

Groupe Avenir Service Public de l'Équipement

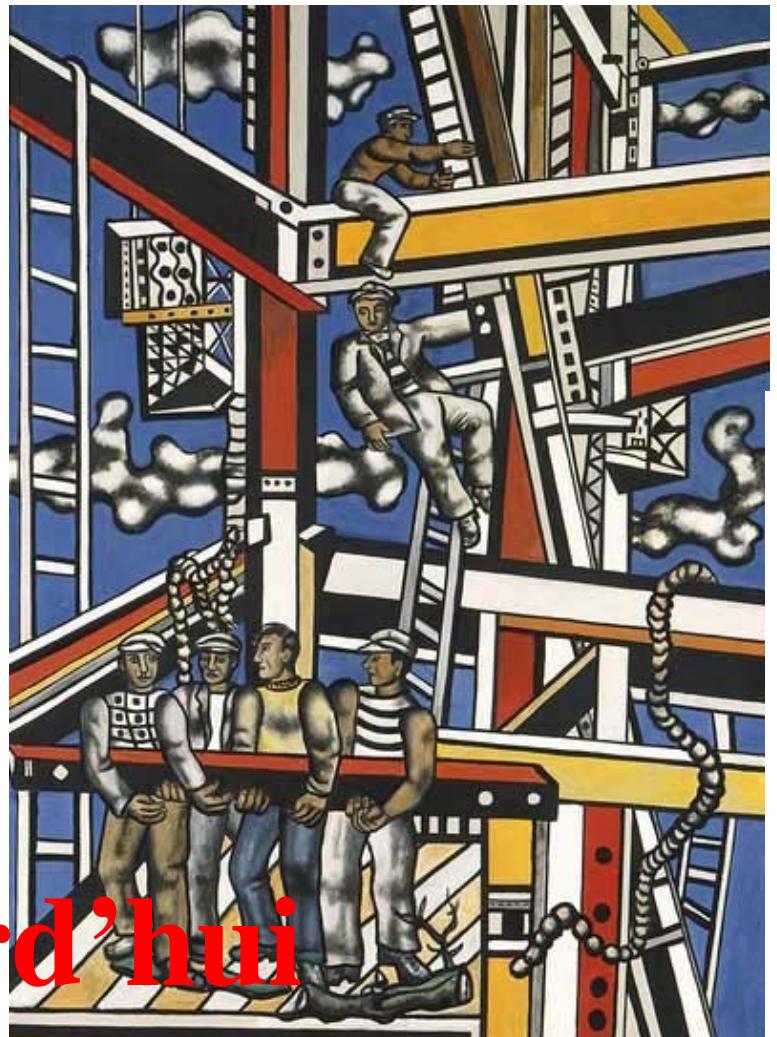
Organisme de recherches du SNPTAS CGT

Mémoire du syndicalisme
1944 - 2004

Hier

et

Aujourd'hui



Fernand Léger *Les Constructeurs*, 1950

***Le ministère des Travaux publics
et des Transports
1944 - 1958
(Première partie)***

....Ne dédaignez pas l'histoire du mouvement ouvrier. Vous n'arrivez pas, pas plus que nous ne sommes arrivés, nous, qui sommes beaucoup plus âgés que vous, dans un terrain en friche, nous avons recueilli et vous recueillez le fruit de l'effort des générations passées, et parmi ces générations, des hommes et des femmes furent jeunes, comme vous l'êtes, lorsqu'ils enrichirent de leur expérience l'histoire du mouvement ouvrier.
Il faut aussi l'apprendre, la connaître, cette histoire du mouvement ouvrier, elle est utile...

Benoît Frachon- Aux jeunes (décembre 1961)

*Conception et réalisation : Roger ESMIOL
Relecture : Ghislaine KOOTZ
Mise en forme et présentation : Patrice MARCHAND*

IMPRIME DANS NOS LOCAUX PAR LE SYNDICAT NATIONAL DES PERSONNELS TECHNIQUES ADMINISTRATIFS ET DE SERVICE – CGT
MEDAD – PLOT I – 92055 – PARIS LA DEFENSE CEDEX 04 – Tél. 01.40.81.83.12. – Fax. 01.40.81.83.16.
email : Internet –sn-ptas-cgt.syndicat@i-carre.net – Intranet : carnet d'adresse – annuaire global équipement – Syndicat : Syndicat/SN PTAS CGT/AC
DIRECTEUR DE PUBLICATION : PATRICE MARCHAND – n° CPPAP 0407 S 05475 – ABONNEMENT 70 € + N° SPECIAUX 8 €

Visitez notre site intranet : <http://cgt-snptas.syndicat.i2>

Connaître le passé

pour comprendre le présent

et construire l'avenir

Sommaire

<i>Avant propos :</i>	p. 5
<i>Point N° 1</i> <i>Les destructions consécutives à la seconde guerre mondiale</i>	p. 9
<i>Point N° 2</i> <i>Le contexte politique de 1944 à 1958</i>	p. 13
<i>Point 3 :</i> <i>Les fondements de la politique des Travaux publics et des Transports à la Libération</i>	p. 15
<i>Point 4 :</i> <i>Une nouvelle forme d'intervention étatique : le Plan</i>	p. 23
<i>Point 5 :</i> <i>L'évolution de l'appareil d'Etat à la Libération dans le domaine des Travaux publics et des Transports</i>	p. 27

Avant propos

Nous avons présenté des éléments relatifs à l'évolution du syndicalisme Cgt – pour la partie des personnels administratifs et techniques, c'est à dire le champ de syndicalisation du SNPTAS-Cgt dans plusieurs Gaspe. Je renvoie le lecteur à ces documents. On peut observer deux faits : le syndicalisme Cgt au MRU présente une certaine continuité, malgré la scission de FO, de 1944 à 1966, date où il deviendra SNPTAS-Cgt. Par contre le syndicalisme CGT des personnels administratifs au Ministère des Travaux publics et des Transports se trouve laminé presque totalement par la scission de FO et ne reprendra vie que par l'activité, au départ d'un très petit nombres de militants, mais qui ont pu constituer progressivement une organisation solide, qui avec le syndicat Cgt du MRU, formera l'actuel SNPTAS-Cgt.

Pour ce qui concerne le MRU, nous avons commencé d'examiner le contexte politique, social et professionnel dans lequel est intervenu le Syndicat Cgt. En particulier, nous avons noté qu'un fait important s'est produit à la Libération : pour la première fois, un appareil d'Etat cohérent a été constitué et intervient dans le domaine de l'urbanisme et de la construction.

La situation est très différente au Ministère des Travaux publics et des Transports. L'activité étatique dans le domaine de l'organisation de l'espace - pas seulement dans le domaine routier - est bien antérieure à la création de l'Ecole des Ponts et Chaussées ainsi que du corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, organisés en 1830 dans un Ministère des Travaux publics distribuent d'importants financements aux maîtres d'œuvre privés, tandis que les services d'Etat développent des activités en régie, et, notamment, très tôt dans le domaine de la recherche. Dans ces conditions spécifiques de la production - principalement mais non exclusivement dans le domaine des infrastructures - une culture d'entreprise se développe.

Cette culture d'entreprise présente des aspects contradictoires : elle se fonde sur l'idée de progrès, de la capacité des outils techniques à résoudre les problèmes d'organisation de l'espace, sur l'importance d'un service public maître d'œuvre dans ce domaine ; par contre - et cela se manifeste dès la Libération - elle considère que l'entreprise privée de Travaux publics a seule la capacité à réaliser les ouvrages importants. Par contre ceux qui portent cette culture accepteront, dans la filiation du saint-simonisme l'appropriation publique dans diverses entreprises de transport, des activités de régulation développée par l'appareil d'Etat et la planification indicative, cela dans la période retenue (1944-1954), la pensée unique libérale devenant par la suite progressivement hégémonique. Un courant de pensée se réclamant du marxisme théorisera cette contradiction dans le cadre de ce qu'il dénommait capitalisme monopoliste d'Etat, et notamment dans le secteur de la production du cadre bâti. (1)

Dans ce Gaspe N°36 ces questions théoriques et qui ont eu une grande incidence au plan politique et syndical ne seront pas développées. Une démarche empirique a été retenue pour décrire – rapidement - le contexte dans lequel le Syndicat Cgt a mené son action. Pourquoi avoir retenu la période 1944-1958 ? Cette période couvre la IV^e et la IV^e République (y compris la période transitoire du gouvernement provisoire après la Libération. A la différence du MRU, le Ministère des Travaux publics et des Transports n'a pas été dirigé par des ministres communistes (2) et on peut constater que les ministres qui se sont succédés aux Travaux publics appartiennent à la gauche modérée, au centre gauche ou au centre droit.

L'année 1958 marque une importante rupture politique. S'il est vrai que pour l'activité du ministère, l'année 1954, avec l'austérité du gouvernement Pinay s'est traduite par une baisse significative des crédits, induisant une chute de 30% du chiffre d'affaires des entreprises, l'année 1958 marque une rupture profonde, y compris pour ce qui concerne la stratégie du pouvoir central de l'Etat envers les entreprises.

Durant toute la période 1944-1958, les activités Travaux Publics/Transports d'une part et d'autre part les activités Urbanisme et Construction demeurent séparées, malgré deux tentatives sans lendemain de constituer un grand ministère qui ait compétence sur ces deux domaines. Le blocage provenait non pas de considérations administratives, mais de la culture même des personnels du Ministère des Travaux publics et des Transports : il s'agissait de maintenir un mode traditionnel « d'intervention technique ». Cette résistance fut surmontée par un mini-putsch au sein du Corps des Ponts et par la mise en oeuvre de la conception gaulliste de l'intervention de l'Etat. (3)

Gaspe 36

De 1944 à 1958, une évolution s'amorce au niveau des entreprises de travaux publics ; comme pour le secteur de la construction, des entrepreneurs ont étudié les méthodes des entreprises aux Etats-Unis, la mise en oeuvre des méthodes tayloriennes et fordistes sera partiellement réalisée. Par ailleurs, les entrepreneurs introduiront en France des procédés techniques qui étaient utilisés aux Etats-Unis. Des évolutions importantes sont à noter dans le domaine de la recherche fondamentale et appliquée tant publique que privée.

Nous verrons dans un Gaspe ultérieur un autre point d'infexion des politiques d'Etat dans le domaine des travaux publics, période caractérisée : l'année 1974 (**4**). En effet « *Pour les grandes sociétés françaises de travaux publics, ainsi que pour l'ensemble du secteur, l'année 1974 marque la fin d'une époque, entamée au lendemain de la seconde guerre mondiale et caractérisée par une croissance exceptionnellement rapide des marchés en métropole.* »

Source :Dominique Barjot – La Grande entreprise de travaux publics

Quelques années plus tard, le SNPTAS-CGT, créé en 1966, dont le nombre d'adhérents avait très sensiblement augmenté ainsi que sa représentativité analysera - ce qui est devenu une constante de son activité – la politique du Ministère et le mouvement du capital dans son milieu professionnel. C'est également dans la mise en oeuvre de ces orientations que s'est exercée la pratique professionnelle des personnels. Nous évoquerons notamment divers éléments de l'évolution de l'appareil d'Etat – dans le segment Travaux publics et Transports – et en particulier le développement d'une activité nouvelle dans le domaine de la recherche fondamentale et appliquée.

L'action administrative et l'activité syndicale se déroulent - comme pour la construction - comme nous l'avons vu dans des Gaspe antérieurs dans le contexte des destructions consécutives à la seconde guerre mondiale. Comme on a pu le voir dans les précédents Gaspe consacrés au MRU pour le bâtiment, l'ampleur des destructions consécutives à la seconde guerre mondiale a imposé de remettre en état les infrastructures de transport. Cependant et, contrairement au secteur du bâtiment où une politique de construction allant au-delà de la reconstruction a été mise en place assez tardivement, dans le domaine des travaux publics et des transports, la politique menée a été plus loin, en prenant en compte les besoins à venir. Toutefois, la priorité a été donnée au transport par la route. Néanmoins, une politique d'aménagement d'une partie du réseau fluvial a été mise en oeuvre, mais essentiellement pour développer la production d'électricité.

Ce sera l'objet du Point 1

La quatrième République se caractérise par une instabilité extrême avec une succession de gouvernements et donc de ministres des Travaux publics et des Transports. L'instabilité et l'échec de la décolonisation se traduiront par la chute de la IV^e République, la décolonisation qui aura une incidence importante pour les entreprises de travaux publics.

Ce sera l'objet du Point 2

Quelques éléments de l'action politique dans le secteur des Travaux Publics et des Transports. Le programme du CNR et les dispositions de la Constitution de 1946 préconisent un mode de gestion de la propriété sociale fondé, le cas échéant sur l'appropriation publique. Comment ces objectifs politiques se sont traduits au niveau du secteur Travaux publics /transports,

Ce sera l'objet du Point 3

Une forme originale d'intervention étatique, concernant l'ensemble des interventions publiques est, pour la première fois, mise en oeuvre : le Plan. Les Transports sont une des priorités du Premier Plan, et demeurent à l'ordre du jour pour le second.

Ce sera l'objet du Point 4

L'appareil de l'Etat - dans son segment Ministère des Travaux publics et des Transports – demeure relativement stable dans son champ de compétence. Pour autant il est l'objet d'importantes évolutions.

Ce sera l'objet du Point 5

Notes sur l'Avant-propos

(1) CME

Capitalisme monopoliste d'Etat : la théorie du Capitalisme monopoliste d'Etat élaborée par le Parti Communiste Français a été développée dans le Tome 1 et le Tome 2 du Traité marxiste d'économie politique. Ce document a été édité en 1971 par les Editions sociales.

(2) Ministres communistes au MRU

Ont été successivement Ministres communistes du MRU : François Billoux puis Charles Tillon jusqu'au 9 mai 1945, date de l'éviction des ministres communistes (*Voir Gaspe N° 24*).

(3) Le Ministère de l'Equipement

La création d'une administration unique regroupant d'une part Travaux publics/Transports et d'autre part Construction/Urbanisme a été réalisée en janvier 1966 à l'occasion d'un remaniement ministériel. Edgar Pisani, qui occupera le premier poste de Ministre de l'Equipement avait discuté pendant 2 ans, en 1964 et 1965 pour expliquer au Général de Gaulle, alors Président de la République, la nécessité de procéder à une telle réforme. Par ailleurs, un petit groupe d'Ingénieurs des Ponts avait fait prendre position sur cette réforme du CGPC et remis au Président de la République un mémoire en ce sens.

La fusion des deux ex-ministères a été longue et difficile. La position des administrations centrales a été très instable. Toutefois, les services déconcentrés et principalement les DDE ainsi que les services techniques ont conservé leur unité, jusqu'à la seconde décentralisation. Toutefois, le contenu des activités de ces services a profondément évolué et la part exploitation est devenue progressivement inférieure à celle des autres activités. L'aménagement avait donné lieu à une communication au Conseil des Ministres de Claudius Petit, ministre du MRU. Voir Gaspe N°29. Il s'agit d'une conception globale de l'aménagement du territoire, prenant en compte les divers éléments et activités par lesquels s'organise le territoire. L'aménagement du territoire sera institutionnalisé beaucoup plus tard dans la DATAR. Si celle-ci est rattachée en 1966 au Ministère de l'Equipement, elle sera rattachée par la suite au Premier ministre, à l'environnement. Par ailleurs l'Architecture sera, en 1978 rattachée au ministère du cadre de vie. Mais elle devait retourner à la Culture, jusqu'en 2007 où elle rejoint le MEDAD. Le gaullisme, dans cette période s'organise essentiellement sur une conception de la Nation, dont le rôle et le prestige doivent être développés si ce n'est restaurés. L'Etat doit impulser au plan économique la constitution de grandes entreprises capables de tenir leur rang au niveau international. Il s'agit, le cas échéant, de développer des entreprises dans des secteurs décisifs : industrie atomique, plan calcul. Au niveau de l'espace, il s'agit de développer des réseaux de communication capables de permettre, dans ce cadre la circulation des hommes et des marchandises. On trouvera en note 5 page 9 ci-après l'organigramme d'un service ordinaire des Ponts et Chaussées et l'organigramme-type d'une DDE telle que définie par le Ministère de l'Equipement. Ces deux organigrammes font apparaître de profondes différences entre un service d'intervention technique organisé autour de l'ingénieur en chef et un service extérieur (on dit aujourd'hui service déconcentré) organisé autour d'un Directeur. Par ailleurs, dans la DDE on peut noter l'existence d'un service de planification (le GEP) et la présence de l'urbanisme et de la construction. Enfin autour du GAC, un service de gestion du personnel est identifié.

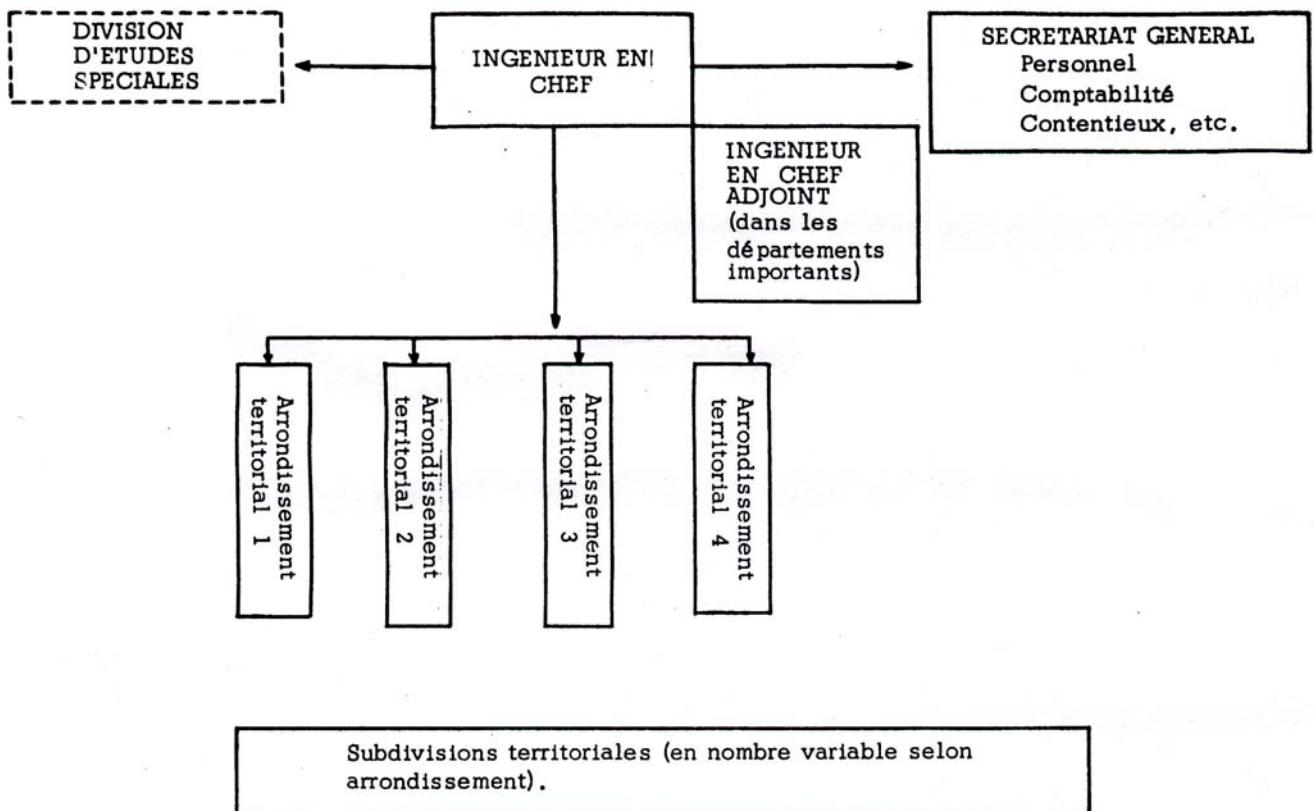
(4) La fin des années 70 : une période charnière

Le SNPTAS-CGT a repéré dans divers travaux et dans ses documents de Congrès l'importance de cette période – la fin des années '70. Cette inflexion a souvent été analysée à partir de ce qu'on appelle le premier choc pétrolier ; pour notre part, nous avons considéré que d'autres éléments doivent être pris en compte : instauration de politiques dites libérales, illustrée par les noms de Reagan aux USA et Margaret Thatcher aux USA.

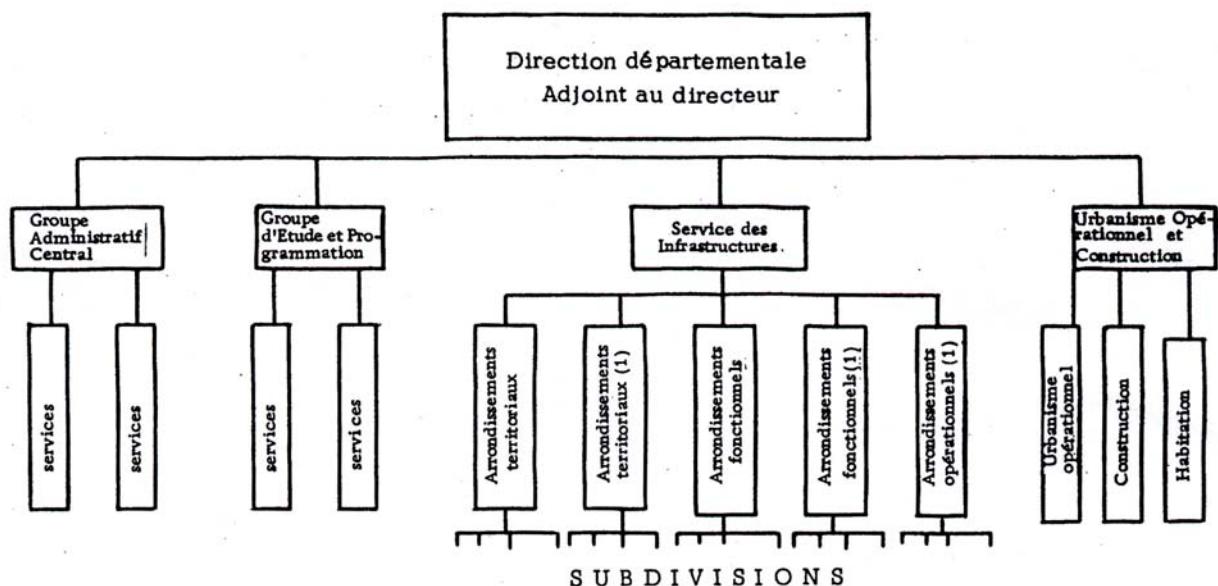
De nouveaux enjeux émergent dans les entreprises ; il apparaît que les modes d'organisation antérieurs des procès de travail sont obsolètes. Des chercheurs estiment que l'on est entré dans la phase de « l'après fordisme ». D'autres considèrent que si le mouvement social comprend ces mutations profondes et impose ses objectifs stratégiques dans les entreprises, des éléments du processus de transformation sociale pourraient émerger.

Le service ordinaire des Ponts et Chaussées et la DDE

Organigramme-type d'un service ordinaire des Ponts et Chaussées



Organigramme-type d'une DDE



Source : THOENIG & Friedberg *La création des Directions Départementales de l'Équipement*
CNRS – Groupe de sociologie des organisations – Paris 1970

Point N° 1

Les destructions consécutives à la seconde guerre mondiale Un champ de ruines...

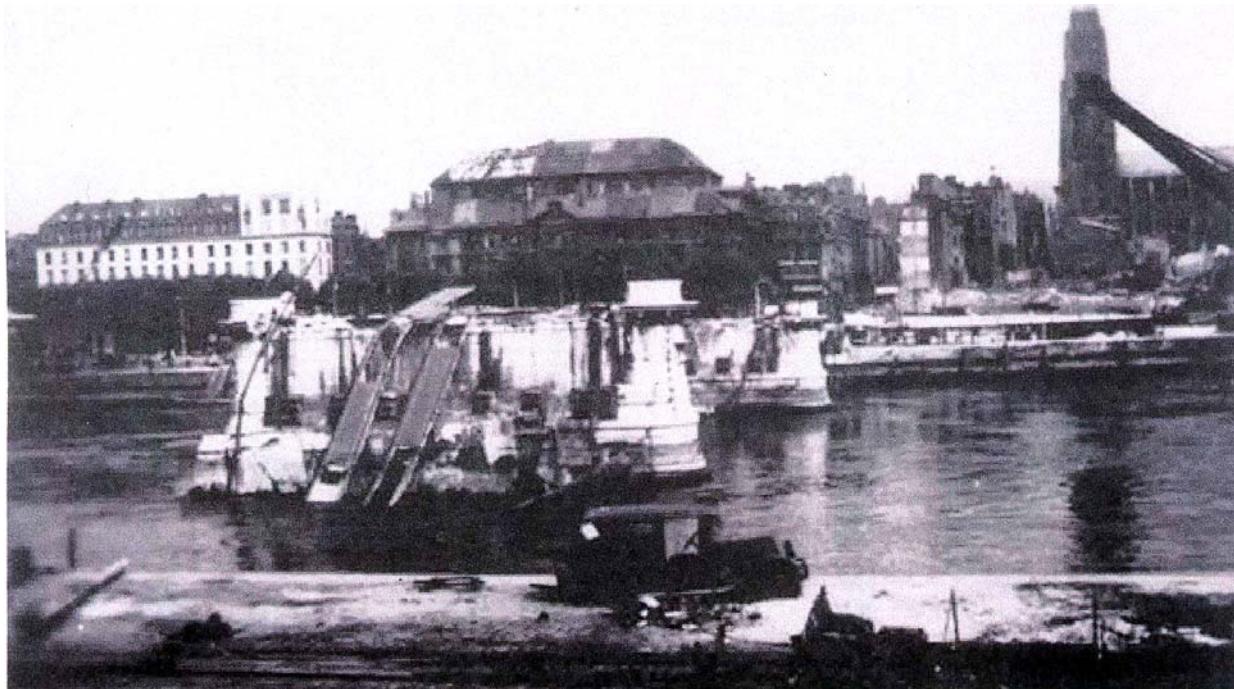
Nous avons indiqué dans de précédents Gaspe l'ampleur des destructions de la seconde guerre mondiale dans le domaine du logement. Les destructions ont connu une ampleur équivalente dans le domaine des ouvrages de travaux publics. Ces destructions, comme pour le logement, ont été causé par les combats menés en 1940 et en 1944-1945. Elles proviennent aussi des bombardements massifs opérés par les Alliés jusqu'à la fin des opérations militaires. Enfin, elles sont dues aux opérations menées par les organisations de résistance pour porter atteinte à l'activité des armées allemandes.

L'ampleur des destructions

Les ouvrages d'art

On a recensé 7500 ponts routiers détruits. Leur reconstruction connaissait plusieurs difficultés : pénurie de matériaux, crédits de financement insuffisants. Par ailleurs, on s'efforçait d'améliorer les ouvrages : élargir les ponts, améliorer la stabilité à grande vitesse, augmenter la visibilité et donc améliorer la sécurité. Il s'agissait d'anticiper sur l'évolution du trafic. En ce qui concerne les ouvrages d'art sur les voies navigables, les caractéristiques tenaient compte d'une circulation fluviale à plus grand gabarit.

Il fallait également effectuer la réfection des ponts urbains. On s'efforça de réparer un certain nombre d'ouvrages existant. On créa des ponts provisoires : il en existait 4671 en 1946. En 1953, les 2/3 des ouvrages avaient été remis en service. La contraction des crédits conduisit à un ralentissement de cet effort. De 1945 à 1966, la France restaura, reconstruisit ou construisit 8 000 ponts.



Rouen : le Pont Boïledieu détruit lors des combats de 1940-

Source : Internet

Gaspe 36

Un champ de ruines... (Suite)

L'appel et l'action des organisations de Résistance à la lutte armée

« Sabotez, détruisez, participez à la lutte des Francs - Tireurs

Saboter tout ce qui sert à l'ennemi, briser les machines, faire dérailler les trains, arrêter les houillères, renforcer les groupes de Francs Tireurs Partisans, c'est la part actuelle de la lutte des peuples libres contre la barbarie fasciste. »

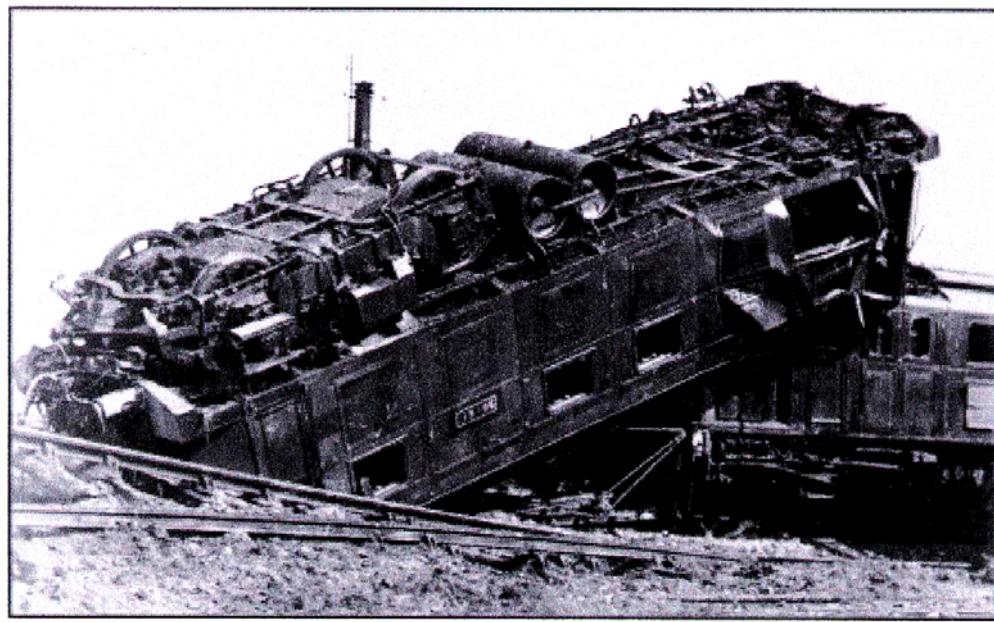
La Vie ouvrière clandestine-Edition spéciale – Septembre 1942

« Les cheminots peuvent porter des coups mortels à l'ennemi

Les transports sont le point le plus faible de l'ennemi. En raison de la diversité et de l'étendue des régions qu'ils occupent et où ils doivent maintenir des hommes et du matériel, les nazis sont contraints à des transports permanents et nombreux. Quoi qu'ils en disent, ils redoutent l'existence du deuxième front qui accentuerait encore ces besoins. (...) Nous savons que de nombreux cheminots font leur devoir, sabotent et détruisent du matériel. Mais ils peuvent faire mieux encore. Ce que d'aucuns font, tous les cheminots peuvent le faire. Le sabotage doit devenir pour les 250 000 cheminots une action quotidienne, un devoir patriotique. »

La Vie ouvrière clandestine (n° 182) - 4 janvier 1943

« La bataille du rail » d'Alain Clément filmé en 1945 retrace un épisode de l'action de sabotage des cheminots qui n'ont pas hésité - après des débats souvent difficiles - à saboter leurs propres outils de travail.



Locomotive détruite par un groupe armé de « Résistance fer »

Source Photothèque du Conservatoire de la Résistance – Par Internet

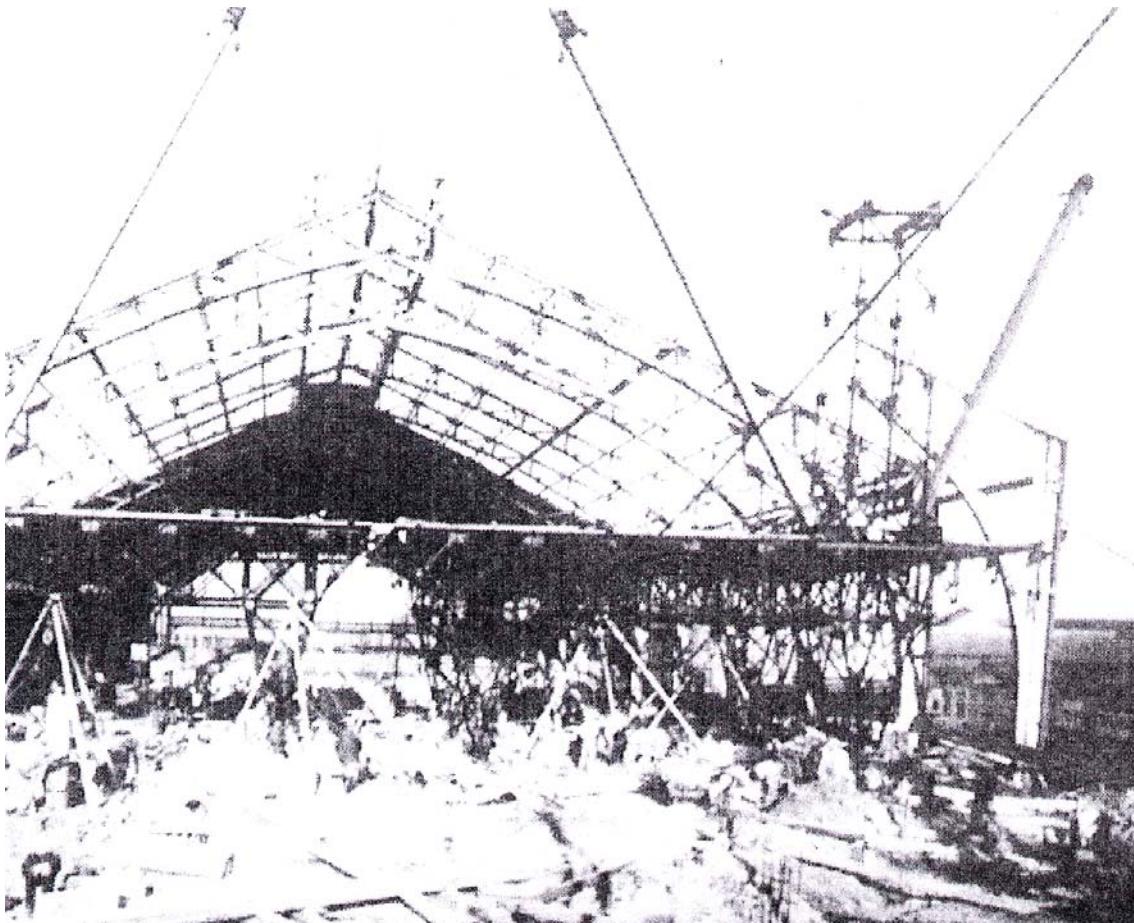
L'action du personnel des Services ordinaires du Ministère des Travaux publics

« Il faut rappeler que de nombreux cantonniers participeront à différents actes de résistance contre les troupes d'occupation allemande au péril de leur vie. On peut citer à titre d'exemple Guitard Eugène, cantonnier à Frévent : l'estaminet de son épouse servait de boîte aux lettres, de lieu de rencontre pour les résistants et de point de rassemblement des aviateurs alliés. Les cantonniers de la subdivision de l'autoroute de l'Ouest à Saint-Cloud en Seine & Oise qui ont pré scié les poteaux de bois sur le terre-plein central afin de permettre un atterrissage éventuel d'avions alliés : les poteaux, ainsi pré sciés, devaient se coucher pour laisser passer, sans trop de dommages, les ailes d'un avion »

Source : Claude Vicant -Du cantonnier à l'ingénieur

Un champ de ruines.(Suite)

Les chemins de fer : 115 gares (sur 300) dont 24 gares de triage (sur 40) avaient été détruites. 22 000 km de voies de chemin de fer étaient hors d'usage. Seuls des tronçons isolés demeuraient intacts.



La gare du Havre en 1944 -Source Internet

Les routes : 50 000 km de routes sont hors d'usage et doivent être refaites ; l'ensemble du réseau qui n'a pas été entretenue est, globalement, en très mauvais état. En ce qui concerne la circulation routière, l'automobile est apparue comme produit de marché au début du XX^e siècle. En France, on note en 1900 trois mille véhicules automobiles en circulation. Il y en aura deux millions en 1939. Durant la seconde guerre mondiale, plus de 100 000 tonnes de bombes ont été larguées, essentiellement sur les ouvrages d'art. La réquisition des véhicules routiers par les Allemands, la non-production de véhicules par les usines - celles-ci étant réquisitionnées pour produire des chars pour l'armée allemande - tout cela explique que le parc automobile, en 1945 est revenu au niveau de 1930 : 600 000 véhicules.

Les voies navigables : 8 000 km de canaux et de rivières étaient inutilisables ; de même plusieurs dizaines de barrages et plus de 200 écluses.

La marine marchande : Il convient de noter que, dès 1939, les Alliés constituèrent un « pool » auquel adhéra la flotte marchande française. Les navires ayant rallié la France libre demeurèrent dans ce pool. En 1944, il ne reste plus que 0,8 million de tonneaux de jauge brute contre 2,7 en 1939. C'est le pool qui assura le ravitaillement de la France à la Libération.

NDLR : La jauge des navires - c'est à dire leur volume intérieur - s'exprimait jusqu'en 1994 en tonneaux de jauge brute à partir de mesures anglaises. Un tonneau de jauge brute correspondait à 2,83 m³. Aujourd'hui, de nouvelles unités de mesures, définies par une convention internationale de 1969 sont utilisées.

Un champ de ruines.(Suite)

Les installations portuaires. Elles étaient détruites à 80 %. 4000 ponts fluviaux avaient également été détruits. Les ports de Marseille, Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes et Bordeaux étaient à peu près inutilisables.



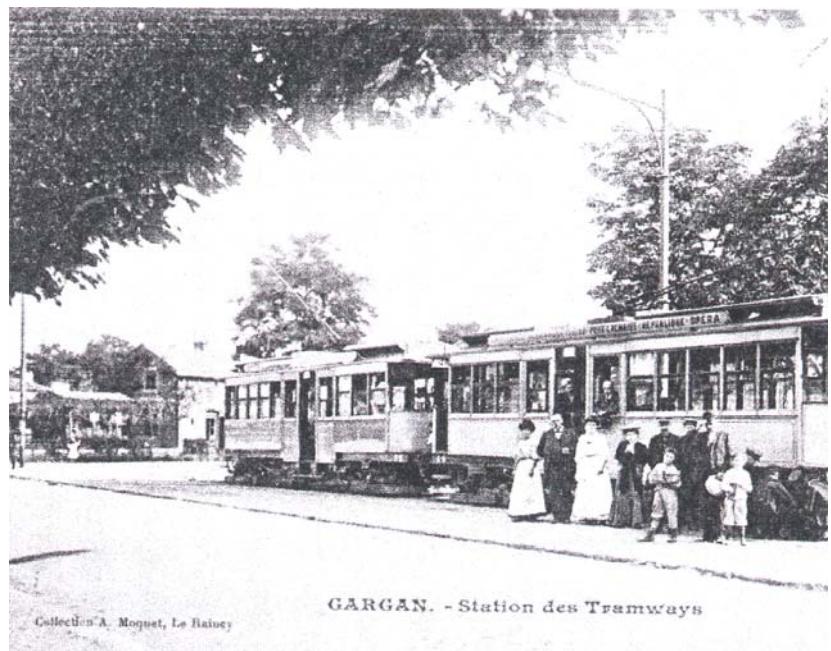
Vue partielle des destructions du Port de Dunkerque

Source : Internet

Les transports urbains.

Dans les années qui suivent la Libération, les réseaux de trams sont progressivement fermés : Amiens, Mulhouse, Brest, Grenoble, Le Havre, la liaison Aix-Marseille, Dijon, Toulon, Belfort, Perpignan... Le trolleybus continu d'être utilisé jusqu'en 1955, puis remplacé à son tour par des autobus...

Sous prétexte d'un coût de modernisation trop élevé, les lignes de tramway et de trolleybus vont totalement disparaître.



Point N° 2

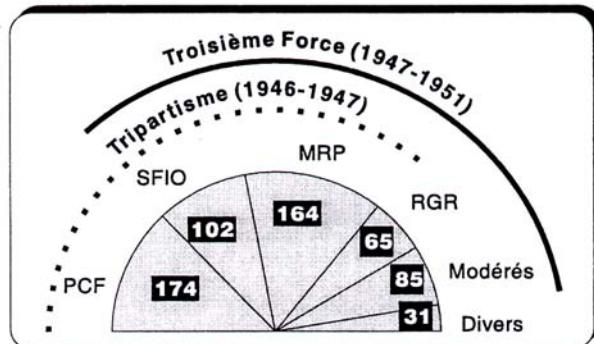
Le contexte politique de 1944 à 1958

-1-L'évolution des rapports de force électoraux

Les élections législatives du 10 novembre 1946

	Suffrages	% des inscrits	% des exprimés
Inscrits	25 083 039	100,0	
Abstentions	5 504 913	21,9	
Votants	19 578 126	78,1	
Exprimés	19 216 375	76,6	100,0
PCF et apparentés	5 430 593	21,7	28,3
SFIO	3 433 901	13,7	17,9
RGR	2 136 152	8,5	11,1
MRP	4 988 609	19,9	26,0
Union gaulliste	585 430	2,3	3,0
Modérés	2 487 313	9,9	12,9
Divers	154 377	0,6	0,8

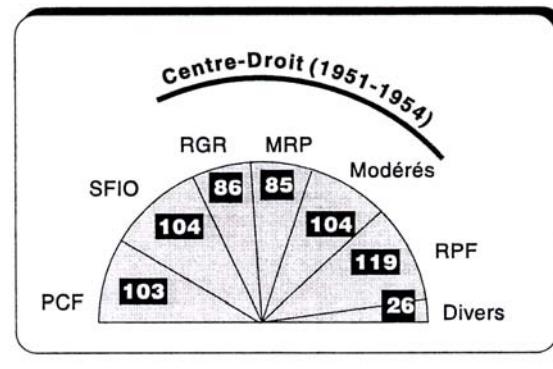
L'Assemblée nationale après les élections de 1946



Les élections législatives du 17 juin 1951

	Suffrages	% des inscrits	% du total des moyennes des listes
Inscrits	24 530 523	100,0	
Abstentions	4 859 869	19,8	
Votants	19 670 655	80,2	
Exprimés	19 129 424	78,0	
PCF et apparentés	5 056 605	20,6	26,9
SFIO	2 744 842	11,2	14,6
RGR	1 887 583	7,7	10,0
MRP	2 369 778	9,7	12,6
RPF	4 058 336	16,5	21,6
Modérés	2 656 995	10,8	14,1
Divers	355 285	1,4	

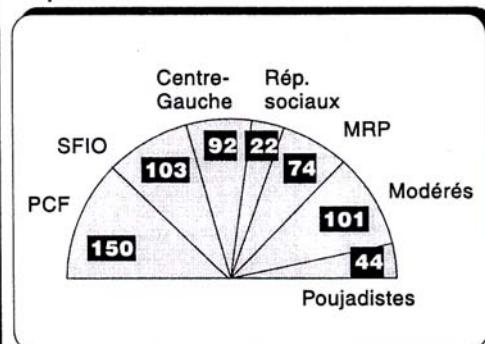
L'Assemblée nationale après les élections de 1951



Les élections législatives du 2 janvier 1956

	Suffrages	% des inscrits	% du total des moyennes des listes
Inscrits	26 774 899	100,0	
Abstentions	4 602 942	17,2	
Votants	22 171 957	82,8	
Exprimés	21 500 790	80,3	
PCF et apparentés	5 514 403	20,6	25,9
SFIO	3 247 431	12,1	15,2
Radicaux et UDSR «Front républicain»	2 389 163	8,9	11,3
Républicains sociaux (ex-RPF) «Front répu- blicain»	256 587	1,0	1,2
Radicaux RGR et UDSR hors «Front républicain»	838 321	3,1	3,9
Radicaux et UDSR hors «Front républicain»	585 764	2,2	2,7
MRP	2 366 321	8,8	11,1
Modérés	3 259 782	12,2	15,3
Poujadistes	2 483 813	9,3	11,6
Extrême-droite	260 749	1,0	1,2
Divers	98 600	0,4	0,4

L'Assemblée nationale
après les élections de 1956



***Pour les commentaires,
Cf Note N°1***

Source : La Documentation française – Documents d'étude N° 1-10-1999

Le contexte politique de 1944 à 1958 (suite)

-2- L'instabilité ministérielle de 1944 à 1958

Le Ministère des Travaux publics – devenu ministère des Travaux publics et des transports en 1944 a une très longue existence : les routes sont sous l'autorité de Sully dès 1599 et une intervention étatique se manifeste dans ce domaine, ce qui était déjà le cas de manière plus ou moins épisodique auparavant. Des directeurs généraux des Ponts et Chaussées de France peuvent être répertoriés dès 1730. De 1791 à 1830, les Ministres de l'Intérieur ont dans leurs attributions la complète direction des Travaux publics.

Nous avons recensé le premier ministre des Travaux publics en 1830. Cette situation est assez différente de celle que nous avons notée pour la Construction et l'urbanisme, où à la Libération, un appareil d'Etat spécifique se constitue ; il convient toutefois de noter que les interventions étatiques dans ces domaines existaient depuis longtemps, mais dans des services très dispersés. Par contre, aux Travaux publics, l'appareil d'Etat se constitue très tôt autour des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Une culture d'entreprise très spécifique se développe, marquée longtemps par des idées de progrès, de domination de la nature, d'organisation de l'espace par les voies de communication et notamment le réseau routier.

Le segment d'appareil d'Etat Travaux publics-Transports comporte très tôt des personnels administratifs, lointaine origine de ceux qui sont dans le champ de syndicalisation actuel du SNPTAS-CGT. Comme dans les entreprises, en effet, tout un ensemble de fonctions nécessitant des personnels ad hoc se développe ; ces fonctions seront appelées plus tard « activités supports ». Claude Vacant note qu'en 1700 « *il existe divers emplois de personnel subalterne sans règlement législatif, au gré des généralités (circonscriptions administratives ndlr): écrivain, commis dessinateur, géomètre, surnuméraire, auxiliaire, temporaire* »

Claude Vacant : Du cantonnier à l'ingénieur. Presses de l'ENPC.

Durant la période couvrant 1944-1958 on relève

- « quatre gouvernements provisoires » dont deux dirigés par le général de Gaulle
- 12 gouvernements dirigés par des Présidents du Conseil, les institutions de la IV^e République étant établies.

Soit au total 18 gouvernements

Durant la période 1944-1958, le Ministère des Travaux publics et des Transports a été occupé par dix ministres de plein exercice, sans compter les secrétaires d'Etat aux Travaux publics et aux Transports quand une autre configuration ministérielle existait. Cette instabilité, dans le cadre de l'instabilité gouvernementale explique en partie au moins que certains projets, comme le développement des voies navigables préconisés par André Morice en 1953 n'aient pas abouti. Certains titulaires de ce ministère demeurent parfois dans plusieurs gouvernements. Ce qui assure évidemment une relative continuité de la politique.

Le périmètre du ministère des Travaux publics et des Transports est assez stable durant la période. Le tourisme est rattaché au ministère à différentes périodes : 1948, 1949, 1954 : ministres Christian Pineau puis Henri Queuille. Des ministères de la Marine marchande apparaissent aussi à certaines périodes. Au total, nous avons relevé **10 ministres des travaux publics et des Transports**, sans compter les périodes où cette fonction a été occupée uniquement par un secrétaire d'Etat.

Il faut toutefois noter la création d'un « super » Ministère regroupant des Travaux publics, des Transports, de la Reconstruction et de l'urbanisme dont le titulaire est Jules Moch. Ce ministère aura, comme le gouvernement Ramadier dont il fait partie une vie brève : 22 octobre 1947 – 19 novembre 1947. C'est la première fois que les Ministères des Travaux publics et des transports ainsi que celui de la Reconstruction sont sous l'autorité d'un même ministre. Il s'agit évidemment d'une juxtaposition provisoire de Ministères ; aucune politique globale ni aucune réorganisation des services n'ayant pu avoir lieu en une aussi courte période. Il convient de noter également qu'un Ministère des Travaux publics et des transports, du Logement et de la Reconstruction, dont le titulaire est Jacques Chaban Delmas existera du 3 septembre au 18 novembre 1954. A cette date, la configuration antérieure : Construction - Logement d'une part et Travaux publics - Transports d'autre part sera rétablie jusqu'en 1966.

Point N° 3

Les fondements de la politique des Travaux publics et des Transports à la Libération

A la Libération, le mouvement social, dans la suite des luttes menées pendant la Résistance, a oeuvré pour que les propositions du CNR et les dispositions de la Constitution de 1946 soient mises en oeuvre. Les programmes des partis politiques de l'époque - associés dans le tripartisme jusqu'au 9 mai 1947 - et les syndicats limités à deux CGT et CFTC jusqu'à la scission de FO en 1947 reprenaient tout ou partie de ces projets. Au fur et à mesure que le temps passait, ces objectifs politiques et sociaux se sont peu à peu édulcorés.

- L'unité des forces politiques sera brisée avec l'expulsion des communistes du gouvernement.
- L'unité syndicale sera elle-même brisée avec la scission de FO.
- Une intense lutte idéologique se déroulera à partir de 1947, marquée par un anti-communisme et un anti-cétégisme virulent. Les choses se compliqueront avec l'émergence au niveau politique d'un mouvement gaulliste, le RPR, qui mettra en cause le système politique de la IV^e République, avec notamment la dénonciation du pouvoir des partis politiques, opposés selon le RPR à l'intérêt général et à la restauration de la présente de la Nation au plan international.

Le programme du CNR (Conseil national de la Résistance) rendu public le 21 mars 1944 déclarait notamment :

« 5- Afin de promouvoir les réformes indispensables
a) sur le plan économique

(...)

- *l'intensification de la production nationale selon les lignes d'un plan arrêté par l'Etat après consultation de tous les éléments de cette production ;*
- *le retour à la nation des grands moyens de production monopolisés, fruit du travail en commun, des sources d'énergie, des richesses du sous-sol et des grandes banques*

(...)

Le programme du CNR était un accord politique sur des orientations, mais sa mise en oeuvre s'effectua dans le cadre du développement puis de l'effritement du mouvement social ; l'intervention du mouvement social a été, par suite de la rupture du tripartisme et de la scission syndicale très affaiblie à partir de 1947.

La Constitution de 1946 a été la première traduction concrète d'une partie de ces orientations. Après des débats parfois violents entre les organisations politiques du « tripartisme » un document a été approuvé le 13 octobre par référendum et promulgué le 22 octobre 1946). Il dispose :

- dans son préambule

« *Tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité* »

- dans son Titre III article 25

« *Le Conseil économique est obligatoirement consulté sur l'établissement d'un plan économique national ayant pour objet le plein emploi des hommes et l'utilisation rationnelle des ressources matérielles* »

➤ La notion de plan national, affirmée par le programme du CNR est donc explicitée dans l'article 25 de la Constitution de 1946.

➤ Le retour à la nation des moyens de production est affirmée, pour sa part dans le programme du CNR et dans le préambule de la Constitution de 1946. Deux remarques :

- Le préambule de la Constitution de 1946 ouvre un champ plus large que le programme du CNR ; de ce fait, théoriquement les grandes entreprises de travaux auraient pu devenir propriété de la collectivité ; il n'en a rien été.
- Ni le CNR, ni la Constitution de 1946 ne parlent de nationalisation, mais ouvrent la voie à d'autres formes de gestion qui n'ont pas été mises en oeuvre ...

Quels sont les éléments du programme du CNR et de la Constitution de 1946 qui pouvaient concerner le secteur des Travaux publics et des Transports ?

Gaspe 36

On doit constater que la traduction du programme du CNR et des orientations de la Constitution de 1946 a été très différente pour, d'une part le secteur des Transports et d'autre part celui des travaux publics. On assiste

- dans le secteur des transports à un développement de l'appropriation publique
- dans le secteur des travaux publics, cela ne se produit pas ; par contre, la planification et la commande publique ont, pour ce secteur, comme d'ailleurs celui des transports un grand impact dans la période considérée.

L'appropriation publique dans le domaine des transports après la Libération

→Le transport aérien

Air France

Air France a été créé le 7 octobre 1933 par la fusion des cinq principales compagnies de transport aérien français. Une société anonyme dans laquelle l'Etat doit détenir au moins 25% des actions est créée ; le conseil d'administration est constitué de la même façon. Une proposition de loi vise à transformer le statut de société d'économie mixte en celui d'un EPIC. Elle est mise en discussion un an et demi après son dépôt et le Président du Conseil Edgar Faure s'y oppose : Air France demeure une société d'économie mixte.

Domaine aéroportuaire

Un nombre important d'aéroports très divers avait été créé avant la seconde guerre mondiale. En Région parisienne, outre Le Bourget, Orly avait été créé en 1918. En 1946, ces deux aéroports qui étaient jusque-là sous la tutelle du Ministère des Armées sont affectés à l'Aviation civile et passent donc sous la tutelle du Ministère des Travaux publics et des Transports.

En 1945, l'établissement public Aéroport de Paris (ADP) est créé. ADP regroupe 13 aéroports en Région parisienne. ADP est à la fois bâtisseur et exploitant. Le bureau d'études d'ADP sera considéré comme un des plus importants du monde dans le domaine des installations aéroportuaires.

En 1947, un Plan d'équipement aéronautique est élaboré pour la France et l'Outre-Mer.

→Marine marchande

A la Libération, le gouvernement provisoire lance un programme de reconstitution de la flotte de commerce. Un débat, qui dure deux ans porte sur la nationalisation éventuelle de la Marine marchande. Ce débat sera tranché par la loi du 28 février 1948. Cette loi définit des Sociétés anonymes, pour La Compagnie des Messageries maritimes et pour la Compagnie générale transatlantique, - en pratique des sociétés mixtes - où le capital des nouvelles sociétés est constitué d'apports des ex-Compagnies privées et de l'Etat. La loi dispose également que l'Etat doit être majoritaire dans les Assemblées générales ordinaires ou extraordinaires.

→Transports terrestres

RATP

La RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) est créée en 1948, et d'autres organismes publics ou para-publics : Office régional des Transports, APTR (Association professionnelle des transporteurs publics de la Région Parisienne).

SNCF

La SNCF a été créée en 1937 : une convention est signée avec les anciennes compagnies : la part de l'Etat s'élève à 51%, les anciennes compagnies conservant le reste. L'indemnité de rachat sera versée en 45 annuités, jusqu'au 31 décembre 1982. Le 1^{er} janvier 1938, la SNCF devient une société anonyme mixte par actions. Des propositions préconisant une nationalisation totale de la SNCF n'ont pas été retenues. Le statut de la SNCF ne sera modifié qu'en 1982, à la date de la fin de la convention signée en 1937 : la SNCF devient alors un EPIC. (Voir Document Annexe sur la SNCF p.22).

Gaspe 36

→le domaine fluvial : hydro-électricité et/ou navigation ?

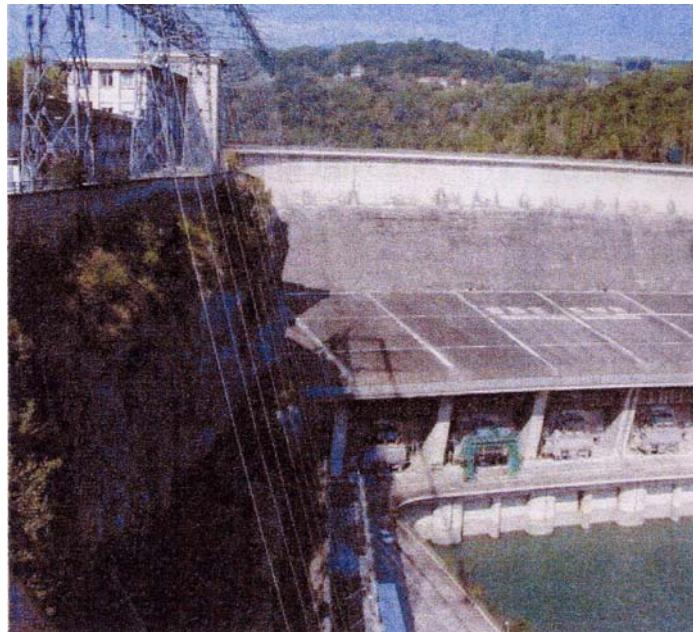
Après 1945, il fallut reconstruire la plus grande partie des infrastructures de navigation et les bateaux perdus à la suite du conflit. Les bateaux connaissent une transformation radicale. On passe des coques en bois à celles en métal. On passa des péniches tractionnées (sans moteur) à l'automoteur qui a à son bord un moteur. Cependant la taille des écluses construites sur le modèle de 1879 (réseau Freycinet) sont devenues obsolètes et ne permettaient pas d'avoir des bateaux plus importants. Après la reconstruction des dégâts de la seconde guerre mondiale, des travaux de modernisation ont été effectués et une partie du réseau mis au grand gabarit. Cependant la plus grande partie du réseau resta à la traîne. A partir de 1959 la technique du poussage fut mise en oeuvre.

En 1953 fut votée la loi Morice relative à la modernisation du réseau de voies navigables. Depuis la loi Morice, les transports de marchandises supportent une taxe spécifique à la tonne. Elle est perçue par l'Office National de la Navigation, (créé en 1912) puis par VNF. Le montant de cette taxe a été très variable selon la voie d'eau et le type de marchandises transportées.

Des aménagements ont été réalisés sur d'une part le Rhône, le Rhin et la Moselle. Les aménagements de voies navigables existantes ou la création de voies nouvelles nécessitent des décisions politiques nationales et souvent internationales ; ils exigent des financements importants et des travaux importants. Enfin le développement éventuel de la voie navigable s'exerce dans le cadre de la concurrence avec la SNCF et le transport routier. Nous citerons quelques exemples de décisions importantes qui ont été prises dans la période retenue, en indiquant sommairement la poursuite des opérations. Des réalisations importantes – telles celles que nous citons ci-dessous ainsi que des aménagements sur la Seine et l'Escaut ; mais les projets de construire un réseau cohérent à grand gabarit n'ont jamais vu le jour.

Le Rhône

Le principe de son aménagement avec plusieurs objectifs, la navigation, l'irrigation et la production d'énergie électrique a été décidée par la loi du 27 mai 1921 ; un organisme spécifique est créé pour réaliser ces objectifs, la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) le 27 mai 1933 qui reçoit en 1934 la concession pour les travaux d'aménagements du Rhône. En 1948, une convention est passée entre la CNR et EDF – les entreprises productrices d'électricité ayant été rappelons-le, nationalisées en 1946. La première usine hydro-électrique mise en service sera celle de Génissiat (Ain). Ce barrage a été commencé en 1937 et achevé en 1948. Les travaux vont se poursuivre sur l'ensemble du cours du fleuve jusqu'en 1986 où, avec le barrage de Vaugris, le Rhône devient navigable à grand gabarit sur 310 km. La CNR aura construit 17 aménagements. Toutefois, le projet Rhin-Rhône sera abandonné en 1997, ce qui ne permettra pas de joindre le Rhône avec le réseau européen du Rhin, ce qui entrave le développement de la zone de Marseille et du reste de la vallée.



source : Internet

Le Rhin

La convention de Mayence adoptée en 1831 établissait un ensemble de dispositions réglementaires pour le Rhin. C'est en 1945 que la CNCR, créée bien antérieurement se réunit à nouveau. Pour ce qui concerne la France, un « Grand projet du Rhin » est élaboré en 1946. EDF héritière de ce projet construira une chaîne de 10 centrales hydroélectriques sur le Rhin.

La Moselle

La Moselle a une longueur totale de 500 km dont 278 en France, 36 au Luxembourg et 206 en Allemagne. Des projets existent depuis le XIX^e siècle, mais aucun n'avait vu le jour, notamment par suite des vicissitudes politiques. Une décision de canalisation avait été prise en 1930, mais c'est en 1951 que la décision fut prise, avec la signature d'une convention entre la France, le Luxembourg et l'Allemagne. L'inauguration de l'ouvrage aura lieu le 26 mai 1964. Dans un discours à cette occasion, le Général de Gaulle déclarait notamment : « *Voici donc accomplie cette grande oeuvre : l'aménagement de la Moselle reliant directement par voie d'eau large et sûre les contrées : Lorraine, Luxembourgeoise et Sarroise avec les pays rhénans (...). Notre entreprise commune apparaît pour ce qu'elle est, je veux dire une réussite technique, économique et politique de premier plan* ».

L'écluse et le barrage de Fessenheim

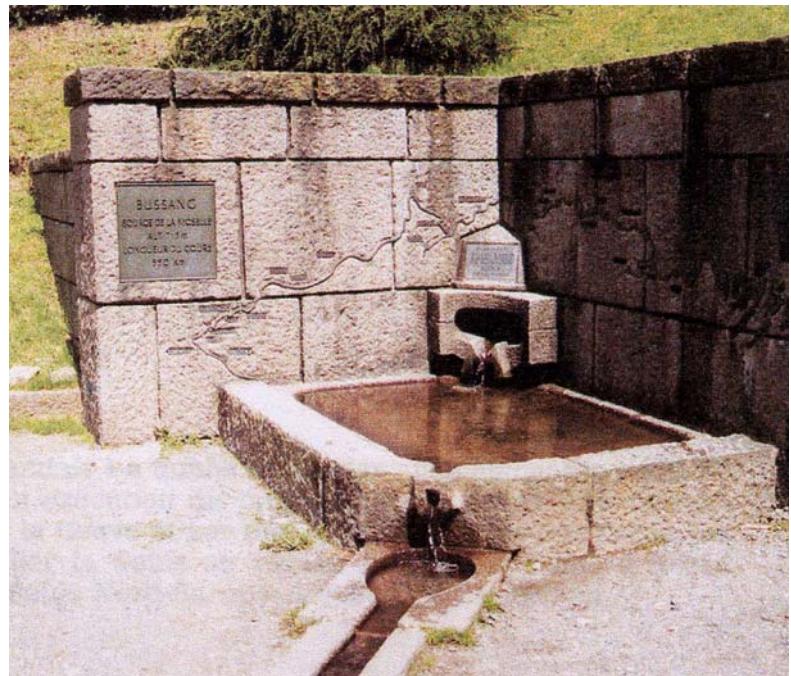


Troisième aménagement construit sur le Grand canal d'Alsace, la centrale a débuté sa production en 1956. C'est la plus puissante de la chaîne des dix centrales hydrauliques du Rhin, grâce à presque 16 m de chute. Sa conception a été automatisée plus que Kembs et Ottmarsheim. Elle est équipée de 4 groupes verticaux de type « Kaplan » à 4 pales. En cas d'interruption de fonctionnement, l'eau, qui ne peut pas être turbinée est évacuée par un système de 4 vannes-déchargeurs, capables de débiter 300 m³/seconde. La production est téléconduite depuis le poste de commande du Rhin. Une vingtaine de personnes assurent localement l'exploitation des ouvrages, leur maintenance et le passage des bateaux à l'écluse. Des équipes spécialisées interviennent lors des grosses opérations. Construite sur le Grand Canal d'Alsace, l'écluse de Fessenheim a deux sas. Elle assure le passage de 18 à 20 000 bateaux chaque année. Depuis un poste de conduite situé en hauteur, l'éclusier EDF organise le placement des bateaux et commande les éclusages (service gratuit assuré 24 h sur 24 , toute l'année).

Source : Internet

La Moselle (Suite)

La source de la Moselle au col de Bussang



L'Escaut

L'Escaut (Schelde en néerlandais) a donné lieu à des aménagements au XVII^e siècle. Au siècle suivant, en exécution du programme Freycinet des travaux importants sont réalisés sur le fleuve et sur divers canaux. Après des décennies de palabres, le projet de relier la Seine au réseau français et belge à grand gabarit est devenu le projet Seine Nord-Europe. A quand l'inauguration ??



Le terminal des conteneurs à Anvers

Source : Internet

« Crise du service public »

Le développement des modes d'appropriation publique, comme on l'a vu dans le secteur des transports mais également dans d'autres domaines, notamment suite aux nationalisations a profondément modifié l'approche juridique traditionnelle concernant le service public. Dans le secteur des transports, des formes juridiques multiples

- maîtrise d'oeuvre directe, par ex. entretien routier
- régie comme la RATP,
- Sociétés d'économie mixte qui associent des capitaux publics et des capitaux privés (Air France, Messageries maritimes et Compagnie transatlantique)
- Etablissement public comme l'ENIM

Dans le secteur transport comme ailleurs, un statut général des entreprises publiques, malgré des tentatives, n'a jamais abouti. Les personnels sont régis par des systèmes différents, statut de la Fonction publique, ouvriers d'Etat, non-titulaires de diverses sortes, statut spécifique de droit public de l'entreprise mais avec application du Code du travail. Leurs retraites dépendent soit du « régime général » soit de régimes particuliers.

Quid des entreprises de Travaux publics ?

Les entreprises de travaux publics qui interviennent pour la production des infrastructures et des ouvrages appartiennent au secteur privé. Elles ne feront pas l'objet d'appropriation publique. Ces entreprises sont de dimension très variable. S'il existe déjà de grandes entreprises de Travaux publics, elles n'atteignent pas la dimension qu'elles vont connaître par la suite. Si les entreprises sont privées, elles dépendent très largement des commandes de l'Etat, des collectivités publiques et des entreprises publiques (Edf par exemple). La commande, organisée dans le cadre des marchés publics est soumise, à la différence d'entreprises privées d'autres secteurs, à des procédures complexes, où intervient la puissance publique de la commande à la livraison sans oublier le financement.

Les entreprises des Travaux publics durant la seconde guerre mondiale

Quelle a été leur activité ? Comment ont-elles continué de produire pour la population. Comment ont-elles été utilisées par l'occupant pour réaliser notamment les travaux du Mur de l'Atlantique. On trouvera ci-après des extraits d'un ouvrage de Dominique Barjot, où il formule trois observations :

« Une épreuve douloureuse : la seconde guerre mondiale »

1. « *Durant l'Occupation, les entreprises, tout au moins les plus grandes d'entre elles continuèrent d'obéir à leur logique propre. En dépit des lourdes et multiples contraintes pesant sur elles, elles ne furent jamais de pures et simples instruments entre les mains du pouvoir politique (...).*
2. *Même si les entreprises françaises prospérèrent grâce à la Collaboration, dans l'ensemble la période de l'occupation fut une période de grandes difficultés. Le maintien d'une bonne rentabilité observé à propos des grosses sociétés de travaux publics ne doit pas faire illusion : exprimés en francs constants, les profits diminuèrent toujours dans une proportion importante. De plus, la productivité horaire se réduisit également beaucoup. De fait les entreprises cherchèrent avant tout à survivre et à préserver leur indépendance (...).*
3. *La seconde guerre mondiale ne s'accompagna pas sans doute d'une véritable rupture. S'il est vrai que l'expérience de Vichy précipita la « conversion » des hauts fonctionnaires à l'industrialisation, il n'en fut pas de même, le plus souvent, pour les milieux d'affaires (...). A bien des égards, la période de la Libération et de la reconstruction fut beaucoup plus décisive que celle de l'Occupation (...).* »

Source : Dominique Barjot : La Grande entreprise de Travaux publics (1883-1974)

Gaspe 36

Après la Libération, une nouvelle période s'ouvre pour les entreprises de Travaux publics :

« La Libération marqua le point de départ d'une (nouvelle) période, celle entre 1944 et 1974, de la croissance et de ses mutations. Le marché retrouva son dynamisme, la montée des opportunités techniques nouvelles s'accompagnant d'un nouvel effort d'innovation. Non seulement la demande métropolitaine se développait à un rythme soutenu, mais encore les firmes françaises surmontaient l'épreuve de la décolonisation, grâce à l'obtention de très importants marchés étrangers. Le contexte d'expansion rapide n'allait pas sans poser des problèmes aux entreprises (...) soit qu'elles aient éprouvé beaucoup de difficultés à s'adapter aux mutations techniques, soit qu'une croissance trop rapide les eût conduit à compromettre gravement leur équilibre financier. Même lorsque la croissance s'effectuait sur des bases saines, l'indépendance des firmes demeurait fragile : leader de sa profession, SGE passa néanmoins dans l'orbite de la Compagnie générale d'électricité ».

Source : Dominique Barjot : La Grande entreprise de Travaux publics (1883-1974)

Dominique Barjot indique, dans l'ouvrage déjà cité, le taux de croissance annuel moyen du montant des Travaux publics. Nous avons retenu, pour la métropole, les chiffres suivants :

1883 - 1913 : +0,8 %

1921 - 1939 : +0,8 %

1946 - 1974 : + 9,0 %

Gaspe 36

Annexe : Eléments sur la SNCF

« Dès l'origine, le caractère particulier du chemin de fer a posé le principe de son régime économique et juridique d'exploitation (...). Débattu sous le règne de Louis Philippe (1830-1848 ndlr), l'enjeu était considérable : fallait-il abandonner l'entreprise à l'initiative privée ou bien créer un nouveau monopole public, comme pour le télégraphe ? (...) Dès 1838, le ministre chargé des Travaux publics, Martin, avait affirmé que les grandes lignes ferroviaires étaient assimilables à des rênes de gouvernement. (...)

« Le débat fut tranché par la loi du 11 juin 1842 qui définissait un régime mixte intermédiaire, compromis public/privé, où chaque partie devait trouver son intérêt, sous la forme de concessions par l'Etat à des compagnies privées ayant un monopole d'exploitation sur certaines lignes, chaque compagnie se constituant ainsi un réseau propre, couvrant une région déterminée.

« L'Etat exerçait une forte tutelle commerciale, en imposant un cahier des charges qui exigeait par exemple un minimum de trains quotidiens sur chaque ligne exploitée, en fixant les tarifs par nature de trafic et en contrôlant la bonne exécution du service ferroviaire par des fonctionnaires spéciaux. Il se chargeait des expropriations, qu'il était seul à pouvoir mener, de l'achat des terrains nécessaires et de la construction des infrastructures proprement dites : plates-formes et ouvrages d'art : ponts, viaducs, tunnels qu'il remettait à la compagnie concessionnaire pour la durée de la concession, l'ensemble devant lui revenir à l'expiration de celle-ci ou en cas de faillite du concessionnaire. (...)

« Par le jeu des fusions et des acquisitions, les compagnies furent vite réduites au nombre de six : compagnies de l'Est, du Nord, de l'Ouest, du PO (Paris à Orléans) et du PLM (Paris-Lyon Méditerranée) (...)

« Le régime de retraite des cheminots notamment l'ouverture des droits à partir de 55 ans et 25 ans d'ancienneté a été institué par les Compagnies dès le début de la seconde moitié du 19^{ème} siècle. Il n'a été unifié (...) par l'Etat qu'en 1909 pour donner naissance au régime actuel (...).

« Le régime mixte d'exploitation ferroviaire, où l'Etat a toujours eu le dernier mot, dura jusqu'en 1937. A partir de 1930, les transports routiers (...) avaient laminé inexorablement la part du rail, jusque-là hégémonique (...). Etais alors apparu peu à peu un énorme déficit cumulé d'exploitation, que la crise économique de 1930 et ses suites n'ont fait qu'aggraver (...). En 1936, le déficit cumulé atteignait l'ordre de grandeur du budget de l'Etat (...). Il est utile de rappeler que ce sont les compagnies elles-mêmes qui demandèrent à être nationalisées, pour éviter une honteuse mise en faillite. (...)

« La SNCF a été juridiquement constituée en société anonyme au capital mixte, réparti à raison de 51% pour l'Etat, et de 49% pour les actionnaires des compagnies. Ces derniers se désintéressaient totalement du sort de la société : minoritaires au Conseil d'administration, leurs actions, bloquées, percevaient un intérêt fixe garanti, quels que soient les résultats, même déficitaires de la SNCF et ont été progressivement remboursées jusqu'à leur amortissement total. Cette SNCF mixte a expiré comme prévu, après 45 ans et tout son actif est revenu à l'Etat, qui a mis en place le 1^{er} janvier 1983 une nouvelle SNCF dotée du statut juridique d'établissement public industriel et commercial (EPIC).

« Depuis 1938, l'Etat contrôle donc majoritairement le CA de la SNCF. Celui-ci n'est rien d'autre qu'une chambre d'enregistrement de ses décisions, sur proposition de la direction de la SNCF, le ministère chargé des finances tenant les cordons de la bourse. Le dispositif adopté a constitué une étatisation du chemin de fer, très éloignée d'une nationalisation telle qu'on aurait pu la concevoir avec une représentation à part égale de l'Etat, des usagers et du personnel (...).

« A partir d'environ 515 000 cheminots à la nationalisation, les effectifs de la SNCF ont vite fondu après la reconstruction qui a suivi la guerre, passant de 450 000 en 1950 à 300 000 en 1970, 250 000 en 1983 puis 167 000 à la fin de l'année 2004.

« La longueur totale du réseau exploité est aujourd'hui de 29 000 km, dont 24 000 ouverts au trafic voyageurs, contre 42 700 en 1938 (hors lignes secondaires à voie étroite (...)).

Source : ATTAC- Groupe de travail Transports – Article publié le 10-08-2005

Gaspe 36

Point N° 4 Une nouvelle forme d'intervention étatique : le Plan

Les fondements politiques et constitutionnels de la planification

La mise en oeuvre d'un système de planification en France était une des propositions du Conseil National de la Résistance. Dès 1936 - au moment du Front populaire - c'est à partir d'un Ministère de l'Economie nationale qu'une politique globale dans le domaine économique devait, en principe, être mise en oeuvre. En fait cette administration a peu d'efficacité et entrait souvent en concurrence avec les ministères existants.

Le Plan, à la Libération, est instauré par *la loi du 3 janvier 1946*, précisée par un Décret du 19 mai 1946 « portant création à la Présidence du Gouvernement d'un Conseil du Plan de modernisation et d'équipement et fixant les attributions du Commissaire général du Plan ».

A noter :

Les textes précisent qu'il est créé « à la présidence du Gouvernement un Conseil du Plan qui propose au Gouvernement les objectifs et les moyens d'en assurer l'exécution ». Il comprend notamment le Ministre des Travaux publics et des transports. Le ministre des travaux publics et des transports est alors Jules Moch. Le Conseil du Plan devint par la suite - jusqu'à sa disparition - le Commissariat général du Plan.

Après l'éviction des communistes du gouvernement, le Plan sera maintenu. Ainsi, le décret n° 51-1417 du 11 décembre 1951 prescrit « l'établissement d'un deuxième plan de Modernisation et d'équipement et fixant les attributions du commissaire général au plan » (*J.O. du 12 décembre 1951*). Ce texte est co-signé par divers ministres, dont le ministre des Travaux publics, des transports, qui est alors Antoine Pinay. Rappelons que le premier plan fixait comme priorités, outre les industries de base, *les transports*.

Le Plan est dirigé par un Commissaire au Plan. Le Commissariat au Plan n'a jamais disposé d'un pouvoir propre. En contradiction avec les textes de 1946, il n'a jamais assumé la coordination de la politique économique française. Le Commissariat au Plan était une administration de mission, dont la fonction est devenue de plus en plus une fonction de conception et d'études : une dérive libérale de plus en plus accentuée s'est manifestée. En fait le Plan n'avait plus de plan que le nom et la planification n'était même plus indicative, ce qui avait été sa vocation première. Des contradictions doivent être notées : ainsi le Général de Gaulle qui a repris le pouvoir en 1958 parle de « *l'ardente obligation du Plan* » instaurant ainsi un retour du pouvoir central national de l'Etat dans le domaine économique.

Même si la planification s'est de plus en plus édulcorée jusqu'à être supprimée, pour autant toute régulation étatique n'a pas et n'avait pas disparu. Cette régulation est assurée essentiellement par le Ministère des Finances. A noter que des prérogatives importantes ont été transférées progressivement au niveau de l'Union européenne avec notamment le Pacte de stabilité et la création de la Banque Centrale Européenne.

Le commissaire au Plan était assisté d'un commissaire adjoint et d'une cinquantaine de conseillers et de chargés de mission.

Le premier Plan de modernisation et d'équipement est aujourd'hui dénommé Plan Monnet qui en a été un des initiateurs. Il a été institué dans des conditions ambiguës, les forces politiques associées jusqu'en 1947 ne lui donnant pas le même sens ; il en était de même pour les 3 syndicats existant à l'époque. Le Plan a été mis sous l'autorité du gouvernement, pour compenser selon plusieurs analystes la présence des communistes au gouvernement. Le Plan dépendait donc directement du Président du Conseil. A partir de 1954, il dépendra du Ministère des Finances ce qui montre sa subordination à la politique budgétaire et financière de l'Etat.

Le premier Plan fonctionnait avec 18 commissions dites de modernisation, qui se sont déconcentrées en 79 groupes de travail, regroupant 500 participants.

Six secteurs de base avaient été définis :

- *charbon*
- *électricité*
- *acier*
- *ciment*
- *machinisme agricole*
- ***transports***

Le terme du 1^o Plan devait être l'année 1950, mais en 1948, avec le Plan Marshall, de nouvelles sources de financement sont apparues et le terme du premier plan a été reporté en 1953.

Gaspe 36

Les premiers secteurs de l'économie, notamment ceux définis par les Plans ont reçu d'importants financements du Plan américain d'aide à la reconstruction de l'Europe, dit « Plan Marshall » le 5 juin 1947. Ce Plan n'est pas une action philanthropique du gouvernement américain et vise à souder les pays européens aux USA dans le cadre d'un affrontement entre « blocs » que l'on appellera « Guerre froide ». Le Plan Marshall est dénoncé par l'URSS comme l'instrument de l'impérialisme américain ; les communistes français adoptent la même ligne ; la polémique devient extrêmement violente. La CGT dénonce elle aussi le Plan Marshall.

Mais elle ne se contente pas de cette position politique, la CGT dénonce l'adoption des normes américaines et la faible rétribution du travail salarié ; par là on voit que la CGT a compris les mutations qu'entraîne le développement du fordisme/taylorisme notamment dans la grande entreprise métallurgique et commence d'élaborer un programme revendicatif spécifique à ces mutations. Il est significatif de constater que CFTC, FO et CGC dénoncent alors « le maximalisme » de la CGT. Autrement dit, selon ces syndicalistes, il faut accepter la réorganisation des procès de travail avec les revendications minima quand vraiment les patrons exagèrent. Ce qui prouve que la scission de FO de 1947 n'a pas été seulement une opération politique – évacuer les communistes du syndicat – mais représentait une profonde divergence en ce qui concerne les revendications à mettre en oeuvre.

Par ailleurs FO, CFTC et CGC participent à des missions aux Etats-Unis liées à la mise en oeuvre du Plan Marshall. Elles créent, dans ce cadre, un Centre intersyndical d'études et de recherches de productivité en 1951. La présence de FO à cet organisme est contestée par une minorité d'organisations de FO, et le 3^e Congrès de FO exigera le retrait de FO de cet organisme. La politique atlantiste des gouvernements de la IV^e République sera violemment contestée par le Parti Communiste, mais aussi par le parti gaulliste le RPF et par le Général de Gaulle lui-même avant son retour au pouvoir en 1958.

Pour la période que nous avons retenue, les Commissaires au Plan successifs ont été :

1946-1951 : Jean Monnet

Jean Monnet, alors Commissaire à l'approvisionnement, a négocié, dès août 1945 avec le Général de Gaulle la création d'un organisme de planification, ce qui rejoint la proposition faite par le CNR. Le Général de Gaulle – qui se méfie du pouvoir parlementaire – trouve cette idée séduisante : elle permet de confier la modernisation de l'économie française à des experts. La création du Plan de modernisation et d'équipement comporte de sérieuses contradictions. Si le Général de Gaulle le conçoit surtout comme un organisme plus efficace que les structures existantes et donc capable de mieux assurer le relèvement de la Nation, Jean Monnet et son staff lui assignent deux objectifs :

- rendre l'économie française plus compétitive en s'inspirant des systèmes d'organisation américains des procès de travail, c'est à dire le taylorisme et le fordisme,
- faciliter, par le canal de cet organisme technocratique la mobilisation des crédits que pourraient accorder les Etats-Unis et en assurer la redistribution.

Jean Monnet sera également, sous la IV^e République un des initiateurs de la Communauté Charbon Acier (CECA), ancêtre direct de l'Union Européenne qui sera contestée par les souverainistes de l'époque : les communistes et le parti gaulliste, le RPF, le Général de Gaulle tournant la CECA en dérision dans un de ses discours.

1952-1958 : Etienne Hirsch

Adhérent dans les années 20 à la SFIO, il travaille par la suite aux établissements Kuhlmann. Il visite les Etats-Unis et pense que les méthodes tayloriennes et fordistes doivent être introduites en France. Au Comité Français de Libération Nationale (CFLN), il travaille avec Jean Monnet et avec d'autres experts, ils préparent le Premier Plan.

Le Plan : une filiation idéologique contradictoire

Le Plan, considéré par Karl Marx comme outil de construction du socialisme a été mis en oeuvre par l'URSS. Mais le Plan a une autre filiation. Mais sous le nom de planisme, une idéologie s'est développée durant les années 30 parmi des technocrates, notamment un groupe d'Ingénieurs des Ponts, et des fascistes français et des « néo-capitalistes ». Comment sortir de la crise – celle de 1929 ? Il s'agit de construire un Etat contrôlé par les techniciens débarrassé des institutions démocratiques. Un grand nombre de ces idéologues se retrouveront dans le régime de Vichy et dans la collaboration avec l'occupant. Par contre Jean Monnet et ses collaborateurs avaient choisi le gaullisme.

Un article de la Documentation française

« Le principe d'une planification a été adopté à la libération. Le Plan est élaboré par un nouvel organisme, le Commissariat général au Plan. Les Plans qui vont se succéder seront la référence de la politique industrielle française. Les trois premiers Plans (1946-1961) peuvent être caractérisés comme des Plans de reconstruction. Ils orientent les investissements vers les secteurs industriels de base : charbon, électricité, ciment, et les infrastructures. Cette orientation sera infléchie, la reconstruction proprement dite engagée vers les industries de transformation et le BTP.

« Les plans suivants (1962-1975) peuvent être caractérisés comme des Plans de croissance. A la fin des années 70, on entre dans une période nouvelle. Dans la période 1962-1975, les « Plans de croissance » orientent les investissements vers le développement des équipements collectifs : télécommunications, routes, ports. Il convient de noter que la stratégie gaulliste - le Général de Gaulle est revenu au pouvoir en 1958 - consiste à faciliter la constitution de grands groupes. Par exemple dans les domaines du gros matériel d'équipement, de la construction électronique, de l'aéronautique, de l'informatique. Selon cette stratégie, il convient de constituer des groupes capables de tenir leur place au niveau international. Cependant, dans le cadre de la concurrence internationale exacerbée, plusieurs secteurs d'activité vont entrer en récession : chantiers navals, sidérurgie, production charbonnière. Des luttes très importantes vont se développer, présentant toutefois essentiellement le caractère de luttes défensives. Les régions de vieille industrie vont commencer d'entrer en crise. Cela se traduira par la suite - et nous en héritons aujourd'hui - par l'affaiblissement du mouvement ouvrier - plus précisément le Parti communiste et la CGT dans ce qu'on avait appelé « les bastions ».

« De 1976 à 1988, les plans sont élaborés dans un contexte de crise, marqué notamment par la flambée des cours du pétrole (1973 et 1988), les variations des cours du dollar. Cette situation, le développement de l'idéologie fondée sur le principe de « la concurrence libre et non faussée » remettent en cause le principe même de la planification. Les 7°, 8°, 9° et 10° Plans deviennent de plus en plus des études de marché. Le projet de 11° Plan (1993-1997) ne sera pas présenté au Parlement.

« Les contrats de Plan régionaux vont se substituer au Plan national. Le Commissariat au Plan est devenu, sous le gouvernement Villepin, un Centre d'analyse stratégique ».

Source : Vie publique -Site de la documentation française - Document mis en ligne en juillet 2006

Quelques statistiques relatives au secteur Transport

Premier Plan (1947-1953)

Objectifs et réalisations physiques (quelques données significatives pour le Secteur du transport).

	<u>Années de référence</u>		<u>Réalisations 1° plan</u>		
	1929	1938	1948	1952	1953
<u>Chemins de fer</u> <i>Milliards de tonnes/km</i>					
	<i>41,8</i>	<i>26,5</i>	<i>41,2</i>	<i>44,1</i>	<i>40,4</i>
<u>Batellerie</u> <i>Millions de tonnes transportées</i>					
	<i>50,2</i>	<i>45</i>	<i>35,4</i>	<i>50,1</i>	<i>51</i>
<u>Marine marchande</u> <i>Milliers de tonneaux de jauge brute (année 1931)</i>					
	<i>3400</i>	<i>2700</i>	<i>2400</i>	<i>3400</i>	<i>?</i>

Source Quinet – Touzery – Le Plan français – Mythe ou nécessité – Economica - 1986

Second Plan (1954-1957)

Objectifs et réalisations d'investissement.

NB : Nous avons retenu le secteur Transports, Télécom et tourisme, le Transport n'étant pas présenté à part dans le document cité en référence.

Transports, télé communications et tourisme (a)

1954		1955		1956		1957		Total 1954 - 1957	
Prévu	Réalisé	Prévu	Réalisé	Prévu	Réalisé	Prévu	Réalisé	Prévu	Réalisé
193	180	200	220	225	195	250	210	868	805

Unité : milliards de francs constants aux prix de 1954- Calculs effectués par les auteurs
(a) Les documents consultés n'isolent pas le secteur Transport en tant que tel

Source Quinet – Touzery – Le Plan français – Mythe ou nécessité – Economica - 1986

Point N° 5 L'évolution de l'appareil d'Etat à la Libération dans le domaine des Travaux publics et des Transports

-1-L'appareil d'Etat dans le domaine des transports

Comment l'Etat organise la politique des transports ? Quels sont les choix entre les différents modes ? De quelle idéologie la politique des transports procède-t-elle ? Interventionnisme à la Libération avec une conception élargie du service public. Maintien, comme on le verra d'une forte intervention publique sous la IV^e République après la rupture du tripartisme, ce qui peut sembler paradoxal, l'idéologie libérale ayant fortement progressé. Le texte présenté ci-après indique le conflit idéologique public/privé dans le secteur des transports.

« La politique des transports évolue depuis plus d'un siècle entre deux courants de pensée. Le premier met l'accent sur le développement des interventions de l'Etat et fait confiance aux mesures dirigistes. Le second se rattache au libéralisme (...).

« Avant 1930, c'est le règne incontestable des compagnies de chemin de fer, tant dans le domaine du transport de marchandises que du transport de voyageurs. Les interventions de l'Etat sont limitées à quelques grands domaines et au contrôle du respect des traités de concession et de cahiers des charges.

« Mais le développement de l'automobile et les répercussions de la crise mondiale (crise de 1929 ndlr) ainsi que le comportement des compagnies viennent modifier les données du problème. En effet, automobiles et camions, vers les années 1930 se répandent à travers le territoire. Face à un transport ferroviaire handicapé par une tarification ad valorem, subissant le poids d'obligation de service public et de dessertes des relations les moins rentables et supportant la charge des infrastructures, le transport routier peut écrêmer les relations les plus rentables.

« La France est également touchée par la crise économique. La situation financière des chemins de fer se détériore gravement. Le Gouvernement suscite en 1934 une étude du Conseil national économique, qui propose un certain nombre de mesures, dites de coordination des transports.

« L'Etat assainit la situation financière des réseaux de chemin de fer et crée la SNCF ; il intervient dans le secteur du transport routier, cristallisant la situation existante et restaurant un régime d'autorisation administrative et un contingentement du transport. Une véritable politique dirigiste des transports est ainsi mise en place, sous couvert des mesures de circonstance.

« Le problème se pose vraiment de nouveau après la guerre, alors que des réactions se manifestent contre le dirigisme. Une évolution plus libérale est alors recherchée, s'appuyant sur de meilleures justifications économiques. C'est ainsi qu'est conçue et votée la loi du 5 juillet 1949. Elle fixe un nouvel objectif de politique des transports, indiquant que celle-ci doit tendre à assurer l'utilisation du mode de transport, qui, compte tenu des services rendus aux usagers et des servitudes imposées par la condition du service public, entraîne pour la nation le coût de production réel minimum.

« Elle traduit sans doute la volonté d'abandonner progressivement le régime de contingentement en faveur d'une répartition des trafics faite, non plus au gré des décisions gouvernementales, mais par le jeu des facteurs économiques. Elle invite le Gouvernement à faire une évaluation des prix de revient réels des transports et à fonder sa politique sur la base de cette évolution.

« Pourtant, la loi du 5 juillet 1949 maintient et même renforce les possibilités d'intervention de l'Etat dans l'organisation du marché des transports de voyageurs, le régime de l'inscription au plan des transports et, pour le transport de marchandises, le contingentement ».

Source : Orientation pour les transports terrestres – Rapport de la Commission d'étude présidée par Pierre Guillaumat – La Documentation française – Février 1978.

-2-L'évolution de quelques structures administratives au niveau du Ministère des Travaux publics et des Transports à la Libération

Il convient de noter qu'il existe une profonde différence entre le Ministère des Travaux publics et des Transports avec le MRU (Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme) dont nous avons esquissé l'analyse dans plusieurs Gaspe. La création du MRU représente une rupture par rapport à l'organisation de l'appareil d'Etat dans ce domaine. En effet, jusqu'à la Libération, des segments non coordonnés de l'appareil d'Etat intervenaient en matière d'urbanisme et de construction. Cependant les activités d'intervention de l'Etat avaient tendance à s'accroître. De sorte que la constitution du MRU correspondait à un besoin réel de disposer d'une administration unique. Pour autant, la constitution même du Ministère était fragile : le syndicat CGT ne cessait de dénoncer le caractère précaire tant des personnels que des missions, et les moyens limités du MRU pour prendre en charge une politique globale d'urbanisme, de construction, et plus tard, avec l'intervention de Claudius Petit au Conseil des Ministres d'aménagement du territoire. Il faut noter un développement important de la législation avec un texte important : l'obligation de déposer un permis de construire, élément d'une planification territoriale. Celle-ci sera confortée, de manière ininterrompue par une série de lois, décrets, circulaires. Après 1958, c'est-à-dire dans la période gaulliste, l'organisation de l'espace sera organisée de manière très dirigiste voire autoritaire par l'Etat, le pouvoir des collectivités locales -certes réel- étant subordonné à l'intervention de l'Etat. Les interventions du MRU, de 1944 à 1966 s'effectuent au moyen d'une administration peu nombreuse en ce qui concerne le MRU. L'aménagement du territoire sera, par la suite piloté également parce qu'on appelle généralement une administration de mission, la DATAR.

A la Libération, la situation était très différente au Ministère des Travaux publics et des Transports par rapport à celle que nous avons indiquée pour le MRU (Cf Avant-propos). On trouvera ci-dessous quelques exemples.

En 1944, les effectifs du Ministère des Travaux publics et des Transports sont 5 à 6 fois supérieurs à ceux du MRU. La culture d'entreprise -essentiellement une culture technique, principalement routière- élaborée par les Ingénieurs des Ponts est solidement implantée parmi l'ensemble des personnels.

Le mode d'intervention au niveau déconcentré, le département - la Région n'existe pas encore - est également différent : pour le MRU, il existe un ***Directeur départemental de la Construction*** ; pour le Ministère des Travaux publics et des Transports, on a, au niveau du département ***Un service ordinaire avec un Ingénieur en chef. Autrement dit l'intervention*** politique est affichée au MRU, l'intervention technique aux Travaux publics. Dans la culture du Ministère de l'Equipement, créé en 1966, l'affirmation « nous sommes un ministère technique » sera longtemps dominante.

Au moment de la « fusion », en 1966, des agents du Ministère des Travaux publics et notamment des cadres mettront en cause la constitution de la DDE avec un Directeur, c'est à dire un représentant de l'Etat chargé de mettre en oeuvre une politique dans le domaine de l'organisation de l'espace. Ces agents et ces cadres verront là une soumission étroite au pouvoir politique. En réalité, sous une apparence d'activité purement technique, les agents du Ministère des Travaux publics étaient déjà sous la tutelle des Préfets, de leur Ministère au niveau central, du gouvernement. L'ingénieur en chef, responsable du service ordinaire, mettait en oeuvre au niveau local la politique de l'Etat avec les moyens financiers qui lui sont alloués et les décisions politiques prises au niveau du gouvernement, par exemple pour ce qui concernait le réseau routier.

C'est en 1944 qu'apparaît pour la première fois la dénomination « Travaux publics et Transports » : il s'agit d'un élargissement du champ d'intervention ; nous verrons ci-après que le ministère - et au niveau départemental l'ingénieur en chef du service ordinaire des Ponts et Chaussées - est chargé d'appliquer la coordination des transports, définie par la loi de 1949. D'autres activités vont rejoindre le Ministère des Travaux publics et des Transports.

L'Aviation civile rejoint le Ministère des Travaux publics et des Transports

Jusqu'à la Libération, les activités étatiques correspondant à l'Aviation civile dépendent le plus souvent du Ministère de la Guerre, de celui du Commerce, rarement des Travaux publics. L'accroissement de l'intervention de l'Etat dans le domaine de l'Aviation, correspond, pour ce qui est du Ministère de la guerre, au développement de l'aviation militaire, notamment au cours de la première guerre mondiale. Pour ce qui est du domaine civil, elle correspond au développement de l'aviation comme mode de transport en expansion: courrier, avec les ouvertures de lignes transatlantiques au temps de l'Aéropostale ; des transports de passagers ; développement du fret aérien. D'où l'augmentation de l'intervention de l'Etat.

Une réglementation correspondant à l'implantation des aérodromes, la formation des pilotes, l'usage des appareils, la sécurité ... se développe. Etant donné que le transport aérien devient très vite international, des règles doivent être négociées et adoptées au niveau international. Le transport maritime avait connu le même processus.

Dès 1919, des éléments d'intervention de l'appareil d'Etat sont créés : Service technique de l'Aéronautique, Service des Fabrications de l'Aéronautique, Service de la Navigation aérienne. Une législation voit le jour, concernant notamment la délivrance de certificats de navigabilité, la réglementation de la navigation aérienne, la délivrance des brevets et licences pour le personnel navigant.

Un Ministère de l'air aura une très courte existence en 1944. Un décret de 1945 (décret 45 027) transfère au Ministère des Transports les attributions précédemment dévolues au Ministère de l'armement en matière d'Aviation civile sauf les études techniques et la construction des matériels. A partir du 12 septembre 1946, un Secrétariat général de l'Aviation Civile et commerciale (SGACC) est constitué. En 1960, il perdra son qualificatif de « commerciale » et deviendra jusqu'en 1976 le SGAC, Secrétariat général de l'Aviation civile. Le SGAC conservera une très forte autonomie par rapport au reste du Ministère, qu'il s'agisse du Ministère des Travaux publics et des Transports, et plus tard (à partir de 1966) du Ministère de l'Équipement, avec ses locaux propres, ses corps particuliers, une gestion autonome des personnels, des financements, de la recherche aéronautique, même quand il deviendra DGAC (Direction générale de l'aviation civile).

La régulation étatique de la marine marchande

Un ministère de la Marine marchande apparaît en 1948 et en 1950. Il a bien sûr la durée (brève) des gouvernements dont il fait partie. Des débats incessants ont eu lieu pour savoir s'il fallait ou non un ministère de la Mer, indépendant ou rattaché à un autre ministère. Et surtout quelle politique en ce domaine. Divers modes d'organisation administrative ont été mis en oeuvre, avec rattachement à tel ou tel ministère. Par ailleurs, même quand est apparu au niveau du Ministère des Travaux publics et des Transports le SGMM (Secrétariat Général de la Marine Marchande) cette structure a gardé une très forte autonomie, justifiée par le fait que ce service effectuait les subventions aux chantiers navals, subventions ultérieurement effectuées par le Ministère des Finances. La question politique qui se pose est la suivante : quelle est la politique de l'Etat dans le domaine portuaire et notamment pour la marine marchande ? Comment organise-t-on les hinterlands des ports, notamment par des liaisons fluviales à grand gabarit ? Comment prendre en compte les évolutions techniques ?

La sécurité sociale des marins : la création de l'ENIM (1953)

Les marins français bénéficient d'un régime particulier de sécurité sociale. Il remonte au 17^e siècle où une ordonnance royale institue un secours aux marins. Les gens de mer sont dotés d'un statut social particulier, qui a progressivement évolué, mais dont le principe a été conservé à la Libération avec la mise en place de la Sécurité sociale. Les marins français bénéficient donc d'un des « régimes particuliers » de protection sociale. Par le décret du 30 septembre 1953, l'ENIM est à la fois une direction de l'administration centrale et un établissement public administratif.

- En tant que direction d'administration centrale, l'ENIM élabore la doctrine, propose aux pouvoirs publics les évolutions législatives et réglementaires nécessaires à la sécurité sociale des gens de mer,
- En tant qu'établissement public administratif, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, il gère le régime de sécurité sociale des marins.

Le décret de 1953 a été modifié en 1999 et l'ENIM a été décentralisé.

-3-Un exemple de procédure de régulation dans le secteur des Transports

Nous avons noté la nécessité de légiférer dans le domaine aérien ; il en fut de même dans le domaine routier. On peut citer la signalisation, le permis de conduire, et des dispositions législatives, réglementaires - mais aussi fondées sur des circulaires concernant la circulation routière. Nous verrons ci-après, dans un point particulier, le développement de la recherche, essentiellement dans le domaine routier. Nous développerons ci-dessous un point particulier relatif à la régulation à partir des dispositions dites de coordination et d'harmonisation du transport routier de 1949.

L'Etat est intervenu dès 1842 pour ce qui concerne les chemins de fer (Charte des chemins de fer). Il institue un système de partenariat public privé. L'Etat est propriétaire des terrains où seront construites les voies ; il finance la construction des ouvrages d'art et des bâtiments. Il accorde des concessions à des compagnies privées qui construisent les voies ferrées, mettent en place le matériel roulant. Ces compagnies exploitent chacune une ligne, structure qui correspondra longtemps aux grands réseaux de la SNCF.

Les chemins de fer sont assimilés à des voies de communication d'intérêt général comme les routes ou les canaux. Ces principes sont portés par les ingénieurs des Ponts, qui appartiennent au courant de pensée « saint-simonien », courant de pensée répandu dans des milieux de la politique et de la banque. C'est une conception qui certes prône le développement du capitalisme, la recherche du taux de profit maximum, mais qui considère la nécessité de l'intervention de l'Etat, et du progrès social.

Nous avons choisi pour illustrer la régulation dans le domaine des Transports la politique de coordination des transports dont on trouvera ci-après des extraits : loi de 1949, complétée par le décret du 14 novembre 1949. Il faudra attendre 1982 avec la loi (loi d'orientation des Transports Intérieurs) pour qu'un texte global sur les transports voie le jour.

Loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 - JO du 6 juillet 1949 (Extraits)

« Les transports par fer, par route ou par navigation intérieure, par mer et par air doivent être coordonnés et harmonisés de manière à assurer :

-les besoins des usagers ;(1)

-la mise à la disposition de l'économie du pays, dans les conditions les plus avantageuses, de l'ensemble des moyens de transport dont elle peut avoir besoin, en quantité et en qualité ;(2)

-l'utilisation du mode de transport qui, compte tenu de la valeur des services rendus aux usagers et des servitudes imposées par la condition de service public, entraîne pour la nation le coût de production réel minimum ;(3)

-la coopération des modes de transports, lorsqu'un même service comporte l'utilisation successive de plusieurs d'entre eux. (4)

« Les mesures à prendre pour parvenir à ces fins devront toutefois tenir compte, le cas échéant, d'autres considérations, d'intérêt national ou international. Elles pourront comporter :

-la fermeture partielle ou totale au trafic des voyageurs et des marchandises de certaines lignes de chemins de fer ;(5)

-leur déclassement immédiat ou différé ;(6)

-la substitution pour ces lignes de services routiers aux services ferroviaires, cette substitution ne devant pas avoir pour effet de réduire systématiquement le trafic sur les lignes principales du chemin de fer ;(7)

-la réglementation des conditions de sécurité des divers modes de transport pour les mettre en harmonie les uns avec les autres ;(8)

-l'ouverture de voies nouvelles à écartement normal, par utilisation de matériel des lignes supprimées et de l'infrastructure de lignes à voies d'écartement réduit ;(9)

-la réglementation des conditions de liaison, d'exploitation technique et commerciale des divers modes de transports en évitant, autant que possible, les doubles emplois, et en tenant compte de la nécessité pour chacun d'eux d'en assurer le coût réel d'exploitation.(10)

Source : Légifrance – Par internet

Commentaires sur la loi du 6 juillet 1949

1. Les besoins des usagers

Si la loi du 6 juillet 1949 déclare qu'il faut prendre en compte les besoins des usagers, elle ne précise nullement – pas plus que les décrets d'application ce que l'on entend précisément par là.

2. La mise à disposition de l'économie du pays ...

Cet alinéa se réfère à la notion de coût des services et considère qu'il faut développer les modes les moins coûteux. Or, la loi a été votée dans un contexte de crise financière de la SNCF, ce qui veut dire que d'autres modes pourront être substitués au chemin de fer, s'ils sont moins coûteux.

3. L'utilisation du mode de transport le moins cher

Dans le cadre de la crise du financement de la SNCF et du coût très élevé du développement du transport fluvial, priorité est accordée de fait à la route (cf note 4).

4. La coopération des modes...

Peu de réalisations concrètes furent mises en oeuvre, par suite notamment de la faiblesse des gouvernements de la IV^e République dont la durée de vie était souvent très brève, face à la puissance des lobbys pétroliers et routiers.

5. La fermeture...

Ce point est en cohérence avec ce qui a été dit plus haut ; on assiste à des fermetures de lignes pratiquement jusqu'au développement du TGV. A noter que les dernières lignes de tramway urbain ont été fermées.

6. Le déclassement immédiat ou différé

Voir point 5.

7. La substitution de services routiers

Une politique fut menée de substituer à diverses lignes SNCF fermées des transports par routes gérées par la SNCF. Dans d'autres cas, le transport fut effectué (ou non) par des entreprises privées.

8. La réglementation ...

Un arsenal de mesures fut progressivement adopté concernant les transports de tourisme, les transports scolaires ...

9. L'ouverture de voies nouvelles ...

Cette disposition a été prise rarement, sauf en Région parisienne avec les projets réalisés plus tard de RER par exemple.

10. Le coût réel d'exploitation

Si on prend comme critère le coût dit réel d'exploitation, on va mesurer uniquement des coûts financiers. Reste à savoir d'ailleurs comment on calcule. De ce fait on s'éloigne de toute notion de service public. En effet, la conception du service public implique une péréquation au niveau national de manière à assurer le trafic non rentable, comme on assure la fourniture d'électricité ou du courrier. Le système défini par cet alinéa met automatiquement en position non rentable financière un nombre important de lignes SNCF, mais aussi de voies navigables. Autrement dit, priorité est accordée au transport routier. C'est d'ailleurs ce qui va se passer : fermeture de lignes SNCF ; politique très restrictive pour la voie navigable. La circulation routière en rase campagne et en zone urbaine va croître jusqu'à la situation actuelle

Gaspe 36

La loi du 5 juillet 1949 a été précisée par un décret du 14 novembre 1949. On trouvera ci-dessous des extraits de ce décret.

Décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers - JO du 15 novembre 1949. Extraits :

- **Articles 2 & 3** : le décret définit le champ d'application des mesures de coordination et d'harmonisation des transports prévus par la loi ; un régime spécifique est prévu pour les transports urbains.
- **Articles 4 & 44 (1)**
L'article 4 dispose
« Dans chaque département, le comité départemental mentionné à l'article 44 prépare, après consultation des transporteurs intéressés, un plan de transports publics de voyageurs par fer et par route, en vue d'assurer la desserte des populations dans les meilleures conditions pour l'économie générale (...). ».
L'article 44 auquel fait référence l'article 4 ci-dessus dispose :
« Il est constitué dans chaque département un organisme dit Comité technique départemental des transports.
« Les comités techniques ont, vis à vis du conseil supérieur des transports un rôle général d'information et d'étude en matière de coordination des transports ferroviaires et routiers et d'organisation des transports routiers (...).
« Les comités techniques sont présidés par le Préfet ou son délégué et comprennent les représentants des catégories ci-après :
 - administrations publiques ;
 - conseil général ;
 - usagers ;
 - entreprises de transport par fer ;
 - entreprises de transport par route et location de camions (...).
- **Article 7**
A l'exception des services internationaux visés (...) et des services occasionnels provisoirement autorisés (...) aucun service de transport routier ou occasionnel de transports publics routiers, ni aucun service de taxis collectifs ne peut être exploité sans une inscription au plan de transport départemental.
- **Article 8**
« Le règlement d'exploitation, conforme à un type arrêté par décret en Conseil d'Etat, après avis du Conseil supérieur des transports définit les droits et obligations de l'entreprise.
« Ce règlement fixe notamment les dispositions suivantes relatives :
 - aux itinéraires, fréquences, horaires, tarifs, capacités et état du matériel, assurances, transports postaux, à l'obligation d'assurer le service et à l'obligation de transporter ;
 - s'il y a lieu, à la coopération avec d'autres services ferroviaires et routiers (...)
- **Article 11**
« Le ministre des Travaux publics, des transports et du tourisme et le ministre des Finances et des affaires économiques fixent, après avis du Conseil supérieur des transports, une tarification de base des services réguliers de transports routiers de voyageurs, compte tenu de tous les éléments du prix de revient, ainsi qu'un barème national d'adaptation tenant compte des conditions spéciales d'adaptation des lignes (...)
- **Article 15**
« Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme peut, à titre provisoire, et après consultation du Conseil général, décider la fermeture partielle ou totale d'une voie ferrée (...)
- **Article 48**
« Le contrôle des transports routiers pour l'application du présent décret est exercé dans chaque département par l'ingénieur en chef du service ordinaire des Ponts et chaussées, sous l'autorité du Préfet (...).

Commentaires sur le décret du 14 décembre 1949

Les Articles 4 et 44 sqq

- Ces articles définissent la création d'une instance de concertation pour les transports, le Comité départemental des Transports
- Il est composé de représentants des administrations (on ne précise pas lesquelles) ; du conseil général ; des usagers ; des entreprises par fer ou routières.
- Il est présidé par le Préfet.
- Qui sont les usagers ? Tout citoyen est un usager ...
- Le décret fixe deux dispositions importantes : les transporteurs routiers sont soumis à une procédure d'inscription ; un règlement d'exploitation doit, selon le texte être pris par décret en Conseil d'Etat.
- On note que le comité départemental des transports ne comporte aucun représentant des syndicats.
- Le contrôle des transports routiers est assuré par l'Ingénieur en chef du Service ordinaire des Ponts et Chaussées ; cela marque, comme on l'a dit l'extension des prérogatives du Ministère aux transports, y compris au niveau du service déconcentré.

L'article 15

- L'article 15, tout à fait conforme à la loi prévoit la suppression de lignes de chemins de fer.

-4- De nouveaux enjeux

Reconstruire à l'identique ?

Dans le secteur des Travaux publics, le débat se posait comme il se posait dans le secteur du Bâtiment, comme nous l'avons signalé dans plusieurs Gaspe. La situation était plus favorable pour les travaux publics et les transports que pour la construction puisque le premier Plan inscrit les transports dans ses axes prioritaires. Par ailleurs la création d'entreprises publiques comme EDF avait pour objectif politique l'appropriation publique mais surtout le développement de la fourniture d'électricité, en rupture avec la politique malthusienne des anciennes compagnies privées. Nous avons vu que la plupart des grands aménagements fluviaux répondaient à deux objectifs : produire de l'électricité et assurer la navigation à grand gabarit.

De grands chantiers ...

De grands chantiers d'aménagement furent donc lancés ; ils ont exigé la mise en oeuvre de procédés de construction nouveaux, d'utilisation de matériaux adaptés aux caractéristiques de ces ouvrages, de l'utilisation de modes de calcul efficents.

Pour ce qui concerne les ouvrages d'art, il ne s'est pas agi simplement de reconstruire à l'identique les centaines d'ouvrages détruits mais d'extrapoler une croissance de la circulation des véhicules individuels et des poids lourds. Des ouvrages de plus en plus complexes avec de nouvelles techniques sont construits.

En 1946, « *Freyssinet achève un pont en voussoirs préfabriqués de béton précontraint à Lancy sur la Marne. La société Campenon Bernard construit le pont de Balduinstein en voussoirs préfabriqués par encorbellement* ».

Source : Abrégé de l'histoire des routes par Jean Billard – Par internet

L'état des routes à la Libération

« *En 1945 (...) il y a près de 50 000 km de routes à refaire dans l'urgence et l'ensemble du réseau, 700 000 km sont parvenus, faute d'entretien, à la limite de l'usure. Il faut reprendre les multiples projets de rocade urbaine élaborés avant-guerre (...).*

Au début des années 50, le réseau ferroviaire métropolitain est au plus mal. La charge admissible par essieu est passée de cinq à treize tonnes, pour tenir compte des camions bradés dans les surplus américains et des dons du Plan Marshall. Les chaussées deviennent rapidement défectueuses avec l'explosion d'un trafic qui double entre 1950 et 1955. Le nombre des accidents mortels triple quasiment entre 1945 et 1953 et les quelques deux millions de mètres cubes de poussières soulevées par le trafic privent bon an mal an l'agriculture de 10 000 tonnes de blé. Faute de crédits, l'entretien porte sur les routes aux dépens des chemins vicinaux pourtant beaucoup plus fragiles. Pourtant 'si on accepte le développement des voitures - et cela semble bien être un des éléments caractéristiques d'un pays en grande expansion économique - il faut accepter le développement des installations qui reçoivent les voitures', soutient l'ingénieur général Hertzog en 1956 ».

Source : André Guillerme : l'aventure des Laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées

Les aéroports

(en 1944) « *Le classement des aéroports civils selon le trafic et le poids des avions conduit à une accélération des travaux d'extension. La métropole se dote de deux aéroports de classe A, Orly et Le Bourget (...), de trente huit aéroports de classe B - ligne à moyenne distance - sans compter la vingtaine de bases aériennes que l'OTAN - le génie de l'Air américain - se chargeront de construire dès la signature du Pacte de l'Atlantique le 4 avril 1949* »

Source : André Guillerme : l'aventure des Laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées

ndlr : les gouvernements de la IV^e République, après l'exclusion des communistes du gouvernement ont développé une politique de soumission aux Etats-Unis et accepté l'installation de bases militaires sur le sol national. Cette politique a été très violemment dénoncée par le Parti communiste et le RPF (le parti gaulliste). Après son retour au pouvoir en 1958, le Général de Gaulle mettra en oeuvre une politique d'indépendance nationale, de prise de distance par rapport aux Etats-Unis : les bases militaires américaines seront fermées.

Le « modèle américain »

Les Ingénieurs des Ponts constatent ces graves dysfonctionnements, et mesurent le retard de la recherche et de l'ingénierie, dû en partie aux années de guerre ; ce qui se conjugue avec la situation de l'avant-guerre.

« Des missions d'ingénieurs et d'ingénieurs élèves des Ponts et Chaussées partent sur la côte-est américaine pour visiter autoroutes, aéroports, ouvrages d'art, pour faire des analyses techniques des grands itinéraires américains. Ils reviennent très enthousiastes : point d'orgue : la conférence organisée à l'Ecole Polytechnique les 24 et 25 juin 1946 sur la technique routière aux Etats-Unis qui réunit cinq cents ingénieurs polytechniciens du ministère des Travaux publics et des entreprises.

« Il faut faire vite et bien. Pour faire vite, seul le matériel requisitionné en Allemagne et le matériel acheté à bas prix aux militaires américains peuvent y parvenir, le matériel français est trop vieux (ndlr : le matériel du génie militaire des armées américaines devenu inutile la guerre étant terminée).

« Les nouvelles machines basées sur l'utilisation du tracteur de grande puissance constituent une véritable révolution dans la technique des terrassements ; elles sont construites aux Etats-Unis dans les années 30 » (ndlr : par cette indication, on mesure le retard accumulé alors de la technique routière française.

« Ce matériel est plus économique d'emploi que la main d'œuvre, plus adapté à une accélération des travaux, moins sensible dans son rendement aux intempéries. Ces engins font l'admiration des techniciens français »

Source : André Guillerme : l'aventure des Laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées

L'autoroute, solution à la crise du réseau routier ?

Une lente gestation

Un débat sur la création d'autoroutes s'engage dès les années 20. Un réseau d'autoroutes sera constitué par l'Italie fasciste et l'Allemagne nazie, principalement pour des raisons militaires. La France sera très en retard ... Diverses opérations sont cependant engagées. Le service des Ponts & Chaussées de Seine & Oise avait élaboré en 1927 le premier projet de l'autoroute de l'Ouest. Ce projet fut rejeté par l'administration des Beaux-Arts. Une loi de 1932 avait décidé d'effectuer un plan d'aménagement de la Région parisienne. Le groupe de travail chargé de son étude préconisait de construire plus de 200 km d'autoroutes dans la Région Parisienne dont une centaine fut retenue. Si des financements importants furent dégagés, seule la première section de ce qui deviendra l'autoroute de l'Ouest fut terminée pendant la seconde guerre mondiale : elle comportait 12 km. En fait, il s'agissait là d'un chantier expérimental pour ce qui concerne les terrassements, l'utilisation de béton hydraulique pour chaussées.

De nombreuses études avaient cependant été faites. Elles sont reprises et actualisées à la Libération, notamment pour les trajets suivants : futur autoroute A6, future autoroute A10. L'enquête publique relative à la future autoroute A1 est lancée en 1947.

Le développement autoroutier nécessitait l'utilisation de nouvelles techniques. Les autoroutes exigeaient la construction de nombreux ponts : en moyenne, une autoroute de rase campagne comporte un peu plus d'un ouvrage par km avec des franchissements à plusieurs niveaux... Les nouveaux procédés de construction des ponts, notamment en béton précontraint, ont conduit à une industrialisation croissante des méthodes : standardisation et préfabrication. La cadence de construction des ponts autoroutiers s'accéléra : plus 140 en 1965. L'industrialisation des méthodes reposait avant tout sur la préfabrication.

La Direction des routes avait mis en place une méthode permettant de procéder au calcul entièrement automatique des ponts.

Vers la création d'un réseau d'autoroutes

La création d'un réseau d'autoroutes va démarrer avec l'adoption d'une loi spécifique de 1955. Cette loi va organiser un réseau de voies distinct du réseau national, fondé sur un mode de financement spécifique. Les autoroutes vont disposer d'un personnel spécifique, tout à fait distinct du personnel des services ordinaires des Ponts et chaussées et ultérieurement des DDE. Enfin, elles vont introduire le péage, c'est à dire le paiement par l'usager. On trouvera ci-après les dispositions essentielles de la loi de 1955.

La Loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes. Quelques extraits :

«

- Le régime des autoroutes, institué par la présente loi, s'applique aux voies routières à la destination spéciale, sans croisements, accessibles en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique.
- Les autoroutes font partie du domaine public de l'Etat. Les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation du domaine public national leur sont applicables.
- Les propriétés limitrophes des autoroutes ne jouissent pas du droit d'accès. Elles sont soumises au régime des servitudes applicables aux propriétés riveraines des routes nationales.
- L'usage de l'autoroute est en principe gratuit. Toutefois peuvent être concédées par l'Etat, soit la construction et l'exploitation d'une autoroute, ainsi que la construction et l'exploitation de ses installations annexes.
- Ces actes peuvent autoriser le concessionnaire à percevoir des péages en vue d'assurer le remboursement des avances et dépenses de toute nature faites par l'Etat et les collectivités ou établissements publics, l'exploitation et, éventuellement l'entretien et l'extension de l'autoroute, la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire.

Le Ministre des Travaux publics, des Transports, et du Tourisme est Edouard Corniglion-Molinier. Le second (et dernier) Président de la IV^e République est René Coty.

5 - Le développement de la recherche et de l'ingénierie

Nous avons vu que le développement des procès de production dans le domaine des Travaux publics et des Transports se mettait en oeuvre avec un milieu professionnel en retard, retard aggravé par les années de guerre. C'est pourquoi la recherche devait impérativement se mettre à niveau. Elle concerne bien évidemment tout le champ du Ministère des Travaux publics et des Transports. Nous nous bornerons à citer un exemple dans le domaine maritime et le domaine routier.

Pour ce qui concerne le domaine maritime

L'OSPM (Office scientifique des Pêches maritimes) est créé. Par le décret du 14 octobre 1953, il devient l'ISTPM (Institut scientifique des pêches maritimes). Il est chargé « d'effectuer les travaux ou recherches relevant du domaine des sciences de la mer et intéressant directement les pêches maritimes et les industries qui s'y rattachent : Trois missions : la recherche, le conseil technique, et les contrôles sanitaires et techniques. Il est doté de quatre navires.

Pour ce qui concerne le domaine routier

Un nouveau service technique

En 1942 le service spécial de l'autoroute Paris-Lille est créé qui devient en 1945 le service spécial des autoroutes et en 1968 le SETRA.

Le rôle du LCPC (Laboratoire des Ponts et Chaussées et du CEBTP (Centre de recherche sur le bâtiment et les travaux publics)

Le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées est bien connu dans le milieu professionnel des Travaux publics. Les Laboratoires Régionaux, font, aujourd'hui, en principe partie des CETE (Centre d'Etudes de l'Equipement) mais sont aussi – et même surtout des éléments d'un réseau dont le LCPC est « tête de réseau ». Le LCPC et son réseau régional constituent un ensemble puissant d'organismes publics, même si le réseau n'a pas le monopole de l'ingénierie et de la recherche dans son domaine.

Une longue histoire ...

Le Laboratoire central a une longue histoire. Sa constitution remonte au XIX^e siècle. C'est en 1831 (**1**) pour développer la recherche routière que fut créé le Laboratoire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Sa création s'inscrit dans une période de développement des activités routières. (**2**)

Après la Libération, il devient le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, par le décret du 9 février 1949, intitulé « réorganisation du Laboratoire de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées. Rôle, composition, fonctionnement ».

La recherche se développait simultanément dans le secteur privé. C'est ainsi que se constitua le CEBTP, Centre de recherche et d'études du Bâtiment des Travaux publics. Son origine remonte à des organismes privés existant avant la seconde guerre mondiale. Il formèrent en 1953 le CEBTP. (**3**)

L'effort de recherche répondait à des besoins considérables. Nous avons rappelé dans le Point 1 l'ampleur des destructions. D'autre part, il n'aurait pas été suffisant de reconstruire à l'identique. Il fallait prendre en compte les nouvelles technologies où par suite de l'Occupation, la France avait pris du retard. Le développement autoroutier, suite à la loi de 1955 imposait la mise en oeuvre de techniques de construction des voies, des accès, des ponts, la mise en oeuvre à une industrialisation des méthodes de construction des ouvrages. Dans le domaine routier, de très grands ouvrages comme le Pont de Tancarville nécessitait la mise en oeuvre de techniques nouvelles. Il en était de même en ce qui concerne les grands ouvrages hydrauliques (hydro-électricité et navigation).

(1)

Le contexte des années '30 du XIX^e siècle

Cette création s'effectue à une période où une inflexion se dessine au niveau de la politique routière. « De 1815 à 1830, le trafic routier avait presque doublé. Avec la Révolution de Juillet 1830 et les élections générales de 1831 (furent) favorables à l'industrialisation du pays -donc à la mobilité sociale, à l'idéologie bourgeoise- donc au développement du commerce régional-(...). Les affectations budgétaires de l'Etat ou des départements destinés aux routes royales (ce sont nos routes nationales ndlr) montrent une nette évolution à partir de 1830.

Evolution des crédits (en millions de Francs)

<i>Routes nationales</i>	1815-1830	1831-1847
Total des crédits	300	597
<i>Routes départementales</i>	1815-1830	1831-1847
Total des crédits	104,7	296,7

Source : André Guillerme corps à corps sur la route

(2)

Evolution des missions du Laboratoire de l'ENPC

Le Laboratoire de l'ENPC a été autorisé à effectuer des essais pour les Ingénieurs des Ponts & Chaussées. A partir des années 80 du XIX^e siècle, il effectue des expérimentations sur les chaux, les ciments, les métaux ... De 1936 à 1938, il s'installe dans les locaux qu'il occupe encore aujourd'hui, Boulevard Lefèvre à Paris

(3)

La création du CEBTP

« Dès 1953, se constituait le CEBTP, qui prit la forme d'une société d'ingénieurs à responsabilité limitée et objet civil. Tirant avantage de la souplesse que lui conférait son statut d'établissement privé, doté de moyens importants par les deux fédérations fondatrices (Bâtiment et Travaux publics ndlr), il développa une triple fonction :

- scientifique, en effectuant à titre onéreux des essais et des études pour le compte des entreprises ;
- d'information au travers de sa bibliothèque, l'une des plus importantes d'Europe dans sa spécialité ;
- de formation, grâce à l'organisation de cours spécialisés, de séances de démonstration ou de stages individuels. Dans les années 1960, il contrôlait quarante laboratoires en France (...).

Source : Dominique Barjot – La Grande Entreprise de Travaux publics (1883- 1974)

Votre site

NE RESTEZ PAS ISOLÉ

Gaspe n°36

Mémoire du syndicalisme

1944 - 2004

www.snptas-cgt.org

Statuts...

Revendications..

Grands dossiers...

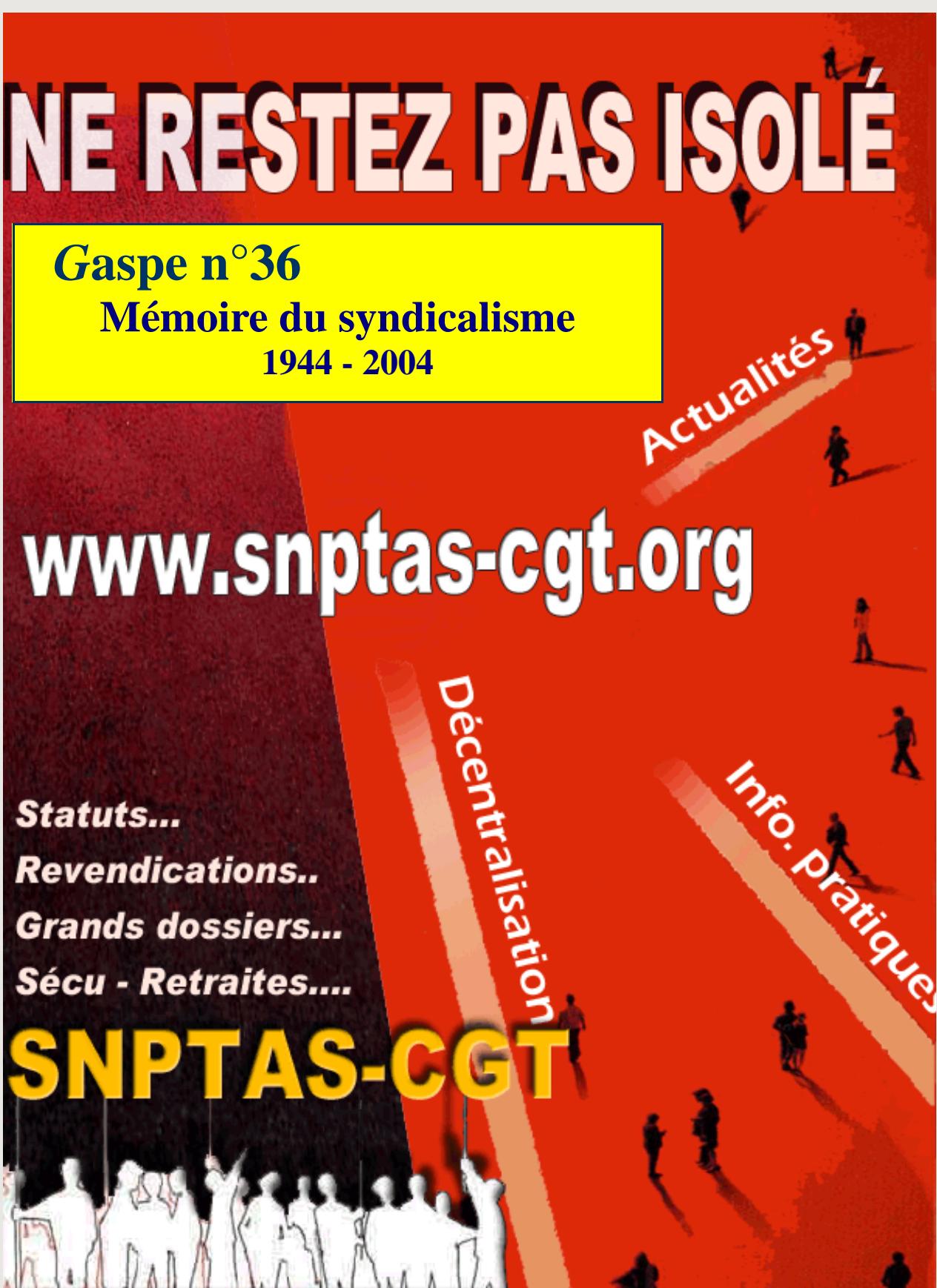
Sécu - Retraites...

SNPTAS-CGT

Décentralisation

Actualités

Info. pratiques



**Un site internet de débat
large et ouvert
d'information sociale
et professionnelle**