l'Équipement du Loir-et-Cher créant la Station d'Essai d'Eléments de Matériel Routier de BLOIS - 12 février 1970.
- Note descriptive d'installation de la première phase de la Station d'Essai d'Eléments de Matériel Routier à BLOIS - 1970 ?
- Note du Directeur des Routes et de la Circulation Routière, Michel FEVE, au Directeur du LCPC - 16 juin 1971.
- Regards sur la France - décembre 1983.
- Le réseau des Laboratoires des Ponts et Chaussées - Brochure du LCPC - 1984.
- Revue Générale des Routes et des Aérodrômes - Hors série n° 1-92 - 1992.
- Revue Générale des Routes et des Aérodrômes – “ 100 ans de routes en France ” - décembre 2000.

Création du Ministère de l'Équipement et conséquences pour les Laboratoires Régionaux :

- Organigramme type des Services des Ponts et Chaussées - 7 décembre 1964 - Centre des Archives Contemporaines - cote n° 9206 74-001.
- Lettre et mémorandum du Ministre de l'Équipement au Ministre de l'Intérieur sur l'organisation des services extérieurs du Ministère de l'Équipement - 13 avril 1966.
- Conférence de Jean DURRIEU à la session de formation pour les cadres supérieurs des Directions Départementales de l'Équipement - 16 février 1967.
- Note sommaire sur la création des CETE - André PASQUET - 25 janvier 1968.
- Lettre-circulaire et une note d'orientation du Ministre de l'Équipement et du Logement, Robert GALLEY, créant les CETE – 10 juin 1968.
- Arrêté ministériel Equipement du 10 juin 1968 créant le CETE d'Aix-en-Provence.
- Décision ministérielle Equipement du 10 juillet 1968 créant un Comité Interdirectorial d'Orientation des CETE.

- Rapport préliminaire du 25 novembre 1968 de Michel GERODOLLE et Jean RAFFI pour la mise en place des CETE de Bordeaux et de Rouen.
- Rapport du 6 décembre 1968 de Michel GERODOLLE et Jean RAFFI pour la mise en place du CETE de Bordeaux.
- Note du 22 décembre 1969 de Jean RAFFI et Michel GERODOLLE sur “ *le développement des activités “terrassements et chaussées” dans la zone d'action du CETE de Bordeaux* ”.
- La création des Directions Départementales de l'Équipement -Phénomènes de corps et réforme administrative - Jean-Claude THOENIG et Erhard FRIEDBERG - CNRS - Groupe de Sociologie des Organisations – 1970.
- Organigramme du CETE de Lyon - Rapport de l'Ingénieur en Chef, Jean-Jacques HUVILLIER - 22 mars 1971.
- Compte-rendu de mission sur l'organisation de la Division Laboratoires du CETE de LILLE - Maurice VIVIER - juin 1971.
- Réflexions de la Division des Laboratoires – CETE Nord-Picardie - 23 octobre 1972.
- Visite à la Division Terrassements et Chaussées - CETE de Bordeaux - 4 avril 1973 - Entretien avec M. ISCHER.
- Note de M. LOZACH - LCPC - Direction des Laboratoires Régionaux - 31 août 1973.
- Note ministérielle Aménagement du Territoire / Equipement / Logement / Tourisme créant des Conseils d'Orientation auprès de chaque CETE - 11 février 1974.
- “ *Des Travaux Publics et Transports à l'Équipement - Souvenirs d'une transfiguration (1948 1978)* ” – Emile BIDEAU - Brochure dactylographiée – 1991.
- “ *Persiste et signe* ” d'Edgar PISANI - Edition Odile Jacob – 1992.
- Equipement magazine n° 86 - avril 1997.
- Service public n° 56 - mars 1998.
- 1966 - Création du Ministère de l'Équipement - actes de la journée d'étude de l'Association Blaise Pascal - Brochure du Conseil Général des Ponts et Chaussées - Comité d'Histoire – 2000.
- Les politiques publiques d'équipement du territoire : approche historique et politique - Cours sous la direction de Bernard JOUVE - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat – Laboratoire RIVES.

#### Pilotage du réseau des Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées :

- Note de Jean DURRIEU du 22 février 1954.
- Note du Directeur des Routes sur la création d'un Service des Liaisons Extérieures du LCPC - 1954.
- Lettre du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (Direction du Personnel) sur la création au LCPC d'un Service des Liaisons Extérieures - 4 août 1954.
- Rapport d'activité du LCPC - 1965.
- Organigramme du LCPC - 1er janvier 1966.
- Attribution du Service de Liaison et Coordination - André PASQUET - note du 27 janvier 1966.
- Attribution du Service des Applications - note d'André PASQUET du 27 octobre 1967.
- Attribution du Service des Documents Techniques - note d'André PASQUET du 27 octobre 1967.
- Lettre de Jean DURRIEU aux Chefs de Laboratoires Régionaux - 31 octobre 1967.

- Note du Directeur des Routes au Directeur du LCPC - 6 décembre 1967.
- Rapport d'activité du LCPC - 1968.
- Rapport du Directeur du LCPC au Directeur du Personnel sur l'organisation du LCPC - 3 février 1971.
- Attributions de la Direction des Laboratoires Régionaux - note de service d'André PASQUET - 26 février 1971.
- Arrêté du Ministère de l'Équipement et du Logement du 28 mai 1971 (COG), modifié par l'arrêté du 15 février 1979.

#### Évaluation et prospective :

- Rapport préalable à la Conférence du 15 février 1956 sur les Laboratoires Régionaux - Analyses de la Conférence et commentaires - 15 février 1956.
- Circulaire RUMPLER du 3 août 1956.
- Note du LCPC sur les Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées - mars 1957.
- Rapport sur l'organisation du LCPC - Raymond PELTIER - 10 octobre 1959.
- Conférence-débat « *le laboratoire au service de la route* » - Association Technique de la Route - Revue Générale des Routes et des Aérodrômes n° 349 - mai 1960.
- Note de Georges ARQUIE au Directeur des Routes (« *Tentative de politique de la Direction des Routes* ») - 16 mars 1964.
- Courrier de Jean DURRIEU à Erio PRANDI - 9 juillet 1964.
- Convocation au Colloque du 1er au 4 décembre 1964 - Jean DURRIEU - LCPC - courrier du 6 novembre 1964.
- Rapport de l'Inspecteur Général M. POUSSE sur les Laboratoires Régionaux – 5 octobre 1965.
- Réponse de Jean DURRIEU au rapport POUSSE – 12 octobre 1965.
- Note du Directeur des Routes au Ministre des Travaux Publics et des Transports concernant les Laboratoires Régionaux - 14 octobre 1965.
- Note de Georges ARQUIE au Directeur des Routes - 4 novembre 1965.
- Bulletin du PCM n° 3 - mars 1966.
- Arrêté de création du SETRA – 1 décembre 1967.
- Modalités d'intervention du LCPC dans les activités des Laboratoires Régionaux intégrés dans les CETE - Direction du personnel / Direction des Routes - 27 mai 1975.
- Le réseau des LPC. - cassette VHS - production : LCPC - réalisateurs : Jean GUIGNE et Jean-François RINGOT - 1988.

#### L'hypothèse “établissement public” :

- Décret du 17 mai 1949 de création d'un Comité de la Recherche scientifique appliquée - Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (Journal Officiel du 25 mai 1949).
- Rapport sur « *la réorganisation des Laboratoires des Ponts et Chaussées* » - Syndicat des Ingénieurs des TPE FO – juin 1958.
- Rapport sur l'organisation du LCPC - Raymond PELTIER - 10 octobre 1959.
- Contribution de Jean DURRIEU au statut des Laboratoires - note n° 1067 du 10 novembre 1960 - LCPC.



- Projet CHARTON de création de l'Institut National d'Etudes et de Recherches de Génie Civil - janvier 1961.
- Position des Directeurs de Laboratoires Régionaux sur le projet d'Etablissement Public - 23 février 1961.
- Courrier du Directeur-adjoint du LCPC au Directeur de l'Aéroport de PARIS - 17 octobre 1961.
- Mise en place d'un groupe de travail ministériel sur la création de l'établissement public - 23 mai 1961.
- Tract CGT « *Les laboratoires des Ponts et Chaussées doivent vivre* » - juin 1961.
- Note de Raymond PELTIER sur « *développement et réforme du Laboratoire Central et des Laboratoires Régionaux* » - 23 juin 1961.
- Compte-rendu (CGT) de l'audience de ce syndicat avec le groupe BESSON - note syndicale du 18 juillet 1961.
- Projet de loi portant création d'un Centre National d'Etudes et de Recherches des Ponts et Chaussées.
- Comptes-rendus (FO et CGT) de l'audience CGT, CFTC, FO avec le Cabinet du Ministre des Travaux Publics du 14 juin 1963.
- Note du LCPC sur la création d'un Centre National d'Etudes et de Recherches des Ponts et Chaussées - 13 février 1964.
- Note de Georges ARQUIE au Directeur des Routes sur « *La politique de la Direction des Routes* » - 16 mars 1964.
- Lettre de Jean DURRIEU à Erio PRANDI - 9 juillet 1964.
- Compte-rendu de l'audience Organisations Syndicales / Direction du LCPC du 27 janvier 1965.
- Compte-rendu de la 2eme Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées du 16 février 1966.
- Compte-rendu (CGT CFDT FO) de l'audience avec le Directeur des Routes du 17 mars 1966.
- Compte-rendu (CGT CFDT FO) de l'audience avec le Cabinet du Ministre de l'Equipement du 29 mars 1966.
- Note d'André PASQUET au Directeur du Personnel sur la structure juridique du LCPC - 15 septembre 1966.
- Lettre de Jean DURRIEU à F. RETOLIUS - 3 mars 1967.
- Réforme du statut juridique du LCPC - études effectuées de 1961 à 1968 - Note de synthèse - Centre des Archives Contemporaines – Cote n° 920674-001.
- Compte-rendu de la réunion Organisations Syndicales / Direction sur le statut d'établissement des LPC - 27 février 1969.
- Bulletin CGT Labos - avril 1969.
- Note du Contrôleur Financier à la Direction des Routes - 26 juin 1970 - Réponse de la Direction des Routes - 14 octobre 1970.
- Compte-rendu (CGT) de l'audience syndicale auprès du Directeur des Routes - 10 février 1971.
- La Tribune des Travaux Publics - numéro spécial de novembre 1972 - (organe du Syndicat FO des Ingénieurs des TPE).

#### Normes :

- Manuel du Laboratoire Routier - Raymond PELTIER – 1er édition - 1954 – DUNOD – Cote ENPC : 31207.

- Manuel du Laboratoire Routier - Raymond PELYIER – 2eme édition - 1955 – DUNOD – Cote ENPC : 31636.
- Manuel du Laboratoire Routier - Raymond PELTIER – 3eme édition - 1959 – DUNOD – Cote ENPC : 33152.
- Mode opératoire du LCPC – « *Limites d'ATTERBERG* » - DUNOD – Cote ENPC : 39991.
- Décision du 3 juillet 1963 n° 88-19 du Directeur du LCPC (mode opératoire : Limites d'ATTERBERG).
- Circulaire ministérielle n° 70-74 du 29 juillet 1970 (Limites d'ATTERBERG) – Cote ENPC : 39991.
- Compte-rendu du groupe de travail « *locaux* » - 21 mars 1963 - LCPC.
- Compte-rendu du groupe de travail « *locaux* » - 29 avril 1963 - LCPC.
- Compte-rendu du groupe de travail « *locaux* » - 4 juin 1963 - LCPC.
- Note de Georges ARQUIE à Jean DURRIEU - Construction des laboratoires - 30 novembre 1964.
- État des constructions des Laboratoires Régionaux - 1er janvier 1973 - LCPC.

Le « *Bulletin de Liaison des Laboratoires Routiers* » :

- Bulletin n°1 - mai / juin 1963 - LCPC.
- Bulletin n°3 - septembre / octobre 1963 - LCPC.
- Bulletin n°5 - janvier / février 1964 - LCPC.
- Bulletin n° 10 - novembre / décembre 1964 - LCPC.
- Bulletin n° 11 - janvier / février 1965 - LCPC.
- Bulletin n° 16 - novembre / décembre 1965 - LCPC.
- Bulletin n° 24 - mars / avril 1967 - LCPC.
- Bulletin n° 29 - janvier / février 1968 - LCPC.
- Bulletin n° 33 - août / septembre 1968 - LCPC.
- Bulletin n° 100 - mars / avril 1979 - LCPC.
- Plaquette sur le « *Bulletin de Liaison* » - 1988 - LCPC.

Types d'effectifs, modes de recrutement et continuité d'emplois :

- Loi relative aux effectifs, au recrutement et aux limites d'âge des fonctionnaires et agents des services publics - 15 février 1946 (Journal Officiel du 16 février 1946).
- Circulaire relative à la réduction des effectifs des personnels de l'Etat - 28 février 1946 (Journal Officiel du 1er mars 1946).
- Loi relative au statut général des fonctionnaires - 19 octobre 1946 (Journal Officiel du 20 octobre 1946).
- Décret n° 49-190 du 9 février 1949 réorganisant le LCPC.
- Note sommaire sur la situation des personnels du LCPC - 1er mars 1965.
- Rapport général d'activité du LCPC - 1968.
- Enquête du 16-4-1970 sur la formation des personnels des Laboratoires Régionaux - LCPC.
- Lettre de Charles PAREY à Jean BERTHIER du 21 septembre 1970 sur les modes opératoires et formation des personnels des Laboratoires des Ponts et Chaussées.

- « *Service public* » n° 43 - octobre 1996 - sur le statut de la fonction publique (mensuel de l'Administration de la Fonction Publique).

Émergence et développement des organisations syndicales :

- Archives personnelles de Robert PRIVAT.
- Arrêté n° 48-1058 du 3 juillet 1948 - Ministère des Travaux Publics.
- Circulaire GP II n° 103 du 9 juin 1950 - Ministère des Travaux Publics - Direction du Personnel.
- Décret n° 51-1445 du 12-12-1951 (IPACTE).
- Circulaire n° 88 du 6 août 1952 (médecine du travail au personnel des parcs, ateliers et laboratoires des Ponts et Chaussées) - Ministère des Travaux publics.
- Circulaire n° 108 du 24 septembre 1952 - Ministère des Travaux Publics - Direction du Personnel.
- Lettre du syndicat CGT du Laboratoire Régional de ROUEN à l'Ingénieur en Chef départemental - 23 novembre 1959.
- Réponse de l'Ingénieur en Chef, J. LIZEE du 2 décembre 1959.
- Décret n° 59-1569 du 3-12-1959 (IPACTE).
- Circulaire A-1180 du 6 juillet 1960 - Ministère des Travaux Publics - Direction du Personnel.
- Instruction du 10 novembre 1960 (IGRANTE).
- Bulletin de la Fédération FO des Travaux Publics et des Transports - 4<sup>em</sup> trimestre 1960.
- Tract syndical CGT-CFTC du LCPC - 13 février 1961.
- Tract syndical FO du 22 février 1961.
- Adresse syndicale CGT-CFTC des Laboratoires des Ponts et Chaussées - 9 mars 1961.
- Courrier de la Fédération FO des Travaux Publics et des Transports - 13 mars 1961.
- Lettre du Directeur du LCPC au Ministre des Travaux Publics - 25 mai 1962.
- Étude du LCPC sur le paiement des absences résultant de maladie ou d'accident - 8 juin 1962.
- Lettre du Directeur du LCPC au Ministre des Travaux Publics - 26 juin 1962.
- Note de service du Directeur du LCPC - 30 novembre 1962.
- Circulaire du syndicat national CGT - 3 décembre 1962.
- Note de service du Directeur du LCPC - 14 janvier 1963.
- Circulaire 164-4 n° 1030 du Directeur des Routes et de la Circulation Routière - 5 octobre 1964.
- Note de service du Directeur du LCPC - 3 novembre 1964.
- Compte-rendu de l'audience syndicale du 27 janvier 1965 - LCPC.
- Note du Contrôleur Financier au Directeur du Personnel - 26 février 1965.
- Lettre du Directeur-adjoint du LCPC au Directeur du Personnel - 14 avril 1965 (comparaison avec les salaires des industries chimiques).
- Programme revendicatif national du syndicat national CGT - 16 avril 1966.
- Compte-rendu de l'audience syndicale du 18 mai 1966 - LCPC.
- Mise à l'étude d'un système d'ajustement quasi-automatique des salaires avec le secteur privé concurrentiel - 8 mars 1967 -LCPC.
- Lettre du Directeur du LCPC au Directeur du Personnel - 10 mars 1967.

- Lettre du Directeur du LCPC au Directeur des Routes et de la Circulation Routière - 7 juin 1967.
- Ajustement des salaires des personnels temporaires des Laboratoires - Direction des Routes et de la Circulation Routière - 28 septembre 1967.
- Application des Ordonnances du 13 juillet 1967 - LCPC - 6 décembre 1967.
- Brochure de l'USSERE-CGT - 68/88 – « 20 ans après » - juin 1988.
- Projet de mise en place de Commissions Paritaires d'Avancement et de Licenciement - 25 septembre 1968 - LCPC.
- Rapport de l'Ingénieur GOURDON sur les effectifs des personnels des Laboratoires Régionaux - 29 janvier 1969.
- Note n° 345 du 23 mai 1969 (Information du personnel) - Direction du Personnel et de l'Organisation des Services.
- Lettre du Directeur du LCPC aux DDE chargés de Laboratoires Régionaux (échanges préalables avant la tenue des Commissions Paritaires Locales) - 8 septembre 1969.
- Lettre CGT au Directeur du LCPC (droits syndicaux) – 18 septembre 1969.
- Information des organisations syndicales - compte-rendu sommaire - 14 novembre 1969 - LCPC.
- Intervention de Jean ESCALLE au 37e Congrès de la Confédération CGT - 1969.
- Étude du LCPC concernant la suppression des zones d'abattement - 11 mars 1970.
- Question écrite de René TOMASINI n° 11182 du 3 avril 1970 (Journal Officiel du 4 avril 1970) - Réponse du Ministre, Albin CHALANDON (Journal Officiel du 26 mai 1970).
- Circulaire DRCR / DPOS - mise en place des Commissions Paritaires d'Avancement et de Discipline - 28 mai 1971.
- Circulaire DRCR / DPOS - formation permanente - 28 mai 1971.
- Circulaire DRCR / DPOS - congés maladie - 28 mai 1971.
- Rapport de P. ARRIBEAUTE au Directeur du Personnel (horaires des cadres) - 28 septembre 1971.
- Circulaire n° 38-86 du 13 novembre 1986 du syndicat national CGT des CETE, Laboratoires et CETU (activités de la CGT entre 1958 et 1986).
- Le Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées d'ANGERS (plaquette des 40 ans) - 1992.
- « Premiers éléments pour contribuer à des approches historiques du syndicalisme CGT à l'Équipement Environnement » - Brochure du 9em Congrès de la Fédération CGT - juin 1994.
- Tract syndical CGT « 30 ans du CETE et 50 ans des Laboratoires » (BLOIS, GRAND-QUEVILLY) - 25 janvier 2002.

#### Les Ingénieurs des TPE dans les directions de Laboratoires Régionaux :

- Note de Jean DURRIEU au Directeur du LCPC - 4 octobre 1962.
- Intervention des Ingénieurs des TPE auprès de Jean DURRIEU - décembre 1967.
- Note de Jean DURRIEU au Directeur des Routes - 29 janvier 1968.
- Lettre du Directeur du LCPC au Directeur du Personnel et de l'Organisation des Services - 22 novembre 1968.
- Lettre du chargé de mission pour la mise en place du CETE de BORDEAUX au Directeur du Personnel - 24 juin 1969.

- Rapport du Directeur du LCPC sur le renforcement de l'encadrement fonctionnaire des Laboratoires Régionaux - 9 décembre 1969.
- « *La création des DDE* » - Jean-Claude THOENIG et Erhard FRIEDBERG - CNRS - 1970.
- Étude de la Direction du Personnel sur la gestion prévisionnelle des ITPE. - 1970 - Archives Nationales - FONTAINEBLEAU - Cote : 920674-001.
- Lettre du Directeur du Personnel (rémunération des interventions des CETE - problèmes des fonctionnaires) - avril 1975.

#### Évolution d'une réglementation des personnels auxiliaires des Laboratoires Régionaux :

- Arrêté du 2 novembre 1945 (Journal Officiel du 11 novembre 1945) - Appointements des ingénieurs et des cadres administratifs et commerciaux des industries chimiques.
- Arrêté du 8 janvier 1946 (Journal Officiel du 11 janvier 1946) - Salaires des techniciens et agents de maîtrise de l'industrie et du commerce pharmaceutique.
- Circulaire RUMPLER - 3 août 1956 - Lettre d'accompagnement du Directeur des Routes et de la Circulation Routière - 1 septembre 1956.
- Rapport de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, CHAMPSAUR - Haute-Garonne - 3 janvier 1957.
- Circulaire PELTIER - 10 mars 1959 - Modificatif du 10 mars 1959 - Rectificatif du 20 avril 1959 - Modificatif du 10 mars 1960.
- Note de Jean DURRIEU à M. CHARTON sur le statut des personnels des Laboratoires - 10 novembre 1960.
- Tract CGT-CFTC-FO sur le statut des personnels du LCPC - janvier 1961.
- Note du Directeur des Routes et de la Circulation Routière - 20 août 1964.
- Courrier de Georges ARQUIE sur les formations initiales possibles des Assistants C - 23 octobre 1964.
- Note de service du Directeur du LCPC (filrière de chercheurs) - 12 novembre 1964.
- Note sommaire sur la situation des personnels du LCPC - 1 mars 1965.
- Note d'André PASQUET à Georges ARQUIE sur le projet de circulaire concernant les personnels temporaires des Laboratoires Régionaux - 12 janvier 1965.
- Lettre du Directeur des Routes au Conseiller Technique du Ministre - 14 avril 1965.
- Lettre du Directeur du Personnel au Directeur des Routes - 3 mai 1965.
- Circulaire COQUAND du 5 mai 1965.
- Avenant n° 3 à la circulaire PELTIER – 29 novembre 1965.
- Classification des Dessinateurs Industriels dans la circulaire COQUAND - Direction des Routes - 23 septembre 1966.
- 16 février 1967 : « *Le fête à COQUAND* » par Robert PRIVAT - Le Fil Rouge - automne 1967.
- Étude de la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services sur la réforme des services de l'Équipement et du Logement - avril 1968 - Cote MIN P 015 - Bibliothèque du Comité d'Histoire du Ministère de l'Équipement.
- Parité des indices entre le LCPC et les Laboratoires Régionaux - courrier de la Direction des Routes et de la Circulation Routière n° 405 du 4 juillet 1968.
- Classement des Dessinateurs Industriels des Ateliers de Prototypes - modalités d'application de ces mesures - Direction des Routes / Direction du Personnel - 28 mai 1969.

- Lettre ministérielle du 28 mai 1969 au Directeur du LCPC (personnel non-fonctionnaire et non-technique).
- Note Direction des Routes / Direction du Personnel du 28 mai 1969 (primes, indemnités, horaires et heures supplémentaires).
- Lettre d'Albin CHALANDON instituant des Commissions Consultatives Paritaires des personnels non-titulaires - 2 décembre 1969.
- Lettre du Directeur du Personnel relative aux droits sociaux des non-titulaires - 2 décembre 1969.
- Rapport préliminaire de GODIN, ARQUIE, RAFFI et GERODOLLE sur la mise en place l'évolution des CETE - 25 novembre 1968.
- Règlement intérieur du personnel non-titulaire du CETE d'AIX-EN-PROVENCE et Annexes – 4 novembre 1970.
- Lettre des syndicats nationaux CGT et CFDT au Directeur des Routes (négociation des règlements des CETE) - 31 mars 1971.
- Courrier du Directeur du LCPC, avec la note de M. CELLIER, au Directeur du Personnel sur le règlement du CETE d'AIX - 25 mai 1971.
- Compte-rendu (CGT) de l'audience entre ce syndicat et le Directeur du Personnel sur le futur règlement des agents des CETE - 10 juin 1971.
- Compte-rendu de la réunion des Directeurs de CETE - 15 et 16 novembre 1971 (élaboration d'un règlement des personnels).
- Mission d'étude sur les CETE - Décision Ministérielle du 15 mai 1972.
- Étude de la Direction du Personnel sur le futur règlement des CETE - 7 novembre 1972.
- Compte-rendu de la réunion Direction du Personnel / Organisations Syndicales du 20 novembre 1972.
- Étude de la Direction du Personnel sur le futur règlement des CETE - version du 23 novembre 1972 et complément du 30 novembre 1972.
- Compte-rendu de la réunion Direction du Personnel / Organisations Syndicales du 4 décembre 1972.
- Étude de la Direction du Personnel sur le futur règlement des CETE - version du 5 décembre 1972.
- Compte-rendu de la réunion Direction du Personnel / Organisations Syndicales du 5 décembre 1972.
- Courrier du syndicat national CGC au Directeur du Personnel - 16 janvier 1973.
- Projet de règlement des non-titulaires du LCPC et des CETE - Direction du Personnel et de l'Organisation des Services - 16 février 1973.
- Lettre du Directeur du Cabinet du Ministre, Maurice ULRICH aux trois syndicats nationaux CGT, CFDT et CGC - 3 avril 1973.
- Règlement des personnels non-titulaires du LCPC et des CETE - 14 mai 1973.
- Rapport LONGEAUX sur les CETE – juillet 1972.
- Compte-rendu des entretiens entre la mission LONGEAUX et les organisations syndicales – Circulaire CGT n° 72-12 du 27 juillet 1972.
- Loi de titularisation (n° 83-481) - 11 juin 1983.