

ANNEXES

Liste des annexes

- Frise chronologique de la réforme des statuts et de la formation.
- Schéma n°1 : Organigramme simplifié des institutions dans l'orbite du ministère de l'Équipement
- Schéma n°2 : Les voies d'accès différenciées à l'ENPC
- Décret n°2002-523 du 16 avril 2002 portant statut particulier du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées, Journal officiel, n°90, p.6771.
- Les décrets statutaires des quatre anciens corps techniques supérieurs du ministère de l'Équipement
- Documents iconographiques
- Notices méthodologiques
- Les instances représentatives et décisionnelles de l'ENPC.
- Recrutement des Polytechniciens
- Les affectations professionnelles à la sortie de l'ENPC
- Les positions administratives des ingénieurs des Ponts et Chaussées
- Affectations des ingénieurs des Ponts et Chaussées par secteurs d'activité (1966-2006)
- Qui dirige les DDE ?
- Situation des 4 corps avant la fusion
- La formation scolaire du corps des Ponts et Chaussées
- Histoires d'École

Frise chronologique de la réforme des statuts et de la formation.

Chronologie de la réforme de la formation

Chronologie de la réforme statutaire

	1995	
	Avril	Rapport sur la faisabilité de la fusion ingénieurs des Ponts et Chaussées / ingénieurs de Météo France
	1996	
	Juin	Rapport sur la faisabilité de la fusion ingénieurs des Ponts et Chaussées / ingénieurs de l'Aviation civile
	1997	
Le directeur du Personnel (G. Santel) commande un rapport sur la formation au vice-président du CGPC	Avril	Rapport sur la faisabilité de la fusion ingénieurs des Ponts et Chaussées / ingénieurs de la Géographie nationale
	Mai	Saisine de la direction du Budget et de la DGAFP par le cabinet du ministère de l'Équipement (MELT) sur le projet de fusion
	Juin	Jean-Claude Gayssot est nommé ministre de l'Équipement
	Novembre	Réunion plénière sur les statuts entre l'administration de l'Équipement et les représentants des 4 corps
Première réunion du "groupe Lespinard" sur la formation initiale	Décembre	
	1998	
Création officielle du "groupe Lespinard" par décision de la DPS	Janvier	
Rapport d'étape du "groupe Lespinard"	Juillet	
Conseil d'administration de Polytechnique: présentation du projet "X-2000"	Octobre	
Constitution du "groupe Basdevant" sur le projet "X-2000"	Novembre	Réunion plénière sur les statuts entre l'administration de l'Équipement et les représentants des 4 corps
	Décembre	

Chronologie de la réforme de la formation

Rapport du "groupe Lespinard"
P. Veltz est nommé directeur de l'ENPC
Rapport intermédiaire du groupe "Basdevant"
sur le projet "X-2000"
Conseil d'administration de l'ENPC :
présentation du "projet stratégique" de P.
Veltz

Rapport ENPC du "groupe Maurice" sur la
formation initiale du corps des Ponts et
Chaussées (CPC)
Rapport du "groupe Basdevant" sur le projet
"X-2000"

La direction de l'ENPC s'oppose au "rapport
Lespinard"

Conseil d'administration de l'ENPC:
présentation du projet "Un projet pour
l'ENPC "

1999

Janvier

Mars

Mai

Juin

Juillet

Septembre

Octobre

Novembre

2000

Février

Mars

Avril

Chronologie de la réforme statutaire

Première réunion du "groupe Monnier" sur
les recrutements

Première réunion du "groupe Duclaux" sur les
pratiques de gestion
Saisine du ministère de la Fonction publique
par le cabinet du ministère de l'Équipement
(MELT) sur le projet de fusion
Réunion interministérielle

Première réunion du « groupe Morisseau »
sur les rémunérations

Réunion DPS-DGAFF

Réunion DPS-DGAFF

Saisine de la direction du Budget par le
cabinet du ministère de l'Équipement (MELT)
sur le projet de fusion

Rapport du "groupe Duclaux" sur les
pratiques de gestion du futur corps
Réunion des employeurs des 4 corps sur les
statuts
Réunion entre la DPS, la direction du Budget
et la DGAFF

Courrier DGAFF (G. Santel) au DPS : accord
de principe sur la fusion sous réserve de
modifications

Chronologie de la réforme de la formation

Réunions ENPC-DPS
Réunions sur la formation initiale (en présence des employeurs et de l'ENPC)

Création du "groupe Monnier" sur la formation initiale

Rapport du "groupe Monnier"

2000

Mai

Juin

Juillet

Août

Septembre

Novembre

Décembre

2001

Avril

Juillet

Août

Septembre

Octobre

Novembre

Chronologie de la réforme statutaire

Envoi du projet de décret statutaire au ministère de Fonction publique, à la direction du Budget et aux services du Premier ministre

Réunion interministérielle

Réunion interministérielle

Réunion technique contradictoire entre la DPS et la direction du Budget

Courrier de la DGAFP au cabinet du MELT: suite aux modifications accord de principe sur la fusion

Réunion interministérielle

Réunion interministérielle

Réunion entre la DPS, la DGAFP et la direction du Budget

Le DPS (J.P. Weiss) renvoie le projet de décret statutaire modifié

Réunion d'information des partenaires sociaux au cabinet du MELT
Réunion entre la DGAFP et la DPS

Accord de principe de la direction du Budget sur la fusion

Envoi du projet de décret statutaire au vice président du Conseil d'État

Projet définitif du décret statutaire transmis à la DGAFP et au Conseil d'État

Réunion interministérielle

Accord de la DGAFP sur le projet définitif

Chronologie de la réforme de la formation

	2000
	Mai
Réunions ENPC-DPS Réunions sur la formation initiale (en présence des employeurs et de l'ENPC)	Juin
	Juillet
	Août
Création du "groupe Monnier" sur la formation initiale	Septembre
Rapport du "groupe Monnier"	Novembre
	Décembre
	2001
	Avril
	Juillet
	Août
	Septembre
	Octobre
	Novembre
	Décembre

Chronologie de la réforme statutaire

	Envoi du projet de décret statutaire au ministère de Fonction publique, à la direction du Budget et aux services du Premier ministre
	Réunion interministérielle
	Réunion interministérielle Réunion technique contradictoire entre la DPS et la direction du Budget
	Courrier de la DGAFP au cabinet du MELT: suite aux modifications accord de principe sur la fusion
	Réunion interministérielle Réunion interministérielle
	Réunion entre la DPS, la DGAFP et la direction du Budget Le DPS (J.P. Weiss) renvoie le projet de décret statutaire modifié
	Réunion d'information des partenaires sociaux au cabinet du MELT Réunion entre la DGAFP et la DPS
	Accord de principe de la direction du Budget sur la fusion Envoi du projet de décret statutaire au vice président du Conseil d'État
	Projet définitif du décret statutaire transmis à la DGAFP et au Conseil d'État Réunion interministérielle Accord de la DGAFP sur le projet définitif
	Réunions de travail entre la DPS et le rapporteur du Conseil d'État sur le projet de décret statutaire

Chronologie de la réforme de la formation

Chronologie de la réforme statutaire

	2002	
	Janvier	La section des Finances du Conseil d'État adopte projet de décret statutaire
Conseil d'administration de l'ENPC: présentation du "schéma alternatif" de formation du corps	Mars	
	Avril	Publication du décret au JO (17/04/2002)
Réunion des employeurs, des représentants des Écoles et du CGPC : validation du dispositif provisoire de scolarité ("rapport Monnier")	Mai	
Lettre de commande du directeur de cabinet du MELT (P. Graff) au directeur de l'ENPC (P. Veltz) sur le dispositif provisoire de scolarité	Août	
Audition de P. Gandil par le groupe Santel	Décembre	
	2003	
P. Gandil (directeur des Routes) et le DGAC contestent la validation du schéma de formation	Janvier	
Commande du rapport de conciliation à P. Courtier (Météo France)		
Lettre du directeur de cabinet (P.Graff) à G. Santel: confirmation du mandat du "groupe Santel	Février	
Remise du « rapport Santel » à la DPS	Mars	
P.Gandil est nommé directeur de cabinet du MELT	Septembre	
Réunion de conciliation au cabinet du MELT: validation du schéma de scolarité (min. "mécanique" + MAP)	Octobre	
Réunions du comité de pilotage du dispositif de formation à l'ENPC, Conseil d'administration de l'ENPC: le mandat du directeur (P.Veltz) n'est pas renouvelé	Décembre	
	2004	
P. Courtier est nommé directeur de l'ENPC	Avril	

Schéma n°1 : Organigramme simplifié des institutions dans l'orbite du ministère de l'Équipement

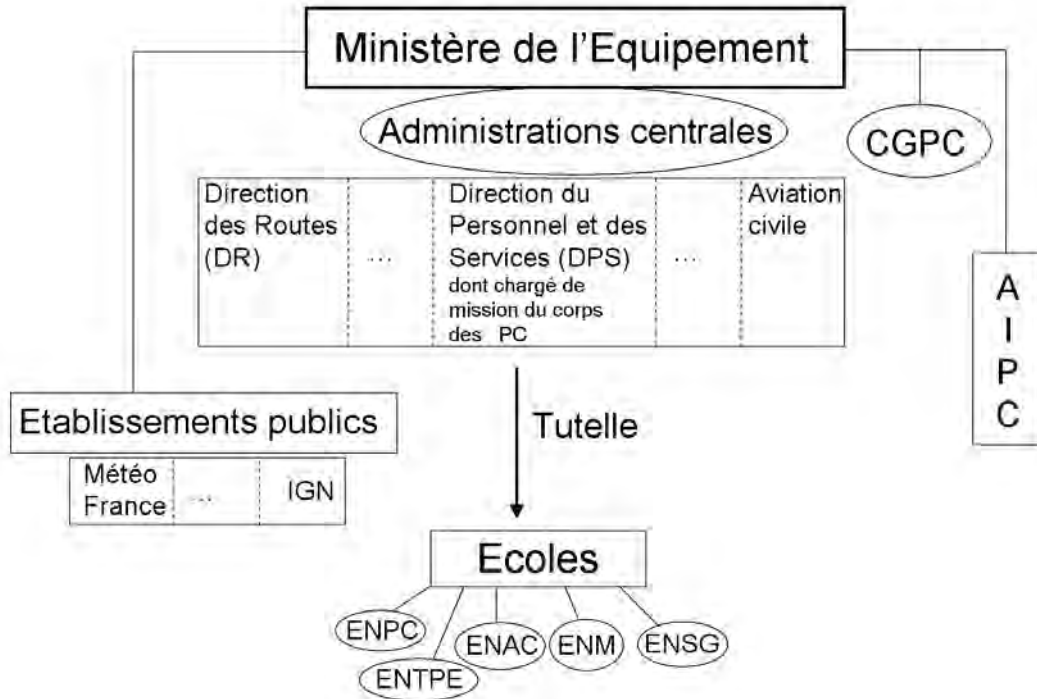
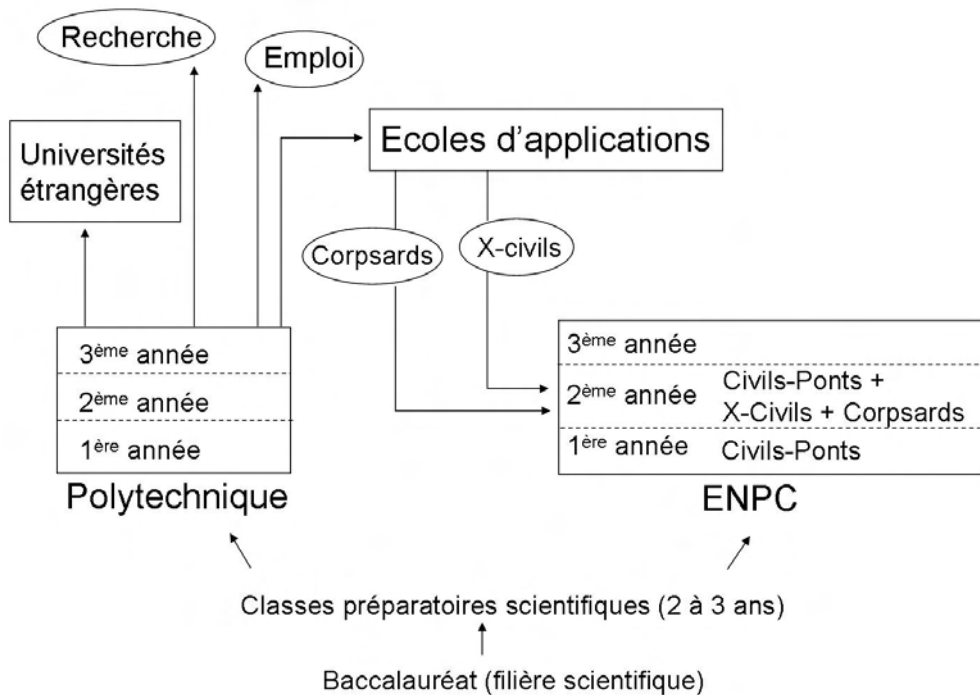


Schéma n°2 : Les voies d'accès différenciées à l'ENPC



Décret n°2002-523 du 16 avril 2002 portant statut particulier du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées, *Journal officiel*, n°90, p.6771.

**Décrets, arrêtés, circulaires
Textes généraux
Ministère de l'équipement, des transports et du logement**

Décret n° 2002-523 du 16 avril 2002 portant statut particulier du corps des ingénieurs des ponts et chaussées
NOR: EQUIP0200172D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports et du logement, du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et du ministre de la fonction publique et de la réforme de l'Etat,

Vu le code des pensions civiles et militaires de retraite ;

Vu le code du service national, notamment ses articles L. 63 et L. 122-16 ;

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat ;

Vu le décret n° 94-874 du 7 octobre 1994 fixant les dispositions communes aux stagiaires de l'Etat et de ses établissements publics ; Vu les avis du comité technique paritaire ministériel du ministère de l'équipement, des transports et du logement en date des 20 septembre 2001 et 22 octobre 2001 ;

Vu l'avis du comité technique paritaire central de Météo-France en date du 3 octobre 2001 ;

Vu l'avis du comité technique paritaire central de l'Institut géographique national en date du 2 octobre 2001 ;

Le Conseil d'Etat (section des finances) entendu,

Décète :

**TITRE Ier
DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Article 1

Les ingénieurs des ponts et chaussées forment un corps supérieur à caractère technique au sens de l'article 10 de la loi du 11 janvier 1984 susvisée et à caractère interministériel classé dans la catégorie A prévue à l'article 29 de cette même loi.

Ils ont vocation à exercer des fonctions d'encadrement, de direction, de contrôle, d'inspection, d'évaluation des politiques publiques, d'étude, d'expertise et de recherche ou d'enseignement.

Les ingénieurs des ponts et chaussées participent à la conception et à la définition des programmes et projets relatifs à la connaissance, à l'équipement, à l'environnement et à l'aménagement des territoires et des réseaux de transports, sous l'autorité des ministres compétents dans ces matières. Ils préparent, dirigent et contrôlent l'exécution scientifique, technique et administrative de ces projets et programmes

Ils assurent toute autre mission de nature scientifique, technique, administrative, économique ou sociale qui peut leur être confiée par tout ministre.

Article 2

Des arrêtés interministériels pris par le ministre chargé de l'équipement et les ministres intéressés déterminent les administrations et les établissements publics à caractère administratif de l'Etat dans lesquels les ingénieurs des ponts et chaussées sont en position d'activité.

Article 3

L'affectation des ingénieurs des ponts et chaussées dans une des administrations ou un des établissements publics mentionnés à l'article 2 ci-dessus est prononcée par arrêté du ministre chargé de l'équipement, après avis du ministre dont dépend l'administration intéressée ou du directeur de l'établissement public concerné.

Article 4

Le corps des ingénieurs des ponts et chaussées comporte, indépendamment des ingénieurs-élèves, trois grades

- ingénieur général ;
- ingénieur en chef ;
- ingénieur.

Le grade d'ingénieur général comporte trois échelons.

Le grade d'ingénieur en chef comprend sept échelons

Le grade d'ingénieur comprend dix échelons.

Article 5

Les ingénieurs généraux font partie du Conseil général des ponts et chaussées ainsi que, éventuellement, des inspections générales et des conseils compétents en matière d'aviation civile, de météorologie, d'information géographique ou d'environnement.

Ils sont principalement chargés, sous l'autorité directe du ministre compétent, de toutes études et missions spéciales ou générales ayant un caractère national et de missions permanentes ou temporaires d'inspection ou d'enquête

Les ingénieurs généraux qui sont chargés d'une mission permanente d'inspection prennent le titre d'inspecteur général.

TITRE II

RECRUTEMENT

Article 6

Les ingénieurs des ponts et chaussées sont nommés par décret du Président de la République et recrutés

1° Parmi les ingénieurs-élèves des ponts et chaussées ayant achevé la deuxième année de la scolarité ;

2° Parmi les candidats qui ont satisfait aux épreuves d'un concours externe sur titres, dans les conditions fixées par l'article 9 ci-dessous ;

3° Parmi les fonctionnaires ayant satisfait aux épreuves d'un concours interne à caractère professionnel et à un stage de perfectionnement dans les conditions fixées par l'article 10 du présent décret, et qui appartiennent à l'un des corps désignés ci-après :

- ingénieurs des travaux publics de l'Etat (service de l'équipement)
- ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ;
- ingénieurs des travaux de la météorologie ;
- ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat

4° Par la voie d'une liste d'aptitude ouverte aux fonctionnaires des corps désignés au 3° ci-dessus, dans les conditions fixées par l'article 11 ci-dessous.

Article 7

Les ingénieurs-élèves des ponts et chaussées sont recrutés :

1° Parmi les élèves de l'Ecole polytechnique, classés à leur sortie dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées ;

2° Par la voie d'un ou plusieurs concours ouverts aux élèves accomplissant la dernière année de scolarité d'une école normale supérieure, de l'Institut national agronomique Paris-Grignon et d'autres grandes écoles scientifiques dont la liste est fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'équipement et du ministre chargé de la fonction publique.

Les modalités d'organisation et les conditions d'admission sont fixées, pour le concours visé au 2° ci-dessus, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'équipement et du ministre chargé de la fonction publique

Les ingénieurs-élèves reçoivent un enseignement qui est dispensé conjointement par l'Ecole nationale des ponts et chaussées, par l'Ecole nationale de l'aviation civile, par l'Ecole nationale de la météorologie et par l'Ecole nationale des sciences géographiques. Ils participent, dans le cadre de cet enseignement, aux études et aux recherches qui peuvent leur être confiées.

Article 8

Nul ne peut être recruté en application de l'article 7 ci-dessus s'il n'a souscrit l'engagement de suivre le cycle complet de l'enseignement prévu audit article et de servir en qualité de fonctionnaire de l'Etat, en activité ou en détachement, pendant huit ans à compter de la date de sa titularisation dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

Si cet engagement est rompu plus de trois mois après la nomination en qualité d'ingénieur-élève par la démission, le fait ou la faute de l'intéressé, celui-ci est tenu de rembourser au Trésor une somme égale à la totalité des traitements et indemnités perçus pendant la scolarité ainsi qu'une fraction des frais d'étude engagés. Les modalités de remboursement et de calcul de cette somme sont fixées par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'équipement et du ministre chargé du budget.

Article 9

Pour se présenter au concours externe sur titres prévu au 2° de l'article 6 du présent décret, en vue de l'accès au corps des ingénieurs des ponts et chaussées, les candidats doivent être âgés de moins de trente-cinq ans et être titulaires d'un diplôme de doctorat ou de l'un des titres ou diplômes équivalents figurant sur une liste fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'équipement et du ministre chargé de la fonction publique

Les modalités d'organisation du concours, prévu au 2° de l'article 6 du présent décret, sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de l'équipement et du ministre chargé de la fonction publique

Aucun candidat ne peut être admis à se présenter plus de trois fois à ce concours.

Article 10

Pour poser leur candidature au concours interne à caractère professionnel prévu au 3° de l'article 6 du présent décret en vue de l'accès au grade d'ingénieur des ponts et chaussées, les fonctionnaires concernés doivent avoir accompli au 1er octobre de l'année du concours dans les corps mentionnés au 3° de l'article 6, en position d'activité ou de détachement, au moins sept ans de services et être âgés au plus de trente-cinq ans au 1er janvier de cette année.

Les modalités d'organisation du concours et du stage prévus au 3° de l'article 6 du présent décret sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'équipement.

Aucun candidat ne peut être admis à se présenter plus de trois fois à ce concours.

Article 11

Pour poser leur candidature à l'inscription sur la liste d'aptitude prévue au 4° de l'article 6 ci-dessus, en vue de l'accès au grade d'ingénieur des ponts et chaussées, les fonctionnaires concernés doivent avoir accompli dans les corps mentionnés au 3° de l'article 6, en position d'activité ou de détachement, au moins quinze ans de services et être âgés au plus de quarante-cinq ans au 1er janvier de l'année au titre de laquelle la liste d'aptitude est établie.

L'inscription sur la liste d'aptitude s'effectue après avis de la commission administrative paritaire du corps des ingénieurs des ponts et chaussées, précédé d'une sélection.

Les modalités d'organisation de la sélection et les conditions d'admission sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de l'équipement et du ministre chargé de la fonction publique

Aucun candidat ne peut présenter sa candidature plus de trois fois à l'inscription sur la liste d'aptitude.

Article 12

La durée du service national actif effectivement accompli ou le temps effectif de volontariat civil prévu par l'article L. 122-16 du code du service national viennent, le cas échéant, en déduction de la durée des services exigés aux articles 10 et 11 ci-dessus.

Article 13

Le nombre de postes proposés chaque année par les voies prévues aux 3° et 4° de l'article 6 du présent décret est compris entre 30 % et 40 % du nombre total des emplois à pourvoir, sous réserve que le nombre des ingénieurs des ponts et chaussées de tous grades, en position d'activité ou de détachement dans un statut d'emploi, issus de recrutements internes n'excède pas le tiers du nombre des ingénieurs des ponts et chaussées de tous grades en position d'activité ou de détachement dans un statut d'emploi.

Le nombre de places offertes aux concours visés au 2° de l'article 6 et au 2° de l'article 7 ci-dessus est fixé chaque année par arrêté du ministre chargé de l'équipement dans la limite de six pour l'ensemble de ces concours. Ce nombre peut s'apprécier soit sur l'année considérée, soit sur l'année considérée et les deux précédentes.

Article 14

Pour tenir compte de leur scolarité, les ingénieurs recrutés parmi les ingénieurs-élèves mentionnés à l'article 7 ci-dessus sont nommés directement au 2e échelon de leur grade avec une ancienneté d'échelon de six mois.

Article 15

Les ingénieurs recrutés par la voie du concours externe sur titres prévu au 2° de l'article 6 du présent décret sont nommés stagiaires pour une durée d'un an. Ceux qui n'avaient pas préalablement la qualité de fonctionnaire sont rémunérés à l'indice afférent à l'échelon du grade d'ingénieur déterminé sur la base des durées fixées à l'article 21 du présent décret, en prenant en compte la durée des activités professionnelles accomplies après l'obtention du diplôme ou du titre exigé dans une fonction correspondant à la spécialité de ce diplôme ou à ce titre, à raison de la moitié, dans la limite de cinq ans.

Pendant cette période de stage, ils sont tenus de suivre une formation assurée dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'équipement.

A l'issue de leur stage, ceux dont les services ont donné satisfaction sont titularisés par arrêté du ministre chargé de l'équipement dans l'échelon résultant de l'application du premier alinéa du présent article ou, pour ceux qui avaient préalablement la qualité de fonctionnaire, dans les conditions fixées par l'article 16 du présent décret si ces dernières conditions leur sont plus favorables. Le temps passé en qualité de stagiaire est pris en compte pour l'avancement d'échelon dans la limite d'une année.

Les stagiaires qui n'ont pas été titularisés à l'issue du stage peuvent être autorisés à accomplir un stage complémentaire d'une durée maximale d'une année. Les stagiaires qui ne sont pas titularisés, le cas échéant, à l'issue du stage complémentaire sont soit licenciés s'ils n'avaient pas la qualité de fonctionnaire, soit réintégrés dans leur corps, cadre d'emplois ou emploi d'origine.

Article 16

Les ingénieurs recrutés par la voie du concours interne à caractère professionnel prévu au 3° de l'article 6 du présent décret sont nommés et titularisés, à l'issue de leur stage, dans le grade d'ingénieur des ponts et chaussées à l'échelon comportant un indice égal ou, à défaut, immédiatement supérieur à celui dont ils bénéficiaient dans leur précédent corps.

Ils conservent, dans la limite des durées moyennes exigées pour l'accès à l'échelon supérieur, l'ancienneté d'échelon acquise dans leur précédent grade lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle qui résulterait d'un avancement d'échelon dans leur ancien grade.

Article 17

Les ingénieurs recrutés par la voie de la liste d'aptitude prévue au 4° de l'article 6 ci-dessus sont nommés et titularisés dans le grade d'ingénieur des ponts et chaussées à un indice égal ou, à défaut, immédiatement supérieur à celui dont ils bénéficiaient dans leur précédent corps ou dans les emplois de chef d'arrondissement, de chef d'unité technique de Météo-France ou de chef d'unité opérationnelle des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat.

Ils conservent, dans la limite des durées moyennes exigées pour l'accès à l'échelon supérieur, l'ancienneté d'échelon acquise dans leur précédent grade ou emploi mentionné à l'alinéa ci-dessus, lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle qui résulterait d'un avancement d'échelon dans ledit grade ou ledit emploi.

Ceux qui avaient atteint l'échelon le plus élevé de leur précédent grade ou emploi conservent leur ancienneté d'échelon dans les mêmes conditions et limites lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle résultant d'un avancement à ce dernier échelon.

Ceux dont l'indice brut de traitement dans le corps d'origine ou dans les emplois de chef d'arrondissement, de chef d'unité technique de Météo-France ou de chef d'unité opérationnelle des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat était supérieur à l'indice brut auquel ils sont nommés bénéficient d'une indemnité compensatrice.

TITRE III AVANCEMENT

Article 18

Les avancements de grade dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées ont lieu au choix, par voie d'inscription à un tableau annuel d'avancement, établi après avis de la commission administrative paritaire du corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

Article 19

Peuvent seuls être nommés au grade d'ingénieur en chef les ingénieurs comptant, en position d'activité ou de détachement, au moins six ans de services dans le grade d'ingénieur des ponts et chaussées. Ils doivent avoir accompli, en qualité de fonctionnaire de l'Etat, au moins quatre ans en position d'activité ou de détachement dans un service ou un établissement public de l'Etat.

Les nominations au grade d'ingénieur en chef sont prononcées suivant le tableau de correspondance ci-après :

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 90 du 17/04/2002 page 6771 à 6777

Article 20

Peuvent seuls être nommés au grade d'ingénieur général les ingénieurs en chef comptant au moins quinze ans de services, en position de détachement ou d'activité, dans les grades d'ingénieur ou d'ingénieur en chef des ponts et chaussées, dont sept au moins dans le grade d'ingénieur en chef ou en qualité de directeur d'administration centrale.

Les nominations au grade d'ingénieur général sont prononcées suivant le tableau de correspondance ci-après :

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 90 du 17/04/2002 page 6771 à 6777

Article 21

Pour le grade d'ingénieur général, la moyenne du temps normalement passé dans chaque échelon pour accéder à l'échelon supérieur est fixée à deux ans pour le 1er échelon et à trois ans pour le 2e échelon

La durée moyenne et la durée minimale du temps passé dans chacun des échelons et des grades d'ingénieur en chef et d'ingénieur sont fixées ainsi qu'il suit :

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 90 du 17/04/2002 page 6771 à 6777

Article 22

Les avancements d'échelon et de grade sont prononcés par arrêté ministériel, sauf les nominations au grade d'ingénieur général qui sont prononcées par décret.

Article 23

Les fonctionnaires appartenant aux corps recrutés par la voie de l'Ecole polytechnique peuvent être placés en position de détachement dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

Les fonctionnaires mentionnés à l'alinéa précédent sont détachés dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées à un échelon comportant un traitement égal ou, à défaut, immédiatement supérieur à celui qu'ils percevaient dans leur ancien corps.

Les fonctionnaires placés en position de détachement dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées concourent pour les avancements de grades et d'échelons avec l'ensemble des fonctionnaires de ce corps.

TITRE IV DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 24

Les membres des corps des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs de l'aviation civile, des ingénieurs de la météorologie et des ingénieurs géographes, y compris les ingénieurs-élèves, sont intégrés dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées défini à l'article 1er du présent décret.

Article 25

Les ingénieurs généraux des ponts et chaussées sont reclassés dans leur nouveau grade conformément au tableau de correspondance suivant :

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 90 du 17/04/2002 page 6771 à 6777

Article 26

Les ingénieurs généraux de l'aviation civile, les ingénieurs généraux de la météorologie, les ingénieurs généraux géographes sont reclassés dans leur nouveau grade conformément au tableau de correspondance suivant

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 90 du 17/04/2002 page 6771 à 6777

La durée de l'échelon provisoire du grade d'ingénieur général des ponts et chaussées est fixée à deux ans.

Article 27

Les ingénieurs et ingénieurs en chef des ponts et chaussées, de l'aviation civile et de la météorologie et les ingénieurs en chef géographes sont reclassés dans leurs nouveaux grades conformément au tableau de correspondance suivant :

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 90 du 17/04/2002 page 6771 à 6777

Article 28

Les dispositions des articles 25, 26 et 27 ci-dessus ne peuvent conduire à reclasser les intéressés à un échelon ou un chevron inférieur à celui dans lequel ils auraient été classés si leur dernière promotion par changement de grade n'était intervenue qu'à la date d'entrée en vigueur du présent décret.

Article 29

Les ingénieurs géographes sont reclassés dans leur nouveau grade conformément au tableau de correspondance suivant

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 90 du 17/04/2002 page 6771 à 6777

Article 30

Les services accomplis avant l'intervention du présent décret dans les corps et grades des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs de l'aviation civile, des ingénieurs de la météorologie et des ingénieurs géographes sont assimilés à des services accomplis dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées défini à l'article 1er ci-dessus

De même, les services accomplis en position de détachement avant l'intervention du présent décret dans les corps et grades des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs de l'aviation civile, des ingénieurs de la météorologie et des ingénieurs géographes sont pris en compte.

Article 31

Pour l'application des dispositions de l'article L. 16 du code des pensions civiles et militaires de retraite, les assimilations prévues pour fixer les nouveaux indices de traitement mentionnés à l'article L. 15 dudit code sont effectuées conformément aux tableaux suivants :

Tableau I

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 90 du 17/04/2002 page 6771 à 6777

Tableau II

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 90 du 17/04/2002 page 6771 à 6777

Article 32

Par dérogation aux dispositions du 3° de l'article 6 ci-dessus et pour les trois premiers concours organisés à compter de la date de publication du présent décret, le concours interne à caractère professionnel est mis en oeuvre de manière distincte pour les corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, des ingénieurs des travaux de la météorologie et des ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat ; il est réservé annuellement à chacun d'eux le recrutement d'un poste.

Par dérogation aux dispositions du 4° de l'article 6 ci-dessus et pour les cinq premières listes d'aptitude établies à compter de la date de publication du présent décret, le recrutement par la voie de la liste d'aptitude est mis en oeuvre de manière distincte pour les corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, des ingénieurs des travaux de la météorologie et des ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat ; il est réservé annuellement à chacun d'eux le recrutement d'un poste.

Article 33

Pour les trois premiers concours internes à caractère professionnel organisés à compter de la date de publication du présent décret et par dérogation au premier alinéa de l'article 10 ci-dessus, la condition de sept ans de services est ramenée successivement à quatre ans, cinq ans puis six ans et la condition d'âge de trente-cinq ans est portée successivement à trente-huit ans, trente-sept ans et trente-six ans pour les corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, des ingénieurs des travaux de la météorologie et des ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat.

Article 34

Les ingénieurs qui sont recrutés au titre des trois premiers concours internes à caractère professionnel organisés en application des articles 32 et 33 ci-dessus et qui ne justifient pas, dans leur ancien corps, à la date d'effet de leur nomination dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées, de sept ans de services, ne peuvent être reclassés dans leur nouveau grade qu'à un échelon au plus égal à celui qu'ont atteint à cette même date les anciens ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, les anciens ingénieurs des travaux de la météorologie et les anciens ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat nommés respectivement ingénieurs de l'aviation civile de 2e classe, ingénieurs de la météorologie de 2e classe et ingénieurs géographes de 2e classe, issus du dernier concours d'ingénieur-élève. Les intéressés conservent éventuellement leur ancienneté d'échelon dans les conditions et limites définies au deuxième alinéa de l'article 16 ci-dessus. Le cas échéant, ils bénéficient d'une indemnité compensatrice, calculée sur la base de l'indice brut de traitement qu'ils détenaient dans leurs anciens corps.

Article 35

Les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs de l'aviation civile, les ingénieurs de la météorologie et les ingénieurs géographes qui ont été recrutés par voie de liste d'aptitude ou d'examen professionnel dans les six années précédant la date de publication du présent décret peuvent demander, dans un délai de six mois à compter de la date de publication du présent décret, à être reclassés dans le grade d'ingénieur des ponts et chaussées dans les mêmes conditions que s'ils avaient été promus à cette même date et reclassés conformément aux dispositions de l'article 17 ci-dessus.

Article 36

Les candidats qui ont été admis à un concours, à un examen professionnel ou par voie de liste d'aptitude avant la date de publication du présent décret pour l'accès aux corps des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs de l'aviation civile, des ingénieurs de la météorologie et des ingénieurs géographes conservent le bénéfice de leur admission pour leur nomination dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées défini à l'article 1er ci-dessus

Les candidats aux concours et examens professionnels ouverts avant la date de publication du présent décret déclarés lauréats après la date de publication du présent décret sont admis dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées défini à l'article 1er du présent décret.

Les tableaux d'avancement pour la promotion dans les grades d'ingénieur en chef et d'ingénieur général dans les corps des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs de l'aviation civile, des ingénieurs de la météorologie et des ingénieurs géographes arrêtés avant la date de la publication du présent décret restent valables au cours de l'année pour laquelle ils ont été dressés.

Article 37

Les ingénieurs-élèves nommés avant la publication du présent décret poursuivent leur scolarité dans les écoles des ponts et chaussées, de l'aviation civile, de la météorologie ou des sciences géographiques suivant les modalités initialement prévues.

Article 38

Les ingénieurs en chef des ponts et chaussées qui, à la date de publication du présent décret, ont reçu rang et prérogatives d'ingénieur général de 2e classe des ponts et chaussées en application du quatrième alinéa de l'article 7 du décret n° 59-358 du 20 février 1959 modifié relatif au statut particulier du corps des ingénieurs des ponts et chaussés conservent leurs droits à être nommés ingénieurs généraux des ponts et chaussées dans les conditions prévues à cet article. Le reclassement dans ce grade est effectué à l'échelon et au chevron qu'ils auraient atteints et avec l'ancienneté qu'ils auraient acquise s'ils avaient été nommés ingénieurs généraux à la date d'effet de la décision les plaçant dans cette situation.

Article 39

A compter de la date de publication du présent décret et jusqu'à la constitution de la commission administrative paritaire du corps des ingénieurs des ponts et chaussées défini à l'article 1er ci-dessus, les représentants aux commissions administratives paritaires des corps des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs de l'aviation civile, des ingénieurs de la météorologie et des ingénieurs géographes siègent en formation commune.

Article 40

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa de l'article 23 du présent décret, les fonctionnaires en position de détachement à la date de publication du présent décret dans les corps des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs de l'aviation civile, des ingénieurs de la météorologie et des ingénieurs géographes peuvent être détachés dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées régi par le présent décret. Le détachement de ces mêmes fonctionnaires pourra être renouvelé dans ce même corps.

Article 41

Le décret n° 70-900 du 2 octobre 1970 instituant un cadre spécial dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées est abrogé. Les membres du cadre spécial sont intégrés, à la date de publication du présent décret, dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées défini à l'article 1er ci-dessus. Les membres du cadre spécial sont reclassés dans leurs nouveaux grades conformément au tableau de correspondance mentionné aux articles 25 et 27 ci-dessus.

Pour l'application aux ingénieurs des ponts et chaussées du cadre spécial des dispositions de l'article L. 16 du code des pensions civiles et militaires de retraite, les assimilations prévues pour fixer les nouveaux indices de traitement mentionnés à l'article L. 15 dudit code sont effectuées conformément au tableau I de l'article 31 du présent décret.

Article 42

Le décret n° 59-358 du 20 février 1959 modifié relatif au statut particulier du corps des ingénieurs des ponts et chaussées, le décret n° 63-1376 du 24 décembre 1963 modifié relatif au statut particulier du corps des ingénieurs de la météorologie, le décret n° 65-793 du 16 septembre 1965 modifié relatif au statut particulier du corps des ingénieurs géographes, complété par le décret n° 66-669 du 9 septembre 1966 et le décret n° 71-234 du 30 mars 1971 modifié relatif au statut du corps des ingénieurs de l'aviation civile, sont abrogés.

Article 43

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, le ministre de la fonction publique et de la réforme de l'Etat et la secrétaire d'Etat au budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 16 avril 2002.

Lionel Jospin

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Jean-Claude Gayssot

Le ministre de l'économie
des finances et de l'industrie,

Laurent Fabius

Le ministre de l'aménagement du territoire
et de l'environnement,

Yves Cochet

Le ministre de la fonction publique
et de la réforme de l'Etat,

Michel Sapin

La secrétaire d'Etat au budget,

Florence Parly

**Les décrets statutaires des
quatre anciens corps
techniques supérieurs du
ministère de l'Équipement**

Les anciens statuts du corps des Ponts et Chaussées dit « traditionnel »

DECRET N°59-358 DU 20 FEVRIER 1959

(J.O. du 3 mars)

relatif au statut particulier du corps des ingénieurs des ponts et chaussées modifié par les décrets n°63-1242 du 13 décembre 1963 (J.O. du 20 décembre); n°64-904 du 28 août 1964 (J.O. du 3 septembre); n°70-901 du 2 octobre 1970 (J.O. du 4 octobre); n°74-267 du 27 mars 1974 (J.O. du 3 avril); n°77-1037 du 12 septembre 1977 (J.O. du 16 septembre); n°78-1301 du 21 décembre 1978 (J.O. du 5 janvier 1979).

Vu le rapport du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances et des affaires économiques et du secrétaire d'Etat aux finances ;

Vu l'ordonnance n°59-244 du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires, notamment son article 2 ;

Le conseil d'Etat entendu,

TITRE PREMIER

Dispositions générales

Article premier.- Les ingénieurs des ponts et chaussées forment un corps national à caractère interministériel. Ils ont vocation pour occuper les emplois qui sont de leur compétence, d'une part, de nature technique et scientifique, et, d'autre part, de nature administrative, économique ou sociale.

Article 2.- Des arrêtés interministériels détermineront les administrations de l'Etat dans lesquelles les ingénieurs des ponts et chaussées seront en position normale d'activité.

Article 3.- L'effectif des ingénieurs des ponts et chaussées placés en position de service détaché ne peut excéder 75% de l'effectif des ingénieurs en position normale d'activité.

Article 4.- L'affectation des ingénieurs des ponts et chaussées dans une des administrations visées à l'article 2 est prononcée par arrêté conjoint du ministre des travaux publics et des transports et du ministre dont dépend l'administration intéressée.

Article 5 (décret du 28 août 1964).- Le corps des ingénieurs des ponts et chaussées comporte, indépendamment des ingénieurs élèves, trois grades :

Ingénieur général ;

Ingénieur en chef ;

Ingénieur.

Le grade d'ingénieur général comprend deux classes. La première classe comporte deux échelons, la deuxième classe un échelon unique.

Le grade d'ingénieur en chef comprend six échelons.

Le grade d'ingénieur comprend deux classes. La première classe comporte trois échelons, la deuxième huit échelons.

Article 6 (décret du 28 août 1964).- Les effectifs du corps des ingénieurs des ponts et chaussées en position normale d'activité sont répartis entre les différents grades selon les proportions suivantes :

Ingénieurs généraux : 10,5% dont 5% en 1ère classe, 5,5% en 2e classe.

Ingénieurs en chef : 30,5%.

Ingénieurs : 59%, dont 20% en 1ère classe.

Article 7.- Les ingénieurs généraux sont normalement chargés, sous l'autorité directe du ministre, de toutes études et missions spéciales ou générales ayant un caractère national et de missions permanentes ou temporaires d'inspection. Ils font partie du conseil général des ponts et chaussées.

Les ingénieurs généraux de 1ère classe et ceux des ingénieurs généraux de 2e classe qui sont chargés d'une mission permanente d'inspection prennent le titre d'inspecteur général.

Les ingénieurs généraux de 2e classe peuvent assurer la direction de services centraux ou de services annexes de l'administration centrale, la direction d'un grand établissement d'enseignement technique ou un enseignement d'une importance fondamentale dans un de ces établissements.

Dans la limite de 5% du nombre des emplois d'ingénieur en chef, certains ingénieurs en chef inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur général peuvent se voir conférer, en sus de la direction d'un service extérieur, des missions qui sont du ressort normal des ingénieurs généraux de 2e classe. Ils font partie à ce titre du conseil général des ponts et chaussées et reçoivent rang et prérogatives d'ingénieur général de 2e classe, sauf en ce qui concerne leur rémunération.

Les intéressés ne peuvent demeurer plus de trois ans dans cette situation, sauf si l'absence d'emplois vacants dans le grade d'ingénieur général empêche leur nomination à l'expiration de ce délai ; dans ce cas, ils sont nommés dès la première vacance. La durée du temps passé dans ladite situation est prise en compte lorsque les intéressés ont été effectivement promus au grade d'ingénieur général de 2e classe, dans le calcul de l'ancienneté prévue à l'article 18 pour être nommés à la 1ère classe du grade d'ingénieur général.

Article 8.- Les ingénieurs en chef sont normalement chargés de la direction d'un service extérieur ou affectés à un service d'études ou de recherches ou à un poste d'enseignement ou de direction d'enseignement. Ils peuvent en outre être attachés à l'administration centrale.

Article 9.- Les ingénieurs des ponts et chaussées sont normalement placés sous l'autorité d'un ingénieur en chef à la tête d'un arrondissement de service extérieur ou adjoints à un ingénieur de grade supérieur ou affectés à un service d'études ou de recherches, à un poste dans un établissement d'enseignement. Ils peuvent en outre être attachés à l'administration centrale.

TITRE II

Recrutement

Article 10 (décret du 2 octobre 1970).- Les ingénieurs des ponts et chaussées sont nommés par décret du Président de la République et recrutés :

1°) Parmi les ingénieurs élèves des ponts et chaussées :

2°) Parmi les ingénieurs du corps des travaux publics de l'Etat (service de l'équipement) qui ont été autorisés à se présenter à un concours professionnel et ont satisfait aux épreuves de ce concours et à un stage de perfectionnement à l'école nationale des ponts et chaussées :

3°) Parmi les ingénieurs du corps des travaux publics de l'Etat (service de l'équipement) choisis en raison de leurs mérites et inscrits sur une liste d'aptitude spéciale.

Article 11 (décret du 2 octobre 1970).- Les ingénieurs élèves des ponts et chaussées sont les anciens élèves de l'école polytechnique, classés à leur sortie dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées, et qui reçoivent à l'école nationale des ponts et chaussées l'enseignement dispensé par cet établissement et participent aux études et recherches qui peuvent leur être confiées.

(Décret du 12 septembre 1977).- Il peut en outre être procédé, chaque année, à un recrutement d'ingénieurs élèves des ponts et chaussées par la voie d'un concours ouvert aux élèves de l'école normale supérieure et de l'école normale supérieure de jeunes filles accomplissant leur dernière année de scolarité. Les modalités du concours et les conditions d'admission sont fixées par arrêté conjoint du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire et du ministre chargé de la fonction publique. Le nombre des places offertes à chaque concours est fixé, dans la limite maximum de trois, par arrêté du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire après avis du conseil général des ponts et chaussées. Les ingénieurs élèves issus du concours suivent à l'école nationale des ponts et chaussées la formation prévue au premier alinéa ci-dessus pour les anciens élèves de l'école polytechnique.

Article 12 (décret du 2 octobre 1970).- Pour être autorisés à se présenter au concours professionnel prévu à l'article 10 (2°), en vue de l'accession au grade d'ingénieur des ponts et chaussées, les ingénieurs du corps des travaux publics de l'Etat doivent avoir accompli au moins sept ans de services effectifs en cette qualité au 1er octobre de l'année du concours et avoir au plus l'âge de 35 ans au 1er janvier de cette année.

Toutefois, pour les cinq premiers concours professionnels ouverts à partir de l'année 1970 en application de l'article 10 (2°), la durée des services effectifs prévue à l'alinéa ci-dessus est fixée à onze ans pour les deux premiers concours, et respectivement à dix, neuf et huit ans

pour les trois concours suivants. Pour l'admission auxdits concours la limite d'âge de 35 ans est portée à 40 ans.

Aucun candidat ne peut être admis à se présenter plus de trois fois au concours.

Les modalités du concours et du stage, prévues à l'article 10 (2°), sont fixées par arrêté du ministre de l'équipement et du logement.

Article 13 (décret du 2 octobre 1970).- Pour tenir compte de leur scolarité à l'école nationale des ponts et chaussées, les ingénieurs recrutés parmi les ingénieurs élèves mentionnés à l'article 11 ci-dessus sont nommés directement au 2e échelon de la 2e classe avec une ancienneté d'échelon de six mois.

Les ingénieurs recrutés par la voie du concours professionnel prévu à l'article 10 (2°), sont nommés et titularisés, à l'issue de leur stage à l'école nationale des ponts et chaussées, comme ingénieurs des ponts et chaussées de 2e classe à l'échelon comportant un indice égal ou à défaut immédiatement supérieur à celui dont ils bénéficiaient dans le corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. Ils conservent, dans la limite des durées moyennes prévues à l'article 20, leur ancienneté d'échelon lorsque leur nomination leur procure une augmentation d'indice inférieure à celle qu'ils auraient obtenue par un avancement d'échelon dans leur ancien grade.

Toutefois, ceux qui sont recrutés au titre des 3e, 4e et 5e concours professionnels organisés en application du deuxième alinéa de l'article 12 ci-dessus et qui ne justifient pas, dans leur ancien corps, à la date d'effet de leur nomination, de douze ans au moins de services effectifs, ne peuvent être reclassés dans leur nouveau grade qu'à un échelon au plus égal à celui qu'ont atteint à cette même date les anciens ingénieurs des travaux publics de l'Etat nommés ingénieurs de 2e classe des ponts et chaussées et issus du dernier concours d'ingénieur élève. Les intéressés conservent éventuellement leur ancienneté d'échelon dans les mêmes conditions et limites.

Article 14 (décret du 12 septembre 1977).- Le nombre de places mises au concours professionnel prévu à l'article 10 (2°) est au plus égal chaque année à 40% du nombre des places d'ingénieur élève réservées aux anciens élèves de l'école polytechnique; ce contingent est déterminé, à l'occasion de chaque concours, de telle sorte que, parmi les ingénieurs des ponts et chaussées de tout grade en position normale d'activité, le nombre des ingénieurs issus du corps des travaux publics de l'Etat ne puisse excéder la moitié de l'effectif des anciens élèves de l'école polytechnique classés dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées à la sortie de cette école et des anciens élèves de l'école normale supérieure et de l'école normale supérieure de jeunes filles issus du recrutement prévu au second alinéa de l'article 11 ci-dessus.

(Décret du 2 octobre 1970).- Lorsque cette dernière proportion n'est pas atteinte, il peut être procédé au recrutement d'ingénieurs des ponts et chaussées parmi les ingénieurs du corps des travaux publics de l'Etat comptant au moins quinze ans de services effectifs dans leur corps et âgés au plus de 45 ans, et qui, en raison de leurs mérites, ont été inscrits au préalable sur la liste d'aptitude spéciale prévue à l'article 10 (3°), après examen des titres professionnels et consultation d'un comité de sélection constitué à cet effet par arrêté du ministre de l'équipement et du logement.

Toutefois, pendant la période d'ouverture des quatre premiers concours professionnels organisés en application de l'article 10 (2°), les ingénieurs du corps des travaux publics de l'Etat peuvent être inscrits sur la liste spéciale d'aptitude sans condition d'âge.

Les ingénieurs recrutés par la voie de la liste d'aptitude sont reclassés dans les conditions déterminées au deuxième alinéa de l'article 13 ci-dessus. Ceux qui avaient atteint l'échelon le plus élevé ou la classe exceptionnelle de leur précédent grade conservent leur ancienneté d'échelon ou de classe dans les mêmes conditions et dans les mêmes limites; dans ce cas, l'augmentation de traitement consécutive à la nomination est fixée par comparaison à celle que procure la nomination à cet échelon ou à cette classe. Ceux dont l'indice de traitement dans le corps d'origine ou dans l'emploi de chef d'arrondissement était supérieur à l'indice afférent au dernier échelon du grade d'ingénieur des ponts et chaussées de 2e classe bénéficient d'une indemnité compensatrice.

TITRE III

Avancement

Article 15.- Les avancements de classe et de grade ont lieu au choix après inscription aux tableaux d'avancement, conformément aux dispositions des articles 26 et suivants de l'ordonnance n°59-244 du 4 février 1959.

Article 16.- Seuls peuvent être promus à la 1ère classe de leur grade les ingénieurs de 2e classe parvenus à l'échelon supérieur de leur classe et ayant accompli un an de services effectifs dans cet échelon.

Article 17 (décret du 28 août 1964).- Peuvent seuls être nommés au grade d'ingénieur en chef

Les ingénieurs de 1ère classe ou de 2e classe comptant au moins huit ans de services effectifs comme ingénieur des ponts et chaussées.

Les nominations au grade d'ingénieur en chef sont prononcées suivant le tableau de correspondance ci-après :

INGENIEUR		INGENIEUR EN CHEF	
	Ancienneté		Ancienneté d'échelon
Echelons	d'échelon	Echelons	
1ère classe			
3e échel.		3e échelon	Moitié de l'ancienneté acquise dans la limite de 2 ans
2e échel.		2e échelon	Moitié de l'ancienneté acquise majorée de 1 an
1e échel.		2e échelon	Moitié de l'ancienneté acquise
2ème classe			
8e échel.		1er échelon	Ancienneté acquise majorée de 1 an dans la limite globale de 2 ans
7e échel.	Plus d'un an	1er échelon	Ancienneté acquise diminuée de 1 an

Article 18. - Pourront seuls être nommés au grade d'ingénieur général de 2e classe les ingénieurs en chef comptant au moins quinze ans de services en qualité d'ingénieur du corps des ponts et chaussées, dont sept au moins de services effectifs en qualité d'ingénieur en chef.

Pourront seuls être nommés à la 1ère classe du grade d'ingénieur général les ingénieurs généraux de 2e classe comptant au moins trois ans de services dans la 2e classe de leur grade.

Le temps passé par des ingénieurs des ponts et chaussées en qualité de directeur d'administration centrale entre en ligne de compte pour le calcul de la durée minima de sept ans exigée au présent article.

Article 19 (décret du 2 octobre 1970). - Peuvent être nommés au grade d'ingénieur général de 2e classe, au même titre que les ingénieurs en chef du cadre normal et après inscription au même tableau d'avancement, les ingénieurs en chef du cadre spécial comptant au moins quinze années de services en qualité d'ingénieur dont sept au moins de services effectifs en qualité d'ingénieur en chef.

Article 20 (décret du 28 août 1964). - La durée moyenne du temps normalement passé dans chaque échelon pour accéder à l'échelon supérieur est fixée à deux ans dans le grade d'ingénieur général. Dans le grade d'ingénieur en chef, cette durée moyenne est de deux ans dans les 1er, 2e, 3e et 4e échelons et de trois ans dans le 5e échelon.

Dans le grade d'ingénieur, la durée moyenne du temps normalement passé dans chaque échelon de la 1ère classe est uniformément de deux ans. La durée moyenne dans les échelons de la 2e classe est de un an dans les deux premiers échelons, de dix-huit mois dans les 3e, 4e, 5e échelons, et de deux ans dans les 6e et 7e échelons.

Les durées moyennes peuvent être réduites dans les conditions prévues aux articles 24 et 25 de l'ordonnance du 4 février 1959 susvisée, sauf lorsque ces durées moyennes sont égales ou inférieures à dix-huit mois, sans pouvoir être inférieures à dix-huit mois lorsqu'elles sont de deux ans et à deux ans trois mois lorsqu'elles sont de trois ans.

Article 21. - Les avancements d'échelon, de classe et de grade, sont prononcés par arrêté ministériel, sauf les nominations au grade d'ingénieur général qui sont prononcées par décret.

TITRE IV

Dispositions transitoires

Article 22.- Les inspecteurs généraux, les ingénieurs en chef et les ingénieurs hors classe des ponts et chaussées seront reclassés dans les nouveaux grades, classes et échelons à l'indice égal à celui qu'ils détenaient précédemment, avec maintien de l'ancienneté acquise dans l'échelon.

Un arrêté fixera les conditions de reclassement des ingénieurs des ponts et chaussées dans les nouveaux échelons de la 2e classe de leur grade.

Article 23.- Les inspecteurs généraux rangés au 1er échelon à la date de la publication du présent décret sont reclassés dans la 2e classe du grade d'ingénieur général et pourront être nommés en surnombre à la 1ère classe de leur grade après deux ans d'ancienneté dans la 2e classe.

Les ingénieurs hors classe à la date de publication du présent décret sont reclassés dans la 1ère classe du grade d'ingénieur, éventuellement en surnombre.

Les surnombres résultant de l'application des deux alinéas précédents seront résorbés au fur et à mesure des départs intervenus, quelle qu'en soit la cause, à la 1ère classe des grades d'ingénieur général et d'ingénieur.

Article 24.- Sont maintenues en vigueur, pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions du présent statut :

Les dispositions du décret validé du 26 décembre 1940, modifié par les décrets du 21 septembre 1945 (art.8), du 27 novembre 1946 et du 19 septembre 1949, instituant le cadre latéral des ponts et chaussées ;

Les dispositions du décret n°49-766 du 11 juin 1949, complété par le décret n°51-908 du 8 juillet 1951, instituant le cadre spécial des bases aériennes ;

Les dispositions du décret n°52-566 du 20 mai 1952 instituant le cadre spécial des transports ;

Les dispositions du décret n°57-111 du 30 janvier 1957 portant règlement d'administration publique et relatif à l'admission des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

Article 25.- Sont abrogées toutes dispositions statutaires antérieures concernant le corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

Article 26.- Le ministre des travaux publics et des transports, le ministre des finances et des affaires économiques et le secrétaire d'Etat aux finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui prendra effet à compter du 1er janvier 1959 et sera publié au journal officiel de la République française.

Décret n°70-901 du 2 octobre 1970 modifiant le décret n°59-358 du 20 février 1959 relatif au statut particulier du corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

Vu l'ordonnance du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires et notamment ses articles 2 et 20, modifié par la loi de finances rectificative n°61-1393 du 20 décembre 1961 ;

Vu le décret n°63-396 du 10 avril 1963 pour l'application de l'article 20 (2e alinéa) du statut général des fonctionnaires, modifié ;

.....

Vu le décret n°63-1120 du 6 novembre 1963 relatif au statut particulier du corps des ingénieurs de la construction modifié par le décret n°65-54 du 14 janvier 1965 ;

Vu le décret n°63-1313 du 24 décembre 1963 relatif au statut particulier du corps de l'inspection générale du ministère de la construction ;

Vu le décret n°49-1225 du 28 août 1949 modifié portant statut des personnels techniques temporaires du ministère de la reconstruction et de l'urbanisme ;

Vu l'arrêté interministériel du 29 août 1957 relatif aux emplois supérieurs de l'Etat

classés hors échelles :

Vu le décret n°70-900 du 2 octobre 1970 instituant un cadre spécial dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées ;

Vu l'avis émis par le conseil supérieur de la fonction publique le 3 décembre 1969 ;

Le conseil d'Etat (section de finances) entendu,

Article premier. - Pour l'application des articles 3 à 5 ci-après, les "ingénieurs généraux des ponts et chaussées" sont ajoutés à la liste annexée au décret du 10 avril 1963 susvisé.

Article 2. - Le titre II du décret du 20 février 1959 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

.....

Article 3. - L'article 19 du décret du 20 février 1959 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

.....

Article 4. - Par dérogation aux dispositions de l'article 18 du décret du 20 février 1959 susvisé sont nommés, à compter de la date d'effet du présent décret, au grade d'ingénieur général des ponts et chaussées de 2e classe, les inspecteurs généraux de la construction qui, ayant accédé à leur grade au titre des articles 10 et 15 b et c du décret du 24 décembre 1963 susvisé, satisfont à l'une des conditions suivantes :

Etre ancien élève de l'école polytechnique ;

Etre ancien ingénieur en chef de la construction soumis au décret du 28 août 1949 susvisé ou au décret du 6 novembre 1963 susvisé ;

Avoir été recruté au titre de l'option B prévue par l'arrêté interministériel du 20 mai 1953 modifié fixant les conditions et le programme des concours pour le recrutement des inspecteurs adjoints du ministère de la reconstruction et de l'urbanisme.

Article 5. - Les nominations intervenues en application de l'article 4 ci-dessus sont prononcées dans les conditions définies ci-après :

Les inspecteurs généraux de la construction parvenus au moins au deuxième échelon de leur ancien grade sont classés conformément aux dispositions de l'article 3 de l'arrêté du 29 août 1957 susvisé. Toutefois, ceux qui ont atteint le troisième échelon de leur grade conservent à titre personnel le bénéfice de leur échelle de traitement. Ceux qui appartiennent au premier échelon de leur grade continuent à percevoir le traitement afférent à cet échelon jusqu'à la date à laquelle ils auraient atteint le deuxième échelon s'ils étaient demeurés dans leur ancien grade; à l'expiration de cette période ils sont reclassés à l'échelon unique de la 2e classe du grade d'ingénieur général des ponts et chaussées. L'ancienneté de services précédemment acquise par les inspecteurs généraux de la construction à partir de leur nomination au 2e échelon de leur grade entre en ligne de compte pour le calcul de la durée de services exigée à l'article 18 du décret du 20 février 1959, pour l'accès à la 1ère classe du grade d'ingénieur général des ponts et chaussées.

Article 6. - Sont abrogés le décret n°57-111 du 30 janvier 1957 portant règlement d'administration publique et relatif à l'admission des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées et le décret n°67-372 du 24 avril 1967 modifiant le précédent.

Article 7. - Le ministre de l'économie et des finances, le ministre de l'équipement et du logement, le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, et le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au journal officiel de la République française et prendra effet du 1er janvier 1970.

Anciens statuts du corps des ingénieurs de la Météorologie

CORPS DES INGENIEURS DE LA METEOROLOGIE

TEXTE STATUTAIRE TITRE I^{er} DISPOSITIONS GENERALES

Art. 1^{er} - (Décret n° 65-637 du 23 juillet 1965) Les ingénieurs de la météorologie forment un corps national classé dans la catégorie A prévue à l'article 17 de l'ordonnance susvisée du 4 février 1959 : ils ont vocation pour occuper les emplois de leur compétence, qu'ils soient de nature technique, scientifique, administrative ou économique.

Art. 2 - (Décret n° 88-32 du 11 janvier 1988) Le corps des ingénieurs de la météorologie comprend trois grades : le grade d'ingénieur général divisé en trois échelons, le grade d'ingénieur en chef divisé en six échelons et le grade d'ingénieur qui comporte deux classes, une première classe divisée en trois échelons, et une deuxième classe divisée en huit échelons.

Art. 3 - (Décret n° 65-637 du 23 juillet 1965) Les ingénieurs de la météorologie sont répartis entre les différents grades ci-après selon les proportions suivantes applicables à l'effectif budgétaire global des ingénieurs et ingénieurs en chef :

Ingénieurs en chef	: 34 p. 100
Ingénieurs de 1 ^{ère} classe	: 22 p. 100
Ingénieurs de 2 ^{ème} classe	: 44 p. 100

Art. 4 - (Décret n° 65-637 du 23 juillet 1965) Les ingénieurs généraux dirigent, orientent ou coordonnent les diverses activités scientifiques, techniques, administratives et économiques de la météorologie. Ils peuvent être chargés de toutes études et missions spéciales ou générales ayant un caractère national et de missions permanentes ou temporaires d'inspection.

Ils font partie du conseil supérieur de la météorologie.

Ils peuvent en outre être affectés à l'administration centrale ou assurer la direction d'un service extérieur important.

Art. 5 - Les ingénieurs en chef sont chargés de diriger soit un service extérieur, soit un secteur essentiel d'un service technique ou de recherches, soit un centre météorologique particulièrement important.

Ils peuvent être affectés à un poste d'enseignement, de direction d'enseignement ou d'inspection ainsi qu'à l'administration centrale.

Art. 6 - Les ingénieurs de la météorologie sont soit placés à la tête de centres météorologiques importants ou de secteurs de services extérieurs, soit adjoints à un ingénieur en chef.

Ils peuvent être chargés de fonctions spéciales, de recherche, d'études ou d'expérimentation.

Ils peuvent également être affectés dans un poste d'enseignement ou à l'administration centrale.

Art. 7 - (Décret n° 88-32 du 11 janvier 1988) L'effectif des ingénieurs de la météorologie en position de détachement ne peut excéder 50 p. 100 de l'effectif budgétaire du corps.

Art. 8 - Abrogé par le décret n° 88-32 du 11 janvier 1988.

TITRE II RECRUTEMENT

Art. 9 - (Décret n° 75-1368 du 19 décembre 1975) Les ingénieurs de la météorologie sont nommés par décret. Ils sont recrutés

1° Dans la proportion de 75 p. 100 des emplois à pourvoir, parmi les ingénieurs élèves de la météorologie ; (Décret n° 91-96 du 24 janvier 1991)

2° Dans la limite de 25 p. 100 des emplois à pourvoir, par la voie d'un examen professionnel ouvert aux ingénieurs des travaux de la météorologie ainsi qu'aux ingénieurs des travaux de la météorologie du corps autonome. (Décret n° 91-96 du 24 janvier 1991)

Art. 10 - (Décret n° 88-32 du 11 janvier 1988) Les ingénieurs élèves de la météorologie sont recrutés :

1° A concurrence de 50 p. 100 des emplois à pourvoir : (Décret n° 91-96 du 24 janvier 1991)

- a) Parmi les anciens élèves de l'Ecole polytechnique classés à leur sortie de l'école dans la spécialité Météorologie ;
- b) Par concours ouvert aux élèves des écoles normales supérieures en dernière année de scolarité ; (Décret n° 91-96 du 24 janvier 1991)
- c) Par concours ouvert aux élèves de l'Institut national agronomique qui ont accompli leur deuxième année de scolarité ;
- d) Par concours ouvert aux candidats âgés de moins de trente ans au 1^{er} janvier de l'année du concours et titulaires du diplôme d'ingénieur, d'une maîtrise ès-sciences ou de l'un des diplômes ou titres équivalents dont la liste est fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de la météorologie et du ministre chargé de la fonction publique.

Les concours visés aux b et c ci-dessus sont ouverts, à concurrence d'un poste, pour le concours réservé aux élèves des écoles normales supérieures si le nombre d'emplois à pourvoir au titre du 1° est au moins de deux, pour le concours réservé aux élèves de l'Institut national agronomique si le nombre d'emplois à pourvoir est au moins de trois. (Décret n° 91-96 du 24 janvier 1991)

Après application des dispositions du paragraphe précédent, les emplois restant à pourvoir au titre du 1° de cet article sont successivement pourvus par les anciens élèves de l'Ecole polytechnique, classés à leur sortie de l'école dans la spécialité Météorologie, par le candidat inscrit sur la liste d'admission complémentaire du concours ouvert aux élèves des écoles normales supérieures et par le candidat inscrit sur la liste d'admission complémentaire du concours réservé aux élèves de l'Institut national agronomique. (Décret n° 91-96 du 24 janvier 1991)

Le reliquat éventuel des emplois peut être pourvu par le concours visé au d ci-dessus.

2° A concurrence de 25 p. 100 des emplois d'ingénieur à pourvoir, par un concours ouvert aux fonctionnaires des corps techniques de la météorologie nationale et aux agents exerçant des fonctions d'un niveau équivalent dans les services de la météorologie, justifiant, au 1^{er} janvier de l'année du concours, de trois ans au moins de services en cette qualité depuis leur titularisation, s'agissant des fonctionnaires, et de quatre ans depuis leur recrutement, s'agissant des agents de l'Etat. (Décret n° 91-96 du 24 janvier 1991)

Les règles d'organisation et la nature des épreuves des concours sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de la météorologie et du ministre chargé de la fonction publique.

Art. 10 bis - (Décret n° 83-424 du 27 mai 1983) Lorsque le nombre d'ingénieurs élèves nommés en application du 2° de l'article 10 est inférieur au nombre de places offertes à cette catégorie, le nombre d'emplois non pourvus est reporté :

a) Sur l'examen professionnel prévu à l'article 9 (2°), sans pouvoir dépasser pour ce mode de recrutement le tiers des emplois à pourvoir. (Décret n° 91-96 du 24 janvier 1991)

b) Sur le concours prévu à l'article 10 (1° d), à concurrence des places demeurées disponibles après l'application du a ci-dessus. (Décret n° 91-96 du 24 janvier 1991)

Art. 11 - Abrogé par le décret n° 75-1368 du 19 décembre 1975.

Art. 12 - (Décret n° 75-1368 du 19 décembre 1975) Les concours prévus aux 1° d) et 2° de l'article 10 ci-dessus comportent les mêmes épreuves. (Décret n° 91-96 du 24 janvier 1991)

Le programme de celles-ci ainsi que le règlement des deux concours sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (Fonction publique).

Nul ne peut être admis à se présenter plus de trois fois aux épreuves de chacun de ces concours.

(Décret n° 91-96 du 24 janvier 1991) Lorsqu'en raison du petit nombre d'emplois à pourvoir au titre d'une année déterminée il n'est pas possible d'appliquer les proportions indiquées aux articles 9 et 10 ci-dessus, il est tenu compte de cette situation au titre de l'année suivante ou, le cas échéant, des deux années suivantes.

Art. 13 - Nul ne peut être admis à participer aux concours prévus à l'article 10 ci-dessus s'il n'a souscrit l'engagement d'accomplir la totalité du stage d'ingénieur élève dans les conditions prévues à l'article 14 ci-après et de servir huit ans dans le corps des ingénieurs de la météorologie à partir de la date de sa titularisation.

Si cet engagement est rompu plus de trois mois après la nomination en qualité d'ingénieur élève par la démission, le fait ou la faute de l'intéressé, celui-ci est tenu de rembourser au Trésor une somme forfaitaire. Cette somme est fixée par arrêté conjoint du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques, sans pouvoir dépasser le montant cumulé du traitement perçu en qualité d'ingénieur élève, de l'indemnité de résidence et des frais d'études correspondants.

(Décret n° 83-424 du 27 mai 1983) Toutefois, les ingénieurs élèves et les ingénieurs de la météorologie qui auront été autorisés à donner leur démission pour être nommés dans un corps de fonctionnaires civils ou militaires de l'Etat sont dispensés de ce versement sous réserve qu'ils accomplissent huit ans au service de l'Etat.

Art. 14 - (Décret n° 75-1368 du 19 décembre 1975) Les ingénieurs élèves de la météorologie suivent l'enseignement de l'école nationale de la météorologie pendant une durée de deux ans. Pendant cette période, ils participent éventuellement à des études et des recherches.

Les ingénieurs élèves qui, en cours d'études ou sur l'ensemble de la scolarité ne satisfont pas aux conditions exigées par le règlement de l'école sont licenciés ou, le cas échéant, réintégré dans leurs corps d'origine.

A titre exceptionnel, une prolongation de scolarité peut leur être accordée par décision ministérielle. Cette année supplémentaire est sanctionnée dans les mêmes conditions que les années de scolarité normales. La durée de cette année scolaire supplémentaire ne compte pas pour l'avancement.

Pour tenir compte de leur scolarité à l'école nationale de la météorologie, les ingénieurs recrutés par la voie de cette école sont nommés directement au 2^{ème} échelon de la 2^{ème} classe avec une ancienneté d'échelon de six mois.

Les ingénieurs élèves qui proviennent d'un corps de fonctionnaires conservent durant leur détachement en qualité d'ingénieurs élèves la rémunération qu'ils percevaient dans leur ancien corps si celle-ci est supérieure à celle d'un ingénieur élève.

Art. 15 - (Décret n° 91-96 du 24 janvier 1991) Les candidats à l'examen professionnel prévu au 2° de l'article 9 doivent justifier, au 1^{er} janvier de l'année de l'examen, de dix ans de services accomplis dans leur corps ou en position de détachement depuis la date de leur titularisation.

La durée du service militaire obligatoire ou du service national actif effectivement accompli vient, le cas échéant, en déduction de la durée des services exigés ci-dessus.

Art. 16 - (Décret n° 75-1368 du 19 décembre 1975) Les modalités d'organisation de l'examen professionnel sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la fonction publique.

Art. 17 - Abrogé par le décret n° 75-1368 du 19 décembre 1975.

Art. 18 - Abrogé par le décret n° 75-1368 du 19 décembre 1975.

Art. 19 - (Décret n° 75-1368 du 19 décembre 1975) Les ingénieurs recrutés par la voie de l'examen professionnel sont titularisés dans le grade d'ingénieur de 2^{ème} classe à l'échelon comportant un indice égal ou, à défaut, immédiatement supérieur à celui qu'ils détenaient dans leur corps d'origine.

Dans la limite de l'ancienneté exigée pour une promotion à l'échelon supérieur, ils conservent l'ancienneté d'échelon qu'ils avaient acquise dans leur précédent grade lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle que leur aurait procuré un avancement d'échelon dans leur ancienne situation.

Les candidats nommés alors qu'ils avaient atteint l'échelon le plus élevé de leur précédent grade conservent leur ancienneté d'échelon dans les mêmes conditions et limites lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle que procure la nomination au dit échelon.

Ceux qui percevaient dans le corps des ingénieurs des travaux de la météorologie une rémunération supérieure à celle qui est afférente au 3^{ème} échelon de la 2^{ème} classe du corps des ingénieurs de la météorologie bénéficient d'une indemnité compensatrice.

TITRE III

AVANCEMENT

Art. 20 - Les avancements de grade et de classe dans le corps des ingénieurs de la météorologie ont lieu au choix après inscription à un tableau d'avancement.

Art. 21 - (Décret n° 88-32 du 11 janvier 1988) Peuvent seuls être promus à la 1^{ère} classe de leur grade les ingénieurs de la météorologie de 2^{ème} classe parvenus à l'échelon supérieur de leur classe et ayant accompli un an de services dans cet échelon.

Toutefois, les ingénieurs de la météorologie visés à l'article 19 ci-dessus ne peuvent être inscrits sur le tableau d'avancement à la 1^{ère} classe que s'ils comptent au moins quatre années de services en qualité d'ingénieur de la météorologie, dont une année au 3^{ème} échelon de la 2^{ème} classe.

Art. 22 - (Décret n° 65-637 du 23 juillet 1965) Peuvent seuls être nommés au grade d'ingénieur en chef les ingénieurs de 1^{ère} classe ou 2^{ème} classe comptant au moins huit années de services en qualité d'ingénieur de la météorologie. (Décret n° 88-32 du 11 janvier 1988)

Les nominations au grade d'ingénieur en chef sont prononcées suivant le tableau de correspondance ci-après :

INGENIEURS		INGENIEURS EN CHEF	
Grade et échelon	Ancienneté dans l'échelon	Echelon.	Ancienneté dans l'échelon
1 ^{ère} classe: 3 ^{ème} échelon.	3 ^{ème} échelon.	Moitié de l'ancienneté acquise dans la limite de 2 ans.
2 ^{ème} échelon.	2 ^{ème} échelon.	Moitié de l'ancienneté acquise majorée de 1 an.
1 ^{er} échelon.	2 ^{ème} échelon.	Moitié de l'ancienneté acquise.
2 ^{ème} classe: 3 ^{ème} échelon.	1 ^{er} échelon.	Ancienneté acquise majorée de 1 an dans la limite de 2 ans.
7 ^{ème} échelon.	Plus de 1 an.	1 ^{er} échelon.	Ancienneté acquise diminuée de 1 an.

Art. 21 - (Décret n° 65-637 du 23 juillet 1965) Peuvent seuls être nommés au grade d'ingénieur général les ingénieurs en chef comptant au moins quinze années de services en qualité d'ingénieur de la météorologie, dont sept au moins en qualité d'ingénieur en chef (Décret n° 88-32 du 11 janvier 1988)

Les nominations au grade d'ingénieur général sont prononcées suivant le tableau de correspondance ci-après :

INGENIEUR EN CHEF	INGENIEUR GENERAL	
	Echelons.	Ancienneté dans l'échelon
6 ^{ème} échelon.....	2 ^{ème} échelon.	Sans ancienneté.
5 ^{ème} échelon.....	1 ^{er} échelon.	Deux tiers de l'ancienneté acquise.
4 ^{ème} échelon.....	1 ^{er} échelon.	Sans ancienneté.

Art. 24 - (Décret n° 65-637 du 23 juillet 1965) La durée moyenne du temps normalement passé dans chaque échelon pour accéder à l'échelon supérieur est fixée à deux ans dans le grade d'ingénieur général. Dans le grade d'ingénieur en chef cette durée moyenne est de deux ans dans les quatre premiers échelons et de trois ans dans le cinquième.

Dans le grade d'ingénieur, la durée moyenne du temps normalement passé dans chaque échelon de la 1^{ère} classe est uniformément de deux ans.

La durée moyenne dans les échelons de la 2^{ème} classe est d'un an dans les deux premiers échelons, dix-huit mois dans les 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} échelons et de deux ans dans les 6^{ème} et 7^{ème} échelons.

Ces durées peuvent être réduites ou majorées dans les conditions prévues par le décret n° 59-308 du 14 février 1959, sauf lorsqu'elles sont égales ou inférieures à dix-huit mois, sans pouvoir être inférieures à dix-huit mois lorsqu'elles sont de deux ans et deux ans trois mois lorsqu'elles sont de trois ans.

Anciens statuts du corps des ingénieurs géographes

RECUEIL ORGANISATION ET STATUTS

S-3510.P1

DECRET N°65-793 DU 16 SEPTEMBRE 1965

(J.O. du 18 septembre)

relatif au statut particulier du corps des ingénieurs géographes, complété par le décret n°66-669 du 9 septembre 1966 (J.O. du 14 septembre), modifié par le décret n°90-160 du 16 février 1990 (J.O. du 21 février).

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, du ministre d'Etat chargé de la réforme administrative, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre des travaux publics et des transports,

Vu l'ordonnance du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires, et notamment son article 2, ensemble les textes pris pour son application ;

Vu l'avis du conseil supérieur de la fonction publique en date du 16 mars 1965 ;

Le Conseil d'Etat (section des finances) entendu,

TITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article premier.- Les ingénieurs géographes forment un corps à caractère interministériel géré par le ministre des travaux publics et des transports. Ils ont vocation aux emplois de leur compétence, d'une part de nature technique et scientifique et, d'autre part, de nature administrative, économique et sociale.

Article 2.- Le corps des ingénieurs géographes comporte, indépendamment des ingénieurs élèves, trois grades :

Ingénieur général.
Ingénieur en chef.
Ingénieur.

Le grade d'ingénieur général comprend trois échelons.

Le grade d'ingénieur en chef comprend six échelons.

Le grade d'ingénieur comprend deux classes. La 1ère classe comporte trois échelons, la 2e huit échelons.

Article 3.- Les effectifs du corps des ingénieurs géographes sont répartis entre les différents grades selon les proportions suivantes, applicables à l'effectif budgétaire global :

Ingénieurs généraux : 6,5 %.
Ingénieurs en chef : 33,5 %.
Ingénieur : 60 % dont 20 % en 1ère classe.

Article 4.- Les ingénieurs généraux peuvent être chargés :

a) De toutes études et missions spéciales ou générales ayant un caractère national ainsi que de missions permanentes ou temporaires d'inspection. Les ingénieurs généraux chargés d'une mission permanente d'inspection prennent le titre d'inspecteur général ;

b) De la direction des services centraux ou de services annexes de l'administration centrale, de la direction de l'institut géographique national ou des services principaux de cet institut, de la direction d'un grand établissement d'enseignement technique ou d'un enseignement d'une importance fondamentale dans l'un de ces établissements.

Article 5.- Les ingénieurs en chef sont normalement chargés de la direction d'un service de l'institut géographique national ou de la direction d'un service géographique dans un Etat ayant conclu avec la France une convention relative à la gestion de ce service.

Ils peuvent être affectés à un service d'études ou de recherches, à un poste d'enseignement ou de directeur d'enseignement ; ils peuvent aussi être adjoints à un ingénieur général ou affectés

à l'administration centrale pour y exercer des fonctions de leur grade.

Article 6.- Les ingénieurs sont normalement placés sous l'autorité d'un ingénieur en chef, à la tête d'une partie d'un service ; ils peuvent à ce titre être chargés de la direction sur le terrain de missions techniques en France ou dans les pays situés outre-mer ayant signé avec la France une convention pour l'organisation de travaux géographiques.

Ils peuvent être adjoints à un ingénieur de grade supérieur, affectés à un service d'études ou de recherches, à un poste dans un établissement d'enseignement, ou attachés à l'administration centrale pour y exercer des fonctions de leur grade.

Article 7.- L'effectif des ingénieurs géographes placés en position de service détaché ne peut excéder 50 % de l'effectif des ingénieurs en position normale d'activité.

TITRE II

RECRUTEMENT

Article 8 (décret du 16 février 1990) .- Les ingénieurs géographes sont nommés par décret et recrutés selon les proportions fixées à l'article 13 ci-dessous :

1°) Parmi les ingénieurs-élèves géographes.

2°) Parmi les ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat à la suite d'un examen professionnel ouvert à ceux qui ont accompli à la date de l'examen au moins quinze ans de services effectifs en cette qualité.

Article 9 (décret du 16 février 1990) .- Les ingénieurs-élèves géographes sont recrutés selon les proportions fixées à l'article 13 ci-dessous :

1°) Parmi les élèves de l'Ecole polytechnique selon leur rang de classement à la sortie de l'école ;

2°) Par voie d'un concours ouvert aux élèves des écoles normales supérieures accomplissant dans les disciplines scientifiques leur dernière année de scolarité ;

3°) Par voie d'un concours ouvert aux ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat âgés au plus de trente-cinq ans et ayant accompli au moins quatre ans de services effectifs en cette qualité au 1er octobre de l'année du concours ;

4°) A défaut de recrutement suffisant aux titres des 1° et 2° ci-dessus, par voie d'un concours ouvert aux candidats âgés de moins de trente ans au 1er janvier de l'année du concours et titulaires d'une des maîtrises ès sciences dont la liste est fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de la fonction publique et du ministre chargé de l'équipement ou détenant l'un des diplômes d'ingénieur délivrés par les écoles habilitées à délivrer un diplôme d'ingénieur par la commission des titres d'ingénieur instituée par l'article 154 du code de l'enseignement technique.

Les ingénieurs-élèves géographes reçoivent pendant deux ans à l'Ecole nationale des sciences géographiques l'enseignement dispensé par cet établissement.

Article 10 (décret du 16 février 1990) .- Aucun candidat ne peut se présenter plus de trois fois à chacun de ces concours ou examen professionnel. Les modalités des concours et de l'examen professionnel sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de la fonction publique et du ministre chargé de l'équipement.

Article 11 (décret du 16 février 1990) .- Les limites d'âge pour l'accès aux concours prévues au 3° et 4° de l'article 9 sont prorogées par application des dispositions législatives en vigueur en matière de report des limites d'âge au titre des services militaires et des charges de famille, sans toutefois pouvoir excéder respectivement quarante ans et trente-cinq ans.

Article 12.- Pour tenir compte de leur scolarité à l'école nationale des sciences géographiques, les ingénieurs recrutés par la voie de cette école sont nommés directement au 2e échelon de la 2e classe avec une ancienneté d'échelon de six mois.

Les ingénieurs recrutés suivant les modalités prévues par l'article 8 (2°) sont nommés et titularisés comme ingénieurs géographes de 2e classe à l'échelon comportant un indice égal ou à défaut immédiatement supérieur à celui dont ils bénéficiaient dans leur cadre d'origine. Ils conservent dans la limite des durées moyennes prévues à l'article 18 leur ancienneté d'échelon lorsque leur nomination leur procure une augmentation d'indice inférieure à celle qu'ils auraient obtenue par un avancement de classe ou d'échelon dans leur ancien grade.

Article 13 (décret du 16 février 1990) .- I.- Le nombre de places d'ingénieur-élève offertes aux anciens élèves de l'Ecole polytechnique et aux anciens élèves des écoles normales supérieures est au moins égal à 60 p.100 des emplois à pourvoir annuellement dans le corps des ingénieurs géographes.

II.- Le nombre de places d'ingénieur-élève mises au concours parmi les anciens élèves des écoles normales supérieures est au plus égal à 20 p.100 du nombre de places offertes aux anciens élèves de l'Ecole polytechnique.

III.- Dans la limite de 40 p.100 des emplois à pourvoir annuellement, le nombre de places d'ingénieur-élève mises au concours prévu au 3° de l'article 9 est au plus égal à 50 p.100 du nombre de places offertes aux anciens élèves de l'Ecole polytechnique et aux anciens élèves des écoles normales supérieures.

Dans la même limite, le nombre de places d'ingénieur-élève mises au concours prévu au 4° de l'article 9 est au plus égal à 20 p.100 du nombre de places offertes aux anciens élèves de l'Ecole polytechnique et aux anciens élèves des écoles normales supérieures.

Dans la même limite, les nominations directes des ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat sont au moins égales à 20 p.100 du nombre de places offertes aux anciens élèves de l'Ecole polytechnique et aux anciens élèves des écoles normales supérieures.

IV.- Les emplois demeurés vacants à la suite de l'examen professionnel prévu au 2° de l'article 8 peuvent être attribués aux candidats visés au 3° de l'article 9. Toutefois, le nombre total des candidats visés au 3° de l'article 9 nommés à la suite du concours ne devra pas excéder 30 p.100 des emplois à pourvoir.

Toutes les proportions indiquées au présent article peuvent s'établir en prenant en considération plusieurs années successives, dans la limite de cinq ans.

TITRE III

AVANCEMENT,

Article 14.- Les avancements de classe et de grade ont lieu au choix après inscription au tableau d'avancement et sont prononcés par arrêté du ministre des travaux publics et des transports.

Les ingénieurs généraux sont nommés par décret du Président de la République.

Article 15.- Seuls peuvent être promus à la 1ère classe de leur grade les ingénieurs de 2e classe parvenus à l'échelon supérieur de leur classe et ayant accompli un an de services effectifs dans cet échelon.

Toutefois, les ingénieurs géographes recrutés conformément aux dispositions de l'article 8 (2°) ne peuvent être nommés à la 1ère classe que s'ils comptent au moins quatre années de services effectifs dans le corps des ingénieurs géographes, dont une année à l'échelon supérieur de la 2e classe.

Article 16.- Peuvent seuls être nommés au grade d'ingénieur en chef les ingénieurs de 1ère classe ou de 2e classe ayant au moins huit ans de services effectifs comme ingénieur géographe.

Les nominations à ce grade sont prononcées suivant le tableau de correspondance ci-après :

INGENIEUR		INGENIEUR EN CHEF	
Echelons	Ancienneté d'échelon	Echelons	Ancienneté d'échelon
1ère classe :			
3e échelon.	.....	3e échelon.....	Moitié de l'ancienneté acquise majorée de 1 an et limitée à 2 ans.
2e échelon.	.....	2e échelon.....	Moitié de l'ancienneté acquise.
1er échelon.	.....	2e échelon.....	Moitié de l'ancienneté acquise majorée de 1 an.
2e classe :			
6e échelon.	.....	2e échelon.....	Moitié de l'ancienneté acquise majorée de 6 mois et limitée à 1 an.
7e échelon.	Plus de 2 ans.....	2e échelon.....	Ancienneté acquise diminuée de 2 ans.
7e échelon.	Moins de 2 ans.....	1er échelon.....	Ancienneté acquise.

Article 17.- Peuvent seuls être nommés au grade d'ingénieur général les ingénieurs en chef comptant au moins quinze ans de services effectifs en qualité d'ingénieur géographe, dont sept ans au moins de services effectifs en qualité d'ingénieur en chef. Les ingénieurs en chef promus au grade d'ingénieur général conservent dans le premier échelon de ce grade et dans la limite de deux ans l'ancienneté acquise dans l'échelon terminal du grade d'ingénieur en chef.

Article 18.- La durée moyenne du temps normalement passé dans chaque échelon des différents grades est fixé ainsi qu'il suit :

Dans le grade d'ingénieur général : deux ans dans chaque échelon.

Dans le grade d'ingénieur en chef : deux ans dans les 1er, 2e, 3e et 4e échelons et trois ans dans le 5e échelon.

Dans la 1ère classe du grade d'ingénieur : deux ans dans chaque échelon.

Dans la 2e classe du grade d'ingénieur : un an dans les 1er et 2e échelons, dix-huit mois dans le 3e échelon, deux ans dans les 4e, 5e et 6e échelons et deux ans et demi dans le 7e échelon.

Ces durées peuvent être réduites dans les conditions définies par le décret n°59-308 du 14 février 1959, sauf lorsqu'elles sont égales ou inférieures à dix-huit mois, sans pouvoir être inférieures à dix-huit mois lorsqu'elles sont de deux ans, à deux ans lorsqu'elles sont de deux ans et demi et à deux ans et trois mois lorsqu'elles sont de trois ans.

TITRE IV

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 19.- Les inspecteurs généraux sont reclassés ingénieurs généraux à la date d'effet du présent décret à l'échelon d'indice égal à celui qu'ils détenaient précédemment avec maintien de l'ancienneté acquise dans l'ancien échelon.

Les ingénieurs en chef géographes et les ingénieurs ordinaires géographes en fonctions à la date d'application du présent décret sont reclassés à compter de cette date dans leur nouveau grade conformément au tableau de correspondance ci-après.

SITUATION ANCIENNE		SITUATION NOUVELLE	
Grades, Classes et Echelons.	Ancienneté d'échelon.	Grades et échelons.	Ancienneté d'échelon.
Ingénieur en chef :		Ingénieur en chef :	
Classe exceptionnelle.	Plus de 6 mois....	6e échelon.....	Ancienneté acquise diminuée de 6 mois.
Classe exceptionnelle.	Moins de 6 mois...	5e échelon.....	Ancienneté acquise majorée de 2 ans 1/2
Ingénieur en chef :		Ingénieur en chef :	
4e échelon.....	Plus de 6 mois....	5e échelon.....	Ancienneté acquise diminuée de 6 mois et limitée à 2 ans 1/2.
4e échelon.....	Moins de 6 mois...	4e échelon.....	Ancienneté acquise majorée de 1 an 1/2.
3e échelon.....	Plus de 6 mois....	4e échelon.....	Ancienneté acquise diminuée de 6 mois.
3e échelon.....	Moins de 6 mois...	3e échelon.....	Ancienneté acquise majorée de 1 an 1/2.
2e échelon.....	Plus de 6 mois....	3e échelon.....	Ancienneté acquise diminuée de 6 mois.
2e échelon.....	Moins de 6 mois...	2e échelon.....	Ancienneté acquise majorée de 1 an 1/2.
1er échelon.....	Plus de 6 mois....	2e échelon.....	Ancienneté acquise diminuée de 6 mois.
1er échelon.....	Moins de 6 mois...	1er échelon.....	Ancienneté acquise majorée de 1 an 1/2.
Ingénieur ordinaire		Ingénieur de 1ère classe :	
Hors classe :			
3e échelon.....	.....	3e échelon.....	Ancienneté acquise majorée de 1 an 1/2.
2e échelon.....	Plus de 6 mois....	3e échelon.....	Ancienneté acquise diminuée de 6 mois.
2e échelon.....	Moins de 6 mois...	2e échelon.....	Ancienneté acquise majorée de 1 an 1/2.
1er échelon.....	Plus de 6 mois....	2e échelon.....	Ancienneté acquise diminuée de 6 mois.
1er échelon.....	Moins de 6 mois...	1er échelon.....	Ancienneté acquise majorée de 1 an 1/2.
1ère classe :		Ingénieur de 2e classe :	
Echelon après 4 ans	.....	8e échelon.....	Ancienneté acquise majorée de 1 an 1/2.
Echelon après 2 ans	Plus de 6 mois....	8e échelon.....	Ancienneté acquise diminuée de 6 mois.
Echelon après 2 ans	Moins de 6 mois...	7e échelon.....	Ancienneté acquise majorée de 2 ans.
Echelon avant 2 ans	.....	7e échelon.....	Ancienneté acquise.

SITUATION ANCIENNE		SITUATION NOUVELLE	
Grades, Classes et Echelons.	Ancienneté d'échelon.	Grades et échelons.	Ancienneté d'échelon.
2e classe :			
Echelon après 2 ans	.....	6e échelon.....	Ancienneté acquise et limitée à 2 ans.
Echelon avant 2 ans	.....	5e échelon.....	Ancienneté acquise.
3e classe :			
Echelon après 2 ans	.....	4e échelon.....	Ancienneté acquise et limitée à 2 ans.
Echelon avant 2 ans	Plus de 6 mois....	3e échelon.....	Ancienneté acquise diminuée de 6 mois.
Echelon avant 2 ans	Moins de 6 mois...	2e échelon.....	Ancienneté acquise majorée de 6 mois.

Les ingénieurs reclassés au 6e échelon de la 2e classe avec une ancienneté supérieure à un an qui seront promus à la 1ère classe à la suite de leur inscription au premier tableau d'avancement établi en application du présent décret conserveront, dans la limite de dix-huit mois, dans le 1er échelon de la 1ère classe, leur ancienneté d'échelon diminuée d'un an.

Article 20.- Les ingénieurs géographes nommés ingénieurs en chef antérieurement à la date d'application du présent décret pourront renoncer à la date d'effet de leur nomination pour y voir substituer celle du présent décret si l'application à cette dernière date de l'article 16 (second alinéa) ci-dessus leur est plus favorable.

Leur ancienneté de service dans leur nouveau grade continue toutefois d'être décomptée à partir de la date à laquelle ils ont été nommés ingénieurs en chef.

Les ingénieurs ou ingénieurs adjoints des travaux géographiques nommés ingénieurs géographes, selon les règles statutaires antérieurement appliquées entre la date d'effet et la date de publication du présent décret, seront reclassés ingénieurs de 2e classe, 2e échelon, à la date de leur promotion et bénéficieront dans cet échelon d'une ancienneté de six mois.

Article 21.- Sont abrogées toutes dispositions contraires à celles du présent décret, et notamment, en tant qu'elles concernent les ingénieurs géographes, les dispositions des décrets n°1536 du 8 avril 1941, n°55-135 du 20 janvier 1955 et n°56-1092 du 25 octobre 1956.

Article 22.- Le Premier ministre, le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative, le ministre des finances et des affaires économiques, le ministre des travaux publics et des transports et le secrétaire d'Etat au budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au journal officiel de la République française et prendra effet du 1er janvier 1962.

Dispositions concernant les retraités.

Article 23.- Pour l'application des dispositions de l'article L. 16 du code des pensions civiles et militaires de retraite, les nouveaux indices de traitement mentionnés à l'article L. 15 dudit code seront déterminés conformément au tableau d'assimilation ci-après :

CLASSES ET ECHELONS ANCIENS	CLASSES ET ECHELONS NOUVEAUX
Ingénieurs en chef :	Ingénieurs en chef :
Classe exceptionnelle, plus de 1 an...	6e échelon.
Classe exceptionnelle, moins de 1 an..	5e échelon.
Classe normale de 4e échelon, plus de 1 an.....	5e échelon.
Classe normale de 4e échelon, moins de 1 an.....	4e échelon.
Classe normale de 3e échelon, plus de 1 an.....	4e échelon.
Classe normale de 3e échelon, moins de 1 an.....	3e échelon.
Classe normale de 2e échelon, plus de 1 an.....	3e échelon.
Classe normale de 2e échelon, moins de 1 an.....	2e échelon.
Classe normale de 1er échelon, plus de 1 an.....	2e échelon.
Classe normale de 1er échelon, moins de 1 an.....	1er échelon.
Ingénieurs ordinaires hors classe :	Ingénieurs de 1ère classe :
3e échelon.....	3e échelon.
2e échelon, plus de 1 an.....	3e échelon.
2e échelon, moins de 1 an.....	2e échelon.
1er échelon, plus de 1 an.....	2e échelon.
1er échelon, moins de 1 an.....	1er échelon.
Ingénieurs ordinaires de 1ère classe :	Ingénieurs de 2e classe :
Echelon après 4 ans.....	8e échelon.
Echelon après 2 ans, plus de 1 an....	8e échelon.
Echelon après 2 ans, moins de 1 an....	7e échelon.
Echelon avant 2 ans.....	7e échelon.
Ingénieurs ordinaires de 2e classe :	Ingénieurs de 2e classe :
Echelon après 2 ans.....	6e échelon.
Echelon avant 2 ans.....	5e échelon.
Ingénieurs ordinaires de 3e classe :	Ingénieurs de 2e classe :
Echelon après 2 ans.....	4e échelon.
Echelon avant 2 ans, plus de 1 an....	3e échelon.
Echelon avant 2 ans, moins de 1 an....	2e échelon.

- Décret n°66-69 du 9 septembre 1966

Article 2.- Les pensions des fonctionnaires retraités avant l'intervention du décret n°65-793 du 16 septembre 1965 seront révisées pour compter de la date de l'application dudit décret aux personnels en activité.

INGENIEURS GEOGRAPHES

Décret du 31 octobre 1962 (J.O. des 3 et 16 novembre)
 Décret n°75-1194 du 19 décembre 1975 (J.O. du 23 décembre)
 Décret n°77-782 du 12 juillet 1977 (J.O. du 16 juillet)
 Décret n°92-243 du 4 mars 1992 (J.O. du 18 mars)

Arrêté du 16 septembre 1965 (J.O. du 18 septembre)
 Arrêté du 17 mars 1976 (J.O. du 27 mars)
 Arrêté du 20 septembre 1977 (J.O. du 5 octobre)
 Arrêté du 20 juillet 1992 (J.O. du 9 août)

GRADES, CLASSES ET ECHELONS	DUREE MOYENNE	INDICES BRUTS
Ingénieur général :		
3e échelon.....		HE C
2e échelon.....	2 ans	HE B
1er échelon.....	2 ans	1015
Ingénieur en chef géographe :		
6e échelon.....		1015
5e échelon.....	3 ans	966
4e échelon.....	2 ans	901
3e échelon.....	2 ans	852
2e échelon.....	2 ans	801
1er échelon.....	2 ans	750
Ingénieur géographe de 1ère classe :		
3e échelon.....		852
2e échelon.....	2 ans	821
1er échelon.....	2 ans	772
Ingénieur géographe de 2ème classe :		
8e échelon.....		750
7e échelon.....	2 ans 6 mois	701
6e échelon.....	2 ans	655
5e échelon.....	2 ans	612
4e échelon.....	2 ans	562
3e échelon.....	1 an 6 mois	513
2e échelon.....	1 an	480
1er échelon.....	1 an	427
Ingénieur élève géographe.....		395

Anciens statuts du corps des ingénieurs de l'Aviation civile

STATUT

décret n° 71-234 du 30 mars 1971 relatif au statut du corps des ingénieurs de l'aviation civile

TITRE 1ER

DISPOSITIONS GENERALES

Art. 1er – Les ingénieurs de l'aviation civile forment un corps national classé dans la catégorie A prévue à l'article 17 de l'ordonnance susvisée du 4 février 1959. Ils ont vocation pour occuper les emplois de leur compétence, qu'ils soient de nature technique, scientifique, administrative ou économique.

Art. 2 – Le corps des ingénieurs de l'aviation civile comprend les grades, classes et échelons suivants :

- ingénieur général : trois échelons
- ingénieur en chef : six échelons
- ingénieur de 1ère classe : trois échelons
- ingénieur de 2ème classe : huit échelons

Art. 3 – (décret n° 82-317 du 2 avril 1982) – Les ingénieurs de l'aviation civile sont répartis entre les différents grades ci-après selon les proportions applicables à l'effectif budgétaire global des ingénieurs et ingénieurs en chef :

- ingénieur en chef : 34 p 100
- ingénieur de 1ère classe : 22 p 100
- ingénieur de 2ème classe : 44 p 100

Art. 4 – Les ingénieurs généraux dirigent, orientent ou coordonnent les diverses activités techniques, scientifiques, administratives et économiques intéressant l'aviation civile. Ils peuvent être chargés de toutes les études et missions spéciales ou générales ayant un caractère national et de missions permanentes ou temporaires d'inspection.

Ils peuvent assurer la direction d'un service extérieur important de l'aviation civile. Ils peuvent en outre faire partie des conseils compétents en matière d'aviation civile et présider les commissions d'enquête sur les accidents.

Art. 5 – Les ingénieurs en chef sont chargés de diriger soit un service extérieur soit un secteur essentiel d'un service technique, de recherche ou d'expérimentation, soit un centre ou aéroport particulièrement important.

Ils peuvent être affectés à un poste d'enseignement, de direction d'enseignement, d'inspection ou de recherche ainsi qu'à l'administration centrale.

Art. 6 – Les ingénieurs de l'aviation civile sont soit placés à la tête de secteurs de services extérieurs, de centre ou d'aéroports importants, soit adjoints au chef d'un centre ou aéroport important.

Ils peuvent être chargés de fonctions spéciales, de recherches, d'études ou d'expérimentation.

Ils peuvent également être affectés dans un poste d'enseignement ou à l'administration centrale.

Art. 7 – (décret n° 85-953 du 5 septembre 1985) – L'effectif des ingénieurs de l'aviation civile en position de détachement ne peut excéder 50 p 100 de l'effectif budgétaire du corps.

Art. 8 – Abrogé (décret n° 82-317 du 2 avril 1982).

TITRE II

RECRUTEMENT

Art. 9 – (décret n°82-317 du 2 avril 1982) – Les ingénieurs de l'aviation civile sont nommés par décret. Ils sont recrutés :

1) – (décret n° 89-429 du 29 juin 1989) – Dans la proportion de 50 p 100 des emplois à pourvoir :

a) Parmi les anciens élèves de l'école de polytechnique classés à leur sortie dans la spécialité aviation civile.

b) (décret n° 89-429 du 29 juin 1989) – Dans la limite d'un poste tous les deux ans parmi les élèves des écoles normales supérieures ayant accompli la troisième année de scolarité admis à un concours dont les modalités et les conditions d'admission sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la fonction publique.

2) – (décret n° 89-429 du 29 juin 1989) – Dans la proportion de 25 p 100 des emplois à pourvoir par la voie d'un concours ouvert aux fonctionnaires et agents des corps techniques de la navigation aérienne, susceptibles de justifier de trois ans au moins de services en cette qualité au 1er janvier de l'année du concours et autorisés à concourir par décision ministérielle.

3) – (décret n° 89-429 du 29 juin 1989) – Dans la limite de 25 p 100 des emplois à pourvoir par examen professionnel parmi les ingénieurs des travaux de la navigation aérienne et les fonctionnaires des corps provisoires de la navigation aérienne comptant dix ans de services effectifs en cette qualité.

(décret n° 89-429 du 29 juin 1989) – La durée du service national actif effectivement accompli vient, le cas échéant, en déduction de la durée des services exigés.

Cet examen est effectué, dans la limite des postes à pourvoir à ce titre, par un jury qui tient compte des résultats obtenus par les candidats à des épreuves professionnelles ainsi que de leurs titres professionnels, de leur manière de servir et de leur aptitude au commandement.

Les modalités d'organisation de cet examen sont fixées par arrêté du ministre des transports.

4) – A défaut d'un recrutement suffisant au titre des 1 et 2 ci-dessus dans la limite du dixième des emplois à pourvoir par la voie d'un concours ouvert aux candidats âgés de moins de trente ans au 1er janvier de l'année du concours et titulaires, au moment de leur nomination, de l'un des diplômes ou titre dont la liste est fixée par arrêté conjoint du ministre des transports et du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique.

Art. 10 – Le programme et le règlement des concours visés à l'article 9 (2 et 4) ci-dessus sont fixés par arrêté conjoint du ministre des transports et du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique.

Nul ne peut être admis à se présenter plus de trois fois aux épreuves de chacun de ces concours.

Art. 11 – La liste des candidats autorisés à se présenter à la sélection prévue à l'article 9 (3) ci-dessus est arrêtée par le ministre des transports.

Art. 12 – Nul ne peut être admis à participer aux concours prévus à l'article 9 ci-dessus s'il n'a souscrit l'engagement d'accomplir la totalité du stage dans les conditions prévues à l'article 13 ci-après et de rester huit ans au service de l'Etat à partir de la date de sa titularisation.

Si l'engagement souscrit conformément aux dispositions du présent article est rompu plus de trois mois après sa nomination en qualité d'ingénieur élève par le fait ou par la faute de l'intéressé, celui-ci est tenu de rembourser une somme forfaitaire au Trésor dans les conditions et selon les modalités fixées par un arrêté du ministre des transports et du ministre de l'économie et des finances. Cette somme est fixée par arrêté du ministre des transports sans pouvoir dépasser le montant cumulé du traitement perçu en qualité d'ingénieur élève, de l'indemnité de résidence et des frais d'études correspondants.

Art 13 - Les ingénieurs de l'aviation civile recrutés au titre de l'article 9 (1, 2 et 4) ci-dessus sont nommés ingénieurs élèves de l'aviation civile.

Art. 14 - Les ingénieurs élèves de l'aviation civile reçoivent au cours d'un stage de deux ans à l'Ecole nationale de l'aviation civile l'enseignement dispensé par cet établissement. Pendant cette période, ils participent éventuellement à des études et à des recherches.

Les ingénieurs élèves qui, en cours d'études ou sur l'ensemble des deux années de stage, ne satisfont pas aux conditions exigées par le règlement de l'école, sont licenciés, ou, le cas échéant, réintégré dans leur corps d'origine.

A titre exceptionnel, une prolongation de stage peut leur être accordée par décision ministérielle. Ce stage supplémentaire est sanctionné dans les mêmes conditions que le stage normal. Toutefois, le temps de ce stage supplémentaire n'est pas pris en compte dans l'ancienneté donnant accès à l'échelon supérieur.

Les ingénieurs élèves qui proviennent d'un corps de fonctionnaires titulaires conservent durant leur détachement en qualité d'ingénieurs élèves la rémunération qu'ils percevaient dans leur ancien corps, si celle-ci est supérieure à celle d'un ingénieur élève.

Art. 15 - Les ingénieurs élèves recrutés au titre de l'article 9 (1, 2 et 4) ci-dessus, qui ont satisfait en fin de stage aux conditions exigées par le règlement de l'école, sont titularisés directement au 2ème échelon de la 2ème classe avec une ancienneté d'échelon de six mois.

Art. 16 - Les ingénieurs recrutés par la voie de l'examen professionnel prévue à l'article 9 (3) ci-dessus sont titularisés dans le grade d'ingénieur de 2ème classe à l'échelon comportant un indice égal ou à défaut immédiatement supérieur à celui qu'ils détenaient dans leurs corps d'origine.

Dans la limite de l'ancienneté exigée à l'article 21 ci-dessus pour une promotion à l'échelon supérieur, ils conservent l'ancienneté d'échelon qu'ils avaient acquise dans leur précédent grade lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle que leur aurait procurée un avancement d'échelon dans leur ancienne situation.

Les candidats nommés alors qu'ils avaient atteint l'échelon le plus élevé de leur précédent grade, conservent leur ancienneté d'échelon dans les mêmes conditions et les mêmes limites, lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle que leur avait procurée leur nomination audit échelon.

(Décret n° 82-317 du 2 avril 1982) - Ceux qui percevaient dans le corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile une rémunération supérieure à celle afférente au huitième échelon de la 2ème classe bénéficient d'une indemnité compensatrice.

TITRE III

AVANCEMENT

Art. 17 - Les avancements de grade et de classe dans le corps des ingénieurs de l'aviation civile ont lieu au choix, après inscription à un tableau d'avancement.

Art. 18 - Peuvent seuls être promus à la 1ère classe de leur grade les ingénieurs de l'aviation civile de 2ème classe parvenus à l'échelon supérieur de leur classe et ayant accompli un an de services effectifs dans cet échelon.

Art. 19 - Peuvent seuls être nommés au grade d'ingénieur en chef les ingénieurs de 1ère classe ou de 2ème classe comptant au moins huit ans de services effectifs dans le corps des ingénieurs de l'aviation civile.

Les nominations au grade d'ingénieur en chef sont prononcées suivant le tableau de correspondance ci-après :

Ingénieurs		Ingénieurs en chef	
Grades et échelons	Ancienneté dans l'échelon	Echelons	Ancienneté dans l'échelon
1ère classe :			
3ème échelon		3ème échelon	Moitié de l'ancienneté acquise dans la limite de 2 ans
2ème échelon		2ème échelon	Moitié de l'ancienneté acquise majorée de 1 an
1er échelon		2ème échelon	Moitié de l'ancienneté acquise
2ème classe :			
8ème échelon		1er échelon	Ancienneté acquise majorée de 1 an dans la limite de 2 ans
7ème échelon	Plus de 1 an	1er échelon	Ancienneté acquise diminuée de 1 an

Art. 20 - Peuvent seuls être nommés au grade d'ingénieur général les ingénieurs en chef comptant au moins quinze ans de services effectifs dans le corps des ingénieurs de l'aviation civile dont sept au moins en qualité d'ingénieur en chef.

Les nominations au grade d'ingénieur général sont prononcées suivant le tableau de correspondance ci-après :

Ingénieur en chef ----- Echelons	Ingénieur général	
	Echelons	Ancienneté dans l'échelon
6ème échelon	2ème échelon	Sans ancienneté
5ème échelon	1er échelon	Deux tiers de l'ancienneté acquise
4ème échelon	1er échelon	Sans ancienneté

Art. 21 - La durée du temps normalement passé dans chaque échelon pour accéder à l'échelon supérieur est fixée à deux ans dans le grade d'ingénieur général. Dans le grade d'ingénieur en chef, cette durée moyenne est de deux ans dans les quatre premiers échelons et de trois ans dans le cinquième.

Dans le grade d'ingénieur, la durée moyenne du temps normalement passé dans chaque échelon de la 1ère classe est uniformément de deux ans.

La durée moyenne dans les échelons de la 2ème classe est de un an dans les deux premiers échelons, dix-huit mois dans les 3ème, 4ème et 5ème échelons et de deux ans dans les 6ème et 7ème échelons.

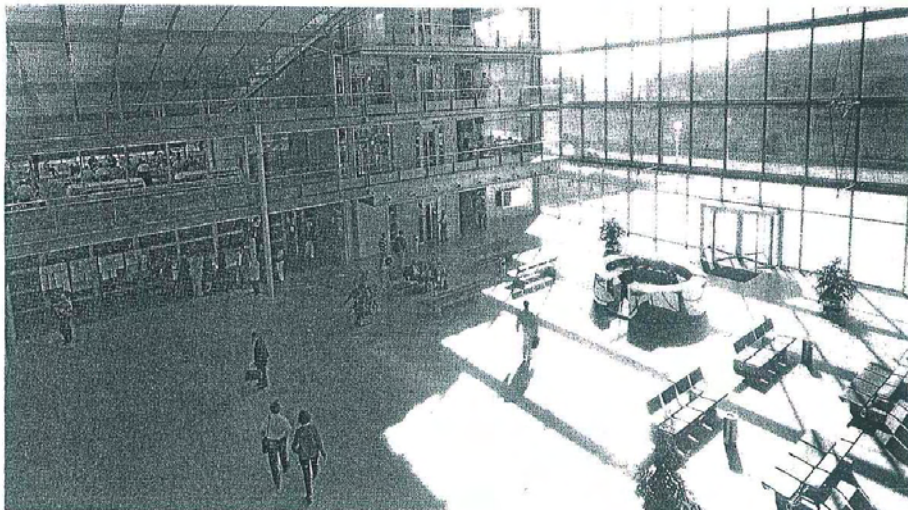
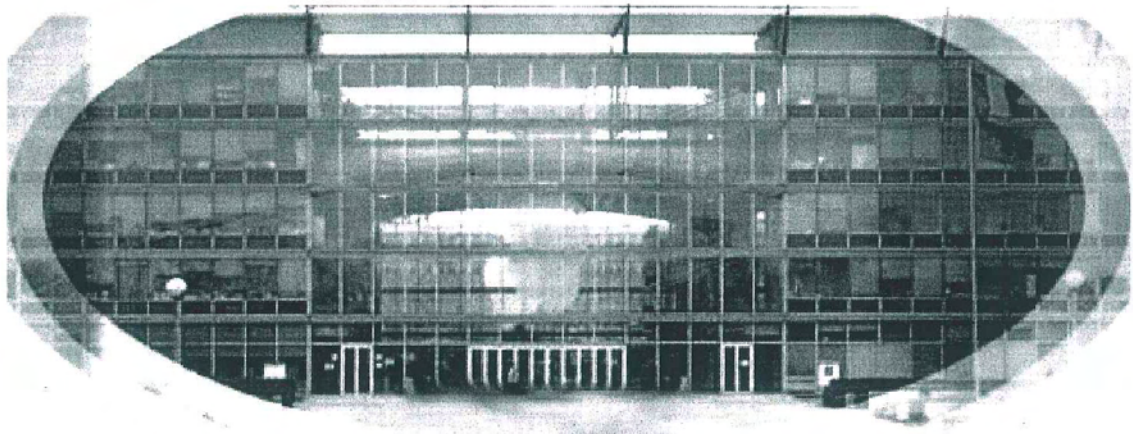
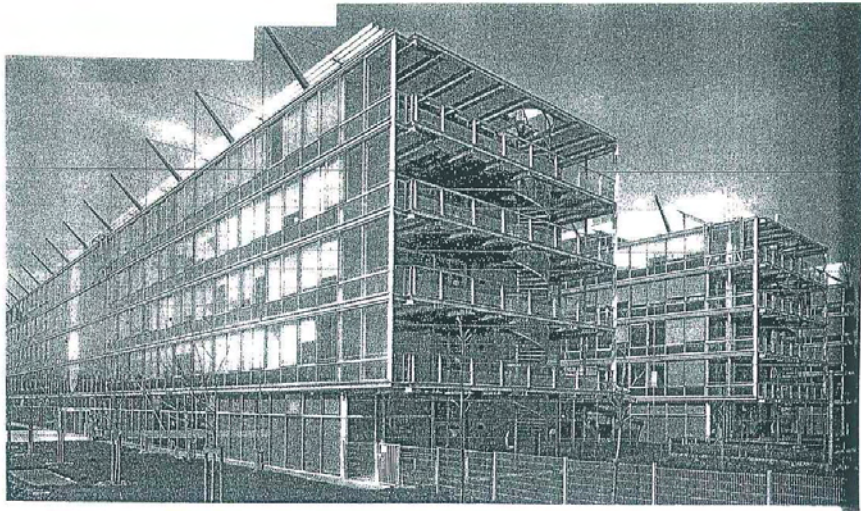
Ces durées peuvent être réduites ou majorées dans les conditions prévues par le décret n° 59.308 du 14 février 1959, sauf lorsqu'elles sont égales ou inférieures à dix-huit mois, sans pouvoir être inférieures à dix-huit mois lorsqu'elles sont de deux ans et à deux ans trois mois lorsqu'elles sont de trois ans.

Art. 22 - Les fonctionnaires du corps des ingénieurs de la navigation aérienne, régis par le décret n° 63.1375 du 24 décembre 1963 modifié, prennent, à compter de la date d'effet du présent décret, l'appellation d'ingénieurs de l'aviation civile et sont régis par ces dispositions.

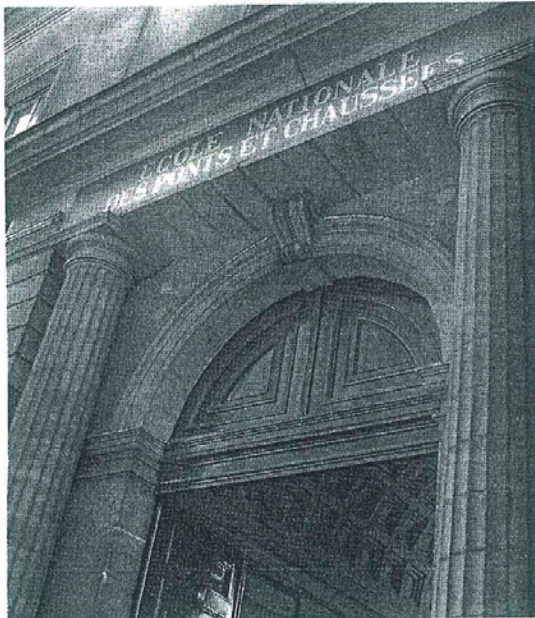
Art. 23 - Article d'abrogation.

Art. 24 - Article d'exécution.

Documents iconographiques



L'École nationale des Ponts et Chaussées, site de Marne-la-Vallée



L'École nationale des Ponts et Chaussées, rue des Saints-Pères

Notices méthodologiques

Les archives contemporaines de l'École nationale des Ponts et Chaussées : un très mauvais état de conservation et une absence de politique d'archivage dans les services²⁰⁷⁴

Les archives de l'École nationale des Ponts et Chaussées, relatives aux enseignements dispensés à l'École au cours du vingtième siècle sont extrêmement lacunaires. L'archiviste employée en 1995, en vue de la préparation du déménagement de l'École à Marne-la-Vallée, en 1997 indique que les archives étaient alors situées dans les sous-sols de l'École de la rue des Saints-Pères, qui comptent plusieurs caves. Or, dans la cave où étaient situées les archives relatives aux enseignements, se trouvait une bouche d'aération qui donnait sur la rue. Les inondations répétées dues aux lavages quotidiens des trottoirs par les employés municipaux ont eu raison de la plupart d'entre elles. D'après l'archiviste, de nombreux procès-verbaux des conseils de perfectionnement de l'École ont ainsi été jetés dans le tri qui a été opéré lors du déménagement. Soulignons, d'autre part, que les archives qui demeurent lisibles et accessibles sont classées très sommairement, voire pas du tout, ce qui rend parfois difficile le « référencement » des sources.

Par ailleurs, elle rapporte que dans les années quatre-vingt, les services de l'École ont été invités à se débarrasser de leurs anciens documents, des bennes ayant été mises à leur disposition à cet effet. Si quelques chercheurs ont, selon elle, tenté de récupérer des dossiers pour les archiver, de nombreux documents auraient disparu à cette occasion. Malgré ses demandes répétées auprès des anciens directeurs de l'École, l'archiviste a pu rassembler très peu de documents par ce biais.

Concernant les archives plus contemporaines, elle nous a fait part des difficultés qu'elle rencontre dans ses tentatives de sensibilisation du personnel de l'École : « ils jettent ce qu'ils considèrent être des vieilleries, sans égard pour les archives²⁰⁷⁵ ». Elle apprend ainsi régulièrement la destruction de stocks de documents, *a posteriori*, sans en avoir été avertie auparavant.

Grâce à son aide²⁰⁷⁶, nous avons réussi à rassembler un certain nombre de documents relatifs à l'École durant le vingtième siècle. Malgré des lacunes importantes sur certaines périodes, ils

²⁰⁷⁴ Le développement qui suit repose notamment sur une conversation avec l'archiviste de l'École des Ponts, à Marne-la-Vallée, le 4 juin 2004.

²⁰⁷⁵ Conversation avec l'archiviste, Marne-la-Vallée, le 16 juin 2003.

²⁰⁷⁶ Nous profitons de cette occasion pour l'en remercier à nouveau.

nous ont permis de retracer peu ou prou l'évolution des enseignements depuis les années soixante.

Difficultés de l'analyse statistique du corps des Ponts et Chaussées

La notion de donnée quantitative prête à confusion. Avancés comme des arguments objectifs et de fidèles reflets de la réalité, les chiffres ne sont pas « donnés », ils procèdent également de constructions. Ils tiennent lieu d'arguments dans une démonstration et peuvent à ce titre être instrumentalisés dans la mesure où ils impliquent un point de vue sur la réalité qu'ils prétendent décrire, valoriser ou dénoncer et sont lestés de revendications sous-jacentes. Aussi l'enquêteur doit-il être attentif aux modes d'obtention et de calcul dont procèdent les chiffres qu'il manie et veiller à ne pas les laisser parler à son insu, sans en maîtriser les soubassements.

Nous avons rencontré plusieurs problèmes dans l'analyse statistique que nous avons mise en œuvre.

. L'état lacunaire des chiffres disponibles

Le problème se pose pour l'ensemble de la haute fonction publique qui méconnaît notamment l'étendue de ses effectifs²⁰⁷⁷. Ces derniers sont en effet sous la responsabilité des corps qui les gèrent parfois en coordination avec le ministère de rattachement de leurs membres. Il n'y a pas de gestion centralisée et interministérielle des agents, ce qui génère des informations « lacunaire[s] et partielle[s]²⁰⁷⁸ ». La Cour des comptes a d'ailleurs souligné « l'incapacité du ministère [de l'Équipement] à dénombrer ses effectifs réels²⁰⁷⁹ », dénonçant dans un rapport « un suivi particulièrement défaillant²⁰⁸⁰ ». Le rapport présidé par Yves-Thibault de Silguy sur l'encadrement supérieur de l'État souligne par ailleurs que « l'absence de données se ressent encore davantage dans l'élaboration d'une vision rétrospective des corps d'encadrement supérieur : peu de corps conservent des données sur leurs effectifs et sur les carrières de leurs membres pour une durée supérieure à dix ans²⁰⁸¹ ». Le corps des Ponts et Chaussées n'échappe pas à cette règle qui ne dispose de pratiquement aucune donnée quantitative

²⁰⁷⁷ Cela a été souligné lors de la discussion du projet de budget de la Fonction publique pour l'année 2004. Cf. par exemple, l'avis présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale du Sénat par Pierre Fauchon, rapporteur, p. 24. Cité par Yves-Thibault De Silguy (prés.), « Moderniser l'État : l'encadrement supérieur », *Rapport au ministre de la Fonction publique, de la Réforme de l'État et de l'Aménagement du territoire*, La documentation française, Paris, décembre 2003, note 33, p.21.

²⁰⁷⁸ Yves-Thibault De Silguy (prés.), *idem*.

²⁰⁷⁹ Cour des comptes, « La fonction publique de l'État », *Rapport au président de la République*, avril 2001, p.449.

²⁰⁸⁰ *Ibid.*, p.466.

²⁰⁸¹ Yves-Thibault De Silguy (prés.), *op. cit.*, 2003, pp.21-22.

brute²⁰⁸² relative notamment aux positions administratives de ses membres, à leurs activités professionnelles ou à leurs lieux d'affectation, recueillie avec précision et régularité avant les années 1990. C'est seulement avec la publication, à partir de 1992, des bilans annuels de gestion du corps, réalisés par le chargé de mission du corps des Ponts et Chaussées puis la « sous-direction des personnels techniques d'exploitation et contractuels » à la direction du Personnel et des Services du ministère de l'Équipement que le recueil de ce type de données commence à se systématiser. Les chiffres disponibles sur les périodes précédentes sont éparés et relèvent de comptage dont il est difficile de vérifier la rigueur. Jusqu'à présent, les différents représentants du corps ne disposaient pas d'outil simple permettant d'avoir un aperçu sur les carrières des ingénieurs des Ponts. Pour obtenir un tant soit peu de perspective sur les membres du corps, le chercheur était condamné à « piocher » les informations afférentes au sein des photographies annuelles du corps que constituent ses annuaires. Or ces derniers comprennent l'ensemble des élèves qui ont été formés à l'École des Ponts et Chaussées, les élèves dits « civils » y compris. Si l'on considère par exemple les annuaires dans le format qu'ils adoptent depuis une dizaine d'années, cela représente pour chaque annuaire près de six cents pages répertoriant plus de seize mille ingénieurs ! Depuis l'année 2006, non seulement un annuaire spécifique au corps des Ponts a pour la première fois été réalisé mais il s'agit en outre d'un annuaire des carrières, destiné à devenir « le *Who's Who ?* du corps des Ponts²⁰⁸³ ». Malgré son prix élevé²⁰⁸⁴ qui témoigne de la richesse des informations auxquelles il permet d'accéder pour un chasseur de têtes du secteur privé, l'annuaire contient de nombreuses lacunes. Les informations qu'il catalogue pour chaque membre du corps reposent sur la bonne volonté de chacun de les transmettre à l'AIPC, ce que beaucoup n'ont pas fait. En sus de ce manque d'exhaustivité dans les chiffres disponibles, le chercheur est confronté à l'absence d'harmonisation des données qu'il a tant bien que mal recueillies.

. La multiplication de données non harmonisées

Les chiffres disponibles sont non seulement disparates selon les institutions dont ils émanent mais ils se contredisent également au sein d'une même source.

²⁰⁸² Notre volonté de travailler sur des données homogènes et vérifiables dans une perspective un tant soit peu longitudinale nous conduit à exclure de cette mise au point les analyses statistiques de seconde main disponibles dans les enquêtes sociologiques ou historiques existantes.

²⁰⁸³ Conversation avec un responsable de l'AIPC, le 19 avril 2007.

²⁰⁸⁴ L'annuaire des carrières du corps des Ponts est vendu cinq cents euros toutes taxes comprises dans sa version de l'année 2006.

Pour donner quelques exemples précis parmi d'autres, les données concernant les affectations des jeunes IPC en sortie d'école diffèrent selon qu'elles sont relevées par l'ENPC qui en rendait compte dans ses publications *L'École des Ponts depuis 1960*, par le chargé de mission du corps qui gère les sorties d'École et élabore à cette fin ses propres tableaux excel ou par les services gestionnaires de la DPS qui présentent leurs propres effectifs dans les bilans de gestion du corps des Ponts et Chaussées. Selon que l'on s'adresse à l'une ou l'autre de ces institutions les chiffres concernant un même sujet s'avèreront (parfois radicalement) différents.

L'analyse des bilans de gestion du corps relève également d'un véritable casse-tête. D'une année sur l'autre, les chiffres indiqués sous un item identique sont modifiés sans explication. Il en est ainsi par exemple des effectifs d'IPC présents dans les DDE. Pour être précise, si l'on considère par exemple le nombre d'ingénieurs des Ponts exerçant en DDE en janvier 1992, le bilan de gestion paru en 1992 indique un effectif total de 233, celui de 1993 descend, pour la même date, à 224, celui de 1994 est à nouveau revu à la baisse à 220 et ceux de 1996 et des années suivantes finissent par stabiliser le chiffre à 217. Certes, la faiblesse des écarts mentionnés n'implique pas de différence fondamentale en terme statistique. Néanmoins, la répartition de ces effectifs en fonction des grades d'ingénieur, qui permet d'étudier plus précisément les caractéristiques de ceux qui restent et de ceux qui partent des DDE au fil du temps et selon les conjonctures, diffère parfois radicalement d'un bilan à l'autre. Si les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées sont prétendument 89 à exercer en DDE en janvier 1993, selon le bilan de la même année, ils ne sont plus que 61, à la même date, sur le bilan de l'année suivante. Pour l'année 1994, ils passent de même de 58 à 85. Les écarts annoncés apparaissent cette fois plus problématiques au regard de la faiblesse des effectifs concernés.

D'autre part, malgré les erreurs et les incohérences d'un bilan à l'autre, les effectifs d'IPC en DDE apparaissent de manière relativement précise dans les bilans de gestion qui permettent de tracer leur évolution entre 1982 et 1999. La tendance à la baisse est manifeste bien qu'il faille également la rapporter à la baisse des effectifs totaux du corps²⁰⁸⁵. Néanmoins, à partir du bilan de l'année 1999, la comptabilisation précise de la présence des IPC en DDE, distingués selon leur grade, a disparu. Elle se voit remplacée par un chiffre unique, recouvrant non plus seulement les DDE mais l'ensemble des services déconcentrés de l'État, qui comprennent hormis les DDE, les directions régionales de l'Équipement et les services de la

²⁰⁸⁵ Il nous semble peu rigoureux d'affirmer sans autre précision que les effectifs en DDE baissent de 41% entre 1982 et 1988, comme l'indiquent deux chercheurs du LATTIS, quand on sait par ailleurs que les effectifs totaux du corps passent d'environ 1600 en 1982 à moins de 1300 en 1991.

Navigation. Brusquement, l'effectif qui était en baisse depuis 1982, l'année de référence, passe de 210 ingénieurs des Ponts présents en DDE en janvier 1999 à 272 en services déconcentrés pour la même année. Il n'existe plus d'élément de comparaison pour les effectifs en DDE, à moins de vérifier individu par individu et année après année l'activité des ingénieurs du corps dans les annuaires.

Nous avons été confrontée, en outre, à une difficulté particulière à laquelle semble également s'être heurtée la commission présidée par Y.-T. de Silguy qui qualifie dans son rapport de « peu rigoureuse » la gestion des effectifs de l'encadrement supérieur. Nous avons en effet constaté une inadéquation entre l'effectif réel en activité dans le corps des Ponts et Chaussées (dans et hors du ministère de l'Équipement) et l'effectif budgétaire²⁰⁸⁶. La raison semble en incomber à des erreurs de comptabilisation des entrées dans le corps (recrutement ou bien retour après une période de mise en disponibilité) et les sorties (démission, retraite, mise en disponibilité, rayé des cadres, etc.). Le rapport de Silguy dont les rédacteurs ont rencontré ce problème sur d'autres grands corps, estime entre 10 et 20% l'écart moyen entre les deux effectifs, quelque soit le sens du décalage²⁰⁸⁷.

Par ailleurs, le terme « effectifs totaux du corps » recouvre selon les cas des réalités disparates. Lorsque le chiffre n'est pas commenté, il revient à son lecteur de déterminer s'il inclut ou non les « ingénieurs-élèves », à savoir les ingénieurs non encore nommés « ingénieurs des Ponts et Chaussées », qui sont en formation à l'École en première et deuxième année, la nomination n'intervenant qu'au début de la troisième année à l'ENPC. Ou alors si le chiffre correspond ou non aux ingénieurs dit « en activité », excluant ainsi de fait les retraités, les « ingénieurs-élèves » et les IPC nouvellement nommés qui ont encore un an de formation initiale à accomplir avant d'être affectés sur un poste. Ou encore si, parmi les ingénieurs « en activité », l'auteur du comptage comprend ou non les ingénieurs qui ont été nommés IPC mais ont rendu leur démission afin de travailler dans le secteur privé. Ou enfin, plus rarement, s'il comprend ou non les ingénieurs des Ponts issus du concours professionnel et de la liste d'aptitude ou bien s'il opère un *distinguo* en regroupant les « X-Ponts », soit ceux d'entre le corps qui sont issus de l'École polytechnique.

Enfin, la réforme statutaire intervenue en 2002 porte un point final à toute tentative de mise en perspective des évolutions du corps entre les deux siècles. À partir de 2002 s'ouvre en effet une nouvelle page dans les bilans chiffrés qui comprennent désormais les ingénieurs de

²⁰⁸⁶ Cette distorsion entre les emplois budgétaires et les effectifs réels est également soulignée dans le rapport de la Cour des comptes : *op. cit.*, 2001, pp.472-476.

²⁰⁸⁷ Yves-Thibault De Silguy (prés.), *op. cit.*, annexe 8, en particulier tableau 12, p.54.

l'Aviation civile, les ingénieurs de la Météo et les ingénieurs géographes sans distinction. Impossible désormais de comparer les évolutions du corps des Ponts actuel avec celui, dit traditionnel, d'avant 2002. Cela pose un certain nombre de problèmes dans la mesure où les ingénieurs issus des trois autres corps ne présentaient pas les mêmes profils que ceux du corps des Ponts en terme de positionnement. L'étude des données relatives à chacun des corps avant la « fusion » témoigne notamment d'une plus grande fidélité au ministère de l'Équipement ou aux établissements publics qui lui sont rattachés (IGN, Météo-France) et une faible tendance à l'essaimage hors du secteur public.

Bref, nul besoin de multiplier les exemples à l'infini, on l'aura compris : les chiffres disponibles apparaissent peu fiables. Il ne s'agit pas forcément (ou peut-être pas uniquement) d'un manque de rigueur dans le recueil des données. Les chargés de mission du corps successifs nous ont fait part de la complexité d'un suivi minutieux des parcours des IPC dont les situations administratives sont multiples et les positionnements nombreux dans et hors de la sphère publique. Les services gestionnaires du ministère de l'Équipement dépendent en outre du bon vouloir des organismes d'accueil des IPC pour déterminer avec exactitude la répartition de leurs effectifs. Enfin, on pourrait considérer, avec prudence, que les modifications de nomenclatures d'une année sur l'autre permettent parfois d'atténuer, voire de masquer, des évolutions qui apparaissent peu favorables au ministère de l'Équipement en ce qu'elles soulignent, par exemple, la désertion des services déconcentrés ou, plus généralement, l'autonomisation de son corps d'encadrement supérieur. Les chiffres en effet ne sont pas neutres et peuvent faire l'objet de mises en scène épousant des intérêts stratégiques.

. Une gestion stratégique au cœur d'enjeux institutionnels²⁰⁸⁸

Les dissonances apparentes entre les chiffres disponibles relèvent également du caractère éclaté de la gestion du corps. Le conseil général des Ponts et Chaussées ne dispose que d'une autorité morale dans ce domaine. C'est la direction du Personnel et des Services qui est la véritable gestionnaire. Mais l'association professionnelle du corps prétend également y participer et dispose d'ailleurs de données chiffrées précises sur les positions des IPC. Or ces deux institutions sont porteuses d'intérêts divergents en matière de gestion du corps.

Ainsi l'enquêteur qui souhaite déterminer le niveau de présence des ingénieurs des Ponts et Chaussées en entreprise privée et son évolution, se trouve confronté à un épineux problème. Du côté des bilans de gestion, établis par les services de la direction du Personnel, le critère

²⁰⁸⁸ Repris de manière plus synthétisée dans le corps du texte.

« entreprise privée » n'apparaît pas. Il faut donc « jongler » avec les catégories qui recouvrent les positions administratives en considérant que si l'on additionne les effectifs d'ingénieurs mis en disponibilité et « hors-cadres », on obtient, à peu de choses près²⁰⁸⁹, l'effectif total des IPC en activité appartenant toujours au corps et qui exercent en entreprises privées. Mais les regroupements sont parfois modifiés d'une année sur l'autre et il arrive que les services gestionnaires fondent certaines catégories administratives, additionnant par exemple les « hors-cadres » et les « détachements », brouillant ainsi la perspective longitudinale sur plusieurs années. En outre, le résultat obtenu en termes d'effectifs d'IPC dans le secteur privé apparaît largement inférieur aux chiffres que l'on retrouve par ailleurs, *via* par exemple les informations diffusées par le groupement des associations de la haute fonction publique, dit G16, qui n'indique pas les sources auxquelles il a puisé ses données²⁰⁹⁰. Mais les différences sont encore plus flagrantes avec les données chiffrées de l'AIPC, eu égard à la proximité des deux institutions vis-à-vis du corps des Ponts et Chaussées. L'association professionnelle du corps qui se donne notamment pour mission de promouvoir la mobilité entre les secteurs public et privé entretient à ce titre des relations avec les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ont statutairement quitté le corps en étant « rayés des cadres » ou en donnant leur démission, afin de travailler dans le secteur privé. Elle comptabilise ainsi les démissionnaires dans les effectifs du corps, faisant ainsi largement augmenter le taux de présence des IPC dans le secteur privé. L'association propose par ailleurs un annuaire des « IPC en entreprises » qui comprend en réalité l'ensemble des ingénieurs des Ponts travaillant dans le secteur dit concurrentiel, soit un ensemble bien plus important que le strict domaine des entreprises privées. Si l'on considère néanmoins les données quantitatives de l'association relative au secteur privé proprement dit et que l'on en retire les démissionnaires, on devrait logiquement retrouver des effectifs identiques à ceux relevés par la direction du Personnel. Or la marge d'erreur reste de près de 150 personnes (sur une population de 500 IPC dans le privé pour l'AIPC et de 220 pour la DPS) ! Ces différences ont récemment donné lieu à un échange un

²⁰⁸⁹ Une catégorie particulière d'ingénieurs en détachement travaille en réalité dans le secteur privé et ne sera donc pas comptabilisée. Il s'agit de la catégorie dite 14.5 (le chiffre 14 correspondant à la situation administrative de détachement), qui recouvre les personnes détachées dans des entreprises privées d'intérêt public. Mais le faible effectif concerné n'apparaît pas déterminant. Dans le sens contraire, certains ingénieurs, des femmes la plupart du temps, prennent une disponibilité pour élever leurs enfants et, par conséquent, n'ont pas d'activité professionnelle. Cela concerne également une minorité d'IPC.

²⁰⁹⁰ Un ingénieur des Ponts et Chaussées qui occupa pendant dix ans des fonctions de responsabilité au sein de l'AIPC qu'il a quittée en 2007, était en même temps, et est encore à l'heure actuelle, secrétaire général du G16. On pouvait ainsi s'attendre à ce qu'il ait fourni au groupement d'associations les données relatives au corps des Ponts. Étonnement pourtant, les chiffres concernant, par exemple, le pantouflage diffèrent d'une institution à l'autre.

peu vif entre des représentants des deux institutions, échange auquel nous avons eu l'opportunité d'assister... sans obtenir d'explication sur la divergence de leurs effectifs.

Un des représentants de l'AIPC se rend au bureau du service gestionnaire de la direction du Personnel, l'objet du rendez-vous est précisément de faire le point sur leurs modes respectifs de calcul. Je suis autorisée à assister à la réunion. Le responsable de l'AIPC vient d'être recruté au sein de l'association, je le rencontre donc pour la première fois. Arrivé en retard au rendez-vous, il nous trouve attablés le chef du bureau et moi-même. La situation prête à confusion et donne sans doute le sentiment que j'appartiens également à la DPS. Il nous présente la manière dont il a procédé pour recueillir ses effectifs et déterminer ses catégories. Il fait observer « des divergences assez fortes, notamment sur le privé » avec les bilans de gestion élaborés par la DPS :

« - Chez vous, il est à 17% en 2005 alors que chez nous il monte à 26% précise-t-il, évoquant la dernière publication de la DPS

« - C'est une question de définition, nous n'avons pas la même définition du privé ! lui rétorque le chef de bureau.

« - Je suis demandeur de réponses méthodologiques ! insiste le représentant de l'AIPC. Notre principal doute par rapport à vous, ça tient vraiment au chiffre que vous avancez concernant les entreprises...

« - On ne gère que les IPC donc il n'y a pas de raison de retrouver des démissionnaires dans nos chiffres puisqu'ils n'appartiennent plus au corps !! [...]

« - Mais vous avez une liste de ce que vous mettez dans le privé ? [...] Vous, DGPA, vous avancez un chiffre de 220 agents « en entreprise » en 2005. Il s'agit bien des gens dans le privé là ? [Le chef de bureau confirme] Parmi eux, 178 sont en dispo' mais si on ajoute mes 137 démissionnaires encore en activité, on est encore bien loin des 500 !!

« - 500 c'est quand même beaucoup... clôt le chef de bureau, l'air dubitatif.

La réunion se termine rapidement, le chef de bureau est pressé. Il met fin à l'entretien quelques vingt minutes plus tard. Ils prévoient de s'échanger leurs modes de calculs. Dès le lendemain, nous recevons le chef de bureau et moi-même un courrier électronique signé du représentant de l'AIPC. Il remercie pour l'échange, nous remet la version électronique de ses tableaux et propose de prolonger la discussion. Un mois plus tard, il n'avait toujours pas reçu de réponse de la part du chef de bureau...

L'association professionnelle et la DPS ont en effet intérêt à ce que les chiffres qu'elles avancent valorisent leur travail, leurs actions et leur raison d'être. La direction du Personnel et des Services veille à pourvoir les besoins du ministère de l'Équipement en agents. C'est notamment le rôle du chargé de mission qui est en partie évalué sur les chiffres de démission

et de mise en disponibilité qu'il présente annuellement. Les services gestionnaires n'ont donc nul intérêt à faire valoir un chiffre élevé de départs d'ingénieurs des Ponts dans le secteur privé. À cet égard, le brouillage des pistes quantitatives provoqué par la « fusion » a eu pour effet d'augmenter le taux de présence au sein du ministère et de la sphère publique et de faire radicalement baisser le pourcentage d'IPC dans le secteur privé au regard des effectifs totaux. À l'inverse, l'AIPC encourage et aide les ingénieurs qui viennent rencontrer ses représentants à « faire rayonner » largement le corps « au service de la Nation », autrement dit en dehors de l'État. Elle entretient ainsi un réseau d'ingénieurs des Ponts dans différents secteurs d'activités dans le domaine privé. Se prévalant de cette connaissance et du contact qu'ils ont préservé avec les IPC du secteur privé, y compris ceux qui ont démissionné, ses représentants revendiquent d'être associés à la gestion du corps.

Les instances représentatives et décisionnelles de l'ENPC.

Statut, direction de l'école

	Décret de 1962	1971	1975	1990
statut	Service extérieur du ministère des travaux publics et transports (décret 1939), puis du ministère chargé de			civils mast DES
missions	Ecole supérieure du génie civil, de la construction et des transports, forme des ingénieurs du corps interministériel des ponts et chaussées et des ingénieurs civils			d'orga et la n
domaines	<ul style="list-style-type: none"> • génie civil • construction • énergie • hydraulique • transport • urbanisme 		<ul style="list-style-type: none"> • génie civil • bâtiment • aménagement régional • urbanisme • transport 	par eu régie
organisation	L'école est dirigée par un directeur secondé par un directeur-adjoint			effect
		un directeur des études	un directeur de l'enseignement un directeur de la recherche un directeur de la formation	d'élèv
	Le directeur est assisté par un conseil de perfectionnement un comité d'enseignement	un conseil d'enseignement et de recherche des comités et des commissions pédagogiques	un conseil	les ci des e par a
directeur	Le directeur est choisi parmi les ingénieurs du corps des ponts et chaussées Il est nommé, sur présentation par le conseil de perfectionnement, par décret contresigné par nommé pour cinq ans, peut			scien orienté les tra matiè l'orga
	Le directeur liquide et mandate toutes les dépenses dans la limite des crédits délégués			
budget	Le conseil de perfectionnement donne son avis sur les crédits nécessaires à la bonne scolarité, prêts d'honneur, bourses, acceptation ou refus de dons et legs, subventions,			aux c

	1990	1993
	civils	
de	mastères, CES DESS, DEA, doctorats	
is	d'organisation et de fonctionnement et la répartition des différentes tâches dans	le conseil d'enseignement et de recherche est consulté sur l'organisation des enseignements dans le cadre des orientations fixées par le conseil d'administration
	par eux pour la poursuite des études et la délivrance des diplômes, certificats	
		le directeur élabore le règlement intérieur, le conseil d'administration délibère
	règlement intérieur relatif	le directeur élabore le règlement de scolarité, le conseil d'administration délibère
	effectifs à admettre chaque année	les conditions d'admission des élèves, stagiaires, auditeurs sont fixées par le règlement de scolarité
ant	d'élèves de chaque catégorie	le CER est consulté sur les modalités de recrutement
e		
on		
	les conditions de nomination et d'exercice des enseignants et des chercheurs sont fixés par arrêté	le conseil d'administration délibère sur les conditions de nomination des enseignants le conseil d'enseignement et de recherche est consulté sur les conditions de nomination
ar	scientifique délibère sur orientations scientifiques	le conseil scientifique propose les orientations de la politique scientifique
	les travaux des centres de recherche	
	matière de recherche	le conseil d'administration délibère sur les programmes de recherche
	l'organisation de la recherche	
te		
s,	aux cadres des secteurs publics, privés, aux élèves ou aux personnes qualifiées	

Conseils de l'école

	Décret 1962	1971	1975	1990
CONSEIL DE PERFECTIONNEMENT				
membres de droit	le directeur (président), le directeur adjoint, des directeurs des administrations centrales ayant autorité sur les ingénieurs des ponts	<i>arrêté du 13.11.1971</i> le directeur de l'école, le vice-prés. Conseil des ponts, le directeur du personnel, le directeur des affaires financières, le directeur adjoint et le directeur des études	des membres de la direction des représentants de l'administration	de l'
membres désignés par le ministre	des représentants d'associations	un directeur d'administration centrale extérieure au ministère de l'équipement, des représentants des organisations syndicales, de la FNTF, de la FNB, des ing. du corps, des ing. civils	des membres désignés en	fonc
représentants élus	des représentants du corps enseignant des élèves			
présidence	le directeur de l'école préside le conseil de perfectionnement		une personne	dés
attributions	le règlement intérieur modalités de concours, admissions, effectifs à admettre programme et organisation de l'enseignement attribution du mandat des enseignants			
COMITE D'ENSEIGNEMENT CONSEIL D'ENSEIGNEMENT ET D				
composition	le directeur et le dir-adjoint des représentants des élèves	des représentants des enseignants 2 ingénieurs diplômés	des membres de la direction des personnalités compétentes en matière de recherche	de
présidence	le directeur préside le CER	le directeur des études préside le CER	le directeur préside le CER	
attributions	organisation des enseignements des activités de recherche les modalités de recrutement des élèves, stagiaires, auditeurs les sanctions des études proposition de présentation des enseignants			
CONSEIL SCIENTIFIQUE				
			12 à 20 person	
			délibère sur l'	
			évalue les tr	

1990	1993
direction de l'école,	<p>CONSEIL D'ADMINISTRATION</p> <p>le vice-président du Conseil général des ponts et chaussées, le directeur du personnel, le directeur de la recherche au ministère de l'équipement, le directeur chargé des enseignements supérieurs, le directeur de la recherche au ministère chargé de la recherche, le directeur du budget</p>
s en fonction de leur compétence	8 personnalités qualifiées dont 3 membres sur proposition du conseil d'administration et 2 membres de l'Association des anciens
	6 représentants des enseignants et chercheurs
	3 représentants des élèves
	1 représentant des personnels administratifs et techniques
bonne désignée par le ministre	le président du conseil d'administration est élu parmi les 3 personnalités qualifiées choisies par le Ministre le directeur assiste aux séances avec voix consultative
	le règlement de scolarité
	et les programmes de recherche
	conditions de nomination des enseignants
ENT ET DE RECHERCHE	budget, compte financier et affectation des résultats, (...), création de filiales, participation à des groupements d'intérêt public, (...), dépôt de brevet (...), rapport annuel du directeur
direction de l'école	
tentés des chercheurs	
: CER	
les conditions de nomination des enseignants	
	le règlement de scolarité
12 à 20	personnalités désignées par le ministre de l'équipement, après avis du ministre chargé de la recherche
délibère	sur les orientations de la politique scientifique de l'école
évalue	les travaux réalisés par les centres de recherche

Recrutement des Polytechniciens

Tableau indiquant la position du premier et du dernier Polytechnicien intégré au sein du corps des Ponts et Chaussées sur la période 1987-2005

(Source : réalisé à partir des données croisées : DPS, Bilans de gestion ; bases de données des chargés de mission du corps ; ENPC, Rapports d'activité)

Promotion de l'X	Année de sortie	Rang du 1er	Rang du dernier
X 84	1987	13	51
X 85	1988	9	33
X 86	1989	4	36
X 87	1990	13	49
X 88	1991	12	55
X 89	1992	12	47
X 90	1993	13	50
X 91	1994	11	62
X 92	1995	12	48
X 93	1996	12	48
X 94	1997	10	64
X 95	1998	10	48
X 96	1999	12	69
X 97	2000	11	71
X 98	2001	7	92
X 99	2002	13	106
X 2000	2003	12	77
X 01	2004	12	66
X 02	2005	4	86

Flux de recrutements annuels des quatre corps de 1990 à 1999

(Source : DPS, base de données du chargé de mission de la fusion)

Flux recrutement-IPC

FLUX DE RECRUTEMENT ANNUUEL IPC

Années	X		ENS		Autres externes (INA, sur titres)	Concours interne ou professionnel		Examen professionnel ou liste d'aptitude		Loi 70-2	Recrutement réel total
	Places offertes	Recrutement réel	Places offertes	Recrutement réel		Places offertes	Recrutement réel	Places offertes	Recrutement réel		
1990	24	24	2	2		7	7	5	5		38
1991	28	28	2	2		8	8	6	6		44
1992	28	28	3	3		11	11	6	6		48
1993	27	27	2	2		10	10	5	5		44
1994	28	28	3	2		10	10	5	5		45
1995	27	27	2	2		7	7	4	4		40
1996	29	29	3	3		10	10	6	6	1	49
1997	28	28	2	2		10	10	5	5		45
1998	28	28	2	2		9	9	4	4	1	44
1999	28	28	2	2		10	10	5	5	1	46

Flux recrutement-IGN

FLUX DE RECRUTEMENT ANNUEL IGN

Années	X		ENS		Autres externes (INA, surtitres)	Concours interne ou professionnel		Examen professionnel ou liste d'aptitude		Loi 70-2	Recrutement réel total
	Places offertes	Recrutement réel	Places offertes	Recrutement réel		Places offertes	Recrutement réel	Places offertes	Recrutement réel		
1990	3	2	1	0	0	2	2	2	2		6
1991	4	1	1	0	0	2	2	1	1		4
1992	4	1	1	0	0	2	1	1	1		3
1993	4	4	1	0	0	2	2	1	1		7
1994	2	2	0	0	0	1	0	0	0		2
1995	2	2	0	0	0	1	1	1	1		4
1996	2	2	0	0	0	1	0	0	0		2
1997	2	2	0	0	0	0	0	1	1		3
1998	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
1999	2	2	0	0	0	1	1	1	1	0	4

FLUX DE RECRUTEMENT ANNUEL IAC

Années	X		ENS		Autres externes (INA, sur titres)	Concours interne ou professionnel		Examen professionnel ou liste d'aptitude		Loi 70-2	Recrutement réel total
	Places offertes	Recrutement réel	Places offertes	Recrutement réel		Places offertes	Recrutement réel	Places offertes	Recrutement réel		
1990	4	4	1	0		2	2	2	1		7
1991	3	2	2	2		2	2	2	2		8
1992	4	4	0	0		2	2	2	2		8
1993	3	3	1	1		2	2	2	1		7
1994	4	4	0	0		2	2	2	2		8
1995	3	3	1	1		2	2	2	2		8
1996	2	2	0	0		1	1	1	1		4
1997	1	1	1	0		1	1	1	1		3
1998	2	2	0	0		1	1	1	0		3
1999	2	2	1	1		1	2	1	0		5

Flux recrutement-METEO

FLUX DE RECRUTEMENT ANNUEL METEO

Années	X		ENS		Autres externes (INA, sur titres)	Concours interne ou professionnel		Examen professionnel ou liste d'aptitude		Loi 70-2	Recrutement réel total
	Places offertes	Recrutement réel	Places offertes	Recrutement réel		Places offertes	Recrutement réel	Places offertes	Recrutement réel		
1990	2	0	1	0	4	2	1	1	1		6
1991	1	0	1	0	7	1	1	1	1		9
1992	1	1	1	0	1	1	1	1	0		3
1993	2	0	1	0	2	2	2	2	2		6
1994	2	3	1	0	4	2	2	2	2		11
1995	1	1	1	1	1	1	1	1	1		5
1996	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6
1997	1	1				1	1			1	3
1998	1	1						1			2
1999	1	1				1	1				2

Composition et flux de recrutements interne et externe annuel dans le corps des Ponts et Chaussées de 1985 à 2005

(Source : réalisé à partir des données croisées : DPS, Bilans de gestion ; DPS, bases de données des chargés de mission du corps ; AIPC, archives personnelles)

Composition et flux de recrutements interne et externe annuel dans le corps des Ponts et Chaussées

Année	Polytechniciens et ENS*	dont Normaliens	Concours professionnel	Liste d'aptitude	Loi 70.2 (militaires)	Total
1985	27	2	8	4		39
1986	26	2	8	5		39
1987	24	2	8	3		35
1988	22	2	8	3		33
1989	22	2	7	4		33
1990	26	2	8	5		39
1991	30	2	11	6		47
1992	31	3	11	6		48
1993	29	2	10	5		44
1994	30	2	10	5		45
1995	29	2	7	4		40
1996	32	3	10	6	1	48
1997	30	2	10	5		45
1998	30	2	9	4	1	44
1999	30	2	10	5	1	46
2000	30	2	10	5		45
2001	32	3	10	5		47
2002	44	6	13	8		65
2003	39	6	13	8	1	61
2004	38	5	13	8	1	61
2005	39	6	13	8	1	61

*auxquels s'ajoutent après 2002 ENPC et INA-PG

Les affectations professionnelles à la sortie de l'ENPC

(Source : DPS, bases de données d'un chargé de mission du corps)

AFFECTATIONS au 1/6/2002 DES IPC ISSUS DE L X ET DE L ENS POUR LES 20 DERNIERES ANNEES

Année de titularisation	Effectif total	SD (1)	AC + Cab (2)	RST (3)	Ecole Recherche	CGPC Inspections	International	Autres ministères	Collectivités locales	Etitmts publics	Privé	Décès maladie formation	Taux METL sur effectif total
2000	28	11	1	1	6			5		1	1	2	67,9%
1999	27	11	1	3	1	1		4			6		63,0%
1998	32	10	2	1	4		2	7		1	5		53,1%
1997	28	8	2		1			5		5	7		39,3%
1996	33	6	2	1	4		1	9	1	4	5		39,4%
1995	27	3	3	2	3		4	1		4	7		40,7%
1994	30	4	2		3		2	5	1	3	8	2	30,0%
1993	31	6	1	1	2		1	3	1	4	12		32,3%
1992	26	4	4		2		3	2		3	7	1	38,5%
1991	21	2	1	2	5		1	1			8	1	47,6%
1990	22	2		1	1		4		1	3	10		18,2%
1989	23	1	1	2	4				1	4	10		34,8%
1988	26	1	3	3	2		2	2		3	10		34,6%
1987	27	1	3	1	1		1	4		6	11		18,5%
1986	26	1	1	1	4		1	2		6	10		26,9%
1985	26	2	1	1	2		2	2	1	4	11		23,1%
1984	25	1	1		4				1	5	12	1	24,0%
1983	26	4	1	2	1	1		1	2	2	12		34,6%
1982	26	5		1	3	1	1	1		4	9	1	38,5%
1981	29	3	1	2	4			1		3	15		34,5%
TOTAL	539	86	31	25	56	3	25	55	9	65	176	8	37,3%

(1) Services Déconcentrés du METL

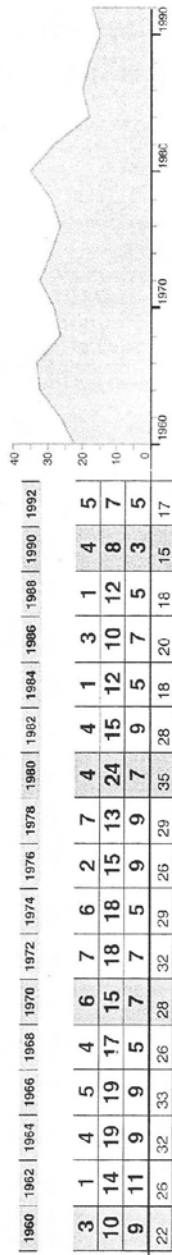
(2) Administration Centrale METL et cabinets

(3) Réseau Scientifique et Technique (hors ENPC)

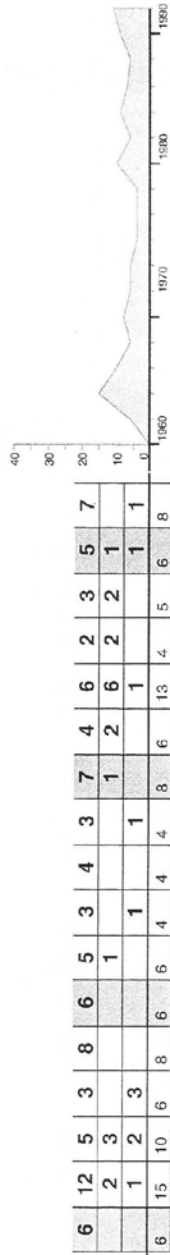
BILAN DES AFFECTATIONS EN SORTIE D'ECOLE (IPC)

Année premier poste	Origine	Recherche (thésard)	International (bques diplmt, UE)	Autres ministères				Sous-total		MELTT				Sous-total MELTT	Démission	Total
				Trésor	DREE	Terrain	Autres	autres ministères	Réseau technique	DDE, SN	DRE	AC				
1994	X,ENS	5	1	3	1	3	3	10	2	12				14	1	31
	CP	1				1	1	1		6				8		10
1995	X,ENS	5	2	4	2	1	1	8	2	7	2	2		13	1	29
	CP					1	1	2	2	6				8		10
1996	X,ENS	9	1	3	1	1	2	7	2	9				11		28
	CP					1	1	2	1	3				5		7
1997	X,ENS	8	1	2		3	1	6	1	14	1	2		18		33
	CP					1		1	2	6	1			9		10
1998	X,ENS	3		1		2	4	7	1	12	3	1		17	2	29
	CP					1		1		7		2		9		10
Total sur 5 ans	X,ENS	30	5	13	4	10	11	38	8	54	6	5		73	4	150
	CP	20,00%	3,33%					25,33%		36,00%				48,67%	2,67%	100,00%
Total sur 5 ans	X,ENS	1	0	0	0	4	3	7	5	28	2	4		39	0	47
	CP	2,13%	0,00%					14,89%		59,57%				82,98%	0,00%	100,00%
Total sur 5 ans	X,ENS,CP	31	5	13	4	14	14	45	13	82	8	9		112	4	197
		15,74%	2,54%					22,84%		41,62%				56,85%	2,03%	100,00%

Sortie des diplômés par secteurs d'activités, ingénieurs du corps



Ministère de l'Équipement
 administration centrale
 services déconcentrés
 réseau scientifique et technique



Autres Ministères
 administrations centrales
 serv. déconcentrés, établi. publics
 collectivités locales

privé

3 1

Note :
 les ingénieurs du corps sont des X et des ENS, auxquels on ajoute les ex. TPE du concours professionnel jusqu'en 1984.

Année	1960	1962	1964	1966	1968	1970	1972	1974	1976	1978	1980	1982	1984	1986	1988	1990	1992
28/29	41	42/43	39	34	34/36	38	33	30	33	34	43	34	33	24/26	26	22	25/26

Ingénieurs du corps répertoriés par promotion

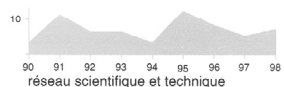
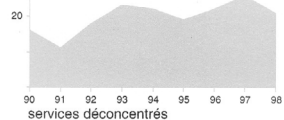
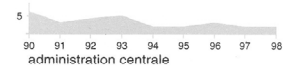
L'école des ponts depuis 1960
 novembre 1995 n°8

Sortie des diplômés par secteurs d'activités, ingénieurs du corps

| 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |

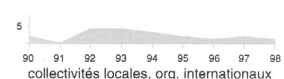
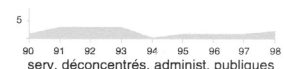
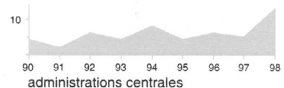
Ministère de l'Équipement

administration centrale	6	3	4	5	2	2	3	2	2
services déconcentrés	16	11	18	23	22	19	22	26	21
réseau scientifique et technique	3	11	6	6	3	12	8	5	7
Total	25	25	28	34	27	33	33	33	30

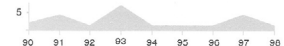


Autres Ministères

administrations centrales	4	2	6	4	8	4	6	5	13
serv. déconcentrés, administ. publiques	1	3	3	3	1	1	1	1	2
collectivités locales, org. internationaux	2		4	4	3	2	1	2	1
Total	7	5	13	11	11	7	8	8	16



<i>privé</i>	2	4	1	7	1	1	1	4	1
--------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---



Ingénieurs du corps répertoriés par promotion | 34/35 | 34/34 | 42/42 | 52/56 | 39/40 | 41/42 | 42/42 | 45/45 | 47/50

Les ingénieurs du corps sont des anciens de l'École polytechnique et de l'École normale, auxquels on ajoute les ingénieurs des Travaux Publics de l'État admis au concours professionnel. Ces derniers, de l'ordre d'une dizaine par an, se répartissent majoritairement dans les services déconcentrés du Ministère de l'Équipement.

Certains ingénieurs du corps des ponts, en service détaché du Ministère de tutelle, occupent, dans la période récente, des postes au Ministère de l'Économie et des Finances. D'autres, préparant une thèse, sont comptabilisés dans le réseau scientifique du Ministère de l'Équipement.

Les positions administratives des ingénieurs des Ponts et Chaussées

(Source : DPS, base de données d'un chargé de mission du corps)

POSITION ADMINISTRATIVE au 1/5/99 DES IPC ISSUS DE L X ET DE L ENS POUR LES 17 DERNIERES ANNEES

Année de titularisation	Effectif total	PNA sur effectif MELTT	PNA hors effectif MELTT	Détachés	Hors cadre	disponibilité ou CLD ou congé parental	Situation irrégulière (à radier)	Radié des cadres ou décès	Taux PNA sur effectif total	Taux PNA + DET sur effectif total
1997	28	17	3	4				4	71,4%	85,7%
1996	33	27	4	2					93,9%	100,0%
1995	27	22	1	3		1			85,2%	96,3%
1994	30	18	4	3		3		2	73,3%	83,3%
1993	31	17	3	7		2		2	64,5%	87,1%
1992	26	8		10		5	1	2	30,8%	69,2%
1991	21	5	7	2		3		4	57,1%	66,7%
1990	22	4	2	8		6		2	27,3%	63,6%
1989	23	6	3	6		6		2	39,1%	65,2%
1988	26	6	4	7		3		6	38,5%	65,4%
1987	27	7	2	8		6		4	33,3%	63,0%
1986	26	4	3	6	2	5		6	26,9%	50,0%
1985	26	2	2	11		3	2	6	15,4%	57,7%
1984	25	4	2	5	2	3	4	5	24,0%	44,0%
1983	26	6	2	4	3	4	3	4	30,8%	46,2%
1982	26	7	2	4	3	1	1	8	34,6%	50,0%
1981	29	4	6	5	1	3	4	6	34,5%	51,7%
TOTAL	452	164	50	95	11	54	15	63	47,3%	68,4%

Effectif	PNA	Détachés	Hors cadre	Disponibilité	Radiation ou décès
452	214	95	11	54	78
	47,3%	21,0%	2,4%	11,9%	17,3%

EVOLUTION DES POSITIONS ADMINISTRATIVES PAR PROMOTION(81 à95) DES IPC ISSUS DE L X ET DE L ENS
entre Octobre 96 et Juin 2002

Année de titularisation	Effectif total	Taux PNA sur effectif total				Taux PNA + DET sur effectif total			
		en 1996	en 1998	en 2000	en 2002	en 1996	en 1998	en 2000	en 2002
1995	27	92,6%	85,2%	85,2%	51,9%	100,0%	96,3%	96,3%	74,1%
1994	30	86,7%	76,7%	66,7%	56,7%	93,3%	86,7%	80,0%	66,7%
1993	31	87,1%	64,5%	58,1%	38,7%	96,8%	87,1%	80,6%	61,3%
1992	26	73,1%	46,2%	26,9%	30,8%	92,3%	76,9%	69,2%	65,4%
1991	21	61,9%	57,1%	57,1%	52,4%	71,4%	66,7%	66,7%	52,4%
1990	22	59,1%	27,3%	22,7%	18,2%	86,4%	63,6%	54,5%	54,5%
1989	23	73,9%	39,1%	26,1%	26,1%	82,6%	60,9%	52,2%	52,2%
1988	26	53,8%	38,5%	34,6%	42,3%	69,2%	65,4%	69,2%	57,7%
1987	27	44,4%	29,6%	33,3%	29,6%	81,5%	59,3%	63,0%	55,6%
1986	26	38,5%	26,9%	30,8%	23,1%	69,2%	50,0%	50,0%	42,3%
1985	26	23,1%	15,4%	15,4%	26,9%	61,5%	57,7%	57,7%	50,0%
1984	25	28,0%	24,0%	24,0%	24,0%	56,0%	44,0%	44,0%	40,0%
1983	26	30,8%	30,8%	42,3%	34,6%	50,0%	50,0%	50,0%	46,2%
1982	26	23,1%	30,8%	30,8%	34,6%	50,0%	50,0%	46,2%	42,3%
1981	29	34,5%	37,9%	34,5%	31,0%	58,6%	55,2%	48,3%	48,3%
Total	391	54,5%	42,7%	39,9%	35,0%	74,9%	65,2%	62,4%	54,2%

Comparaison de la structure des positions administratives des quinze dernières années
entre Octobre 96, Novembre 98, mars 2000 et juin 2002

Etat des 15 dernières années en	Effectif	PNA	Détachés	Hors cadre	Disponibilité	Radiation ou décès	PNA + Détachés
1996(soit de 81 à 95)	391	213	80	3	34	61	293
1998(soit de 83 à 97)	397	202	83	6	50	56	285
2000(soit de 84 à 98)	403	50,9%	20,9%	1,5%	12,6%	14,1%	71,8%
2002(soit de 86 à 00)	407	49,9%	22,1%	1,0%	13,6%	13,4%	72,0%
		166	81	4	74	52	277
		48,2%	19,9%	1,0%	18,2%	12,8%	68,1%

Positions administratives des ingénieurs des Ponts et Chaussées issus du concours externe, titularisés entre 1981 et 1995.

(Source : DPS, base de données d'un chargé de mission du corps des Ponts et Chaussées)

**Tableau : « Positions administratives des jeunes ingénieurs des Ponts
(issus de l'X et de l'ENS). Comparaison 1997-2000 »**

(Source : AIPC, archives personnelles)

Ancienneté	Effectif total		PNA MELT		PNA hors MELT		Détachés et Hors Cadres		Privé		% PNA/DET/Privé	
	1997	2000	1997	2000	1997	2000	1997	2000	1997	2000	1997	2000
1 à 3 ans	88	93	71	64	7	10	7	11	3	8	89/8/3	79/12/9
4 à 6 ans	69	88	34	54	11	7	13	14	11	13	65/19/16	69/16/15
7 à 9 ans	76	69	34	17	9	7	16	20	17	25	57/21/22	35/29/36
10 à 12 ans	77	76	13	15	10	9	26	23	28	29	30/34/36	32/30/38
13 à 15 ans	81	77	18	10	6	8	21	25	36	34	30/26/44	23/32/45
1997 Total %	391		170		43		83		95			
2000 Total %		403	44		11		21		24		55/21/24	
			160		41		93		109			50/23/27
			40		10		23		27			
Sans les 6 dernières promos												
1997 Total	234		65		25		63		81			
2000 Total		222	42		24		68		88			30/30/40

POSITION ADMINISTRATIVE au 1/6/2002 DES IPC INTEGRES PAR VOIE DE CONCOURS PROFESSIONNEL POUR LES 21 DERNIERES ANNEES

Année de titularisation	Effectif total	PNA sur effectif MELTT	PNA hors effectif MELTT	Détachés	Hors cadre	disponibilité ou CLD ou congé parental	Situation irrégulière (à radier)	Retraite, radié des cadres ou décès	Taux PNA sur effectif total	Taux PNA + DET sur effectif total
2001	10	7	1	2					80,0%	100,0%
2000	10	9	1						100,0%	100,0%
1999	9	7	1	1					88,9%	100,0%
1998	10	9	1						100,0%	100,0%
1997	10	9	1						100,0%	100,0%
1996	7	4	1	2					100,0%	100,0%
1995	13	10	1	1		1			84,6%	92,3%
1994	7	4		3					57,1%	100,0%
1993	11	7		3				1	63,6%	90,9%
1992	8	4		4					50,0%	100,0%
1991	7	4	1	2					71,4%	100,0%
1990	8	5		3					62,5%	100,0%
1989	8	8							100,0%	100,0%
1988	8	2		5	1				25,0%	87,5%
1987	8	4	1	3					62,5%	100,0%
1986	8	4	1	3					62,5%	100,0%
1985	8	4	1	1	1			1	62,5%	75,0%
1984	8	3		3	2				37,5%	75,0%
1983	8	3	1	2		1		1	50,0%	75,0%
1982	8	6		1				1	75,0%	87,5%
1981	9	4		1		2		2	44,4%	55,6%
TOTAL	183	117	12	40	4	4	0	6	70,5%	92,3%

Effectif	PNA	Détachés	Hors cadre	Disponibilité	Retraite ou décès
183	129	40	4	4	6
	70,5%	21,9%	2,2%	2,2%	3,3%

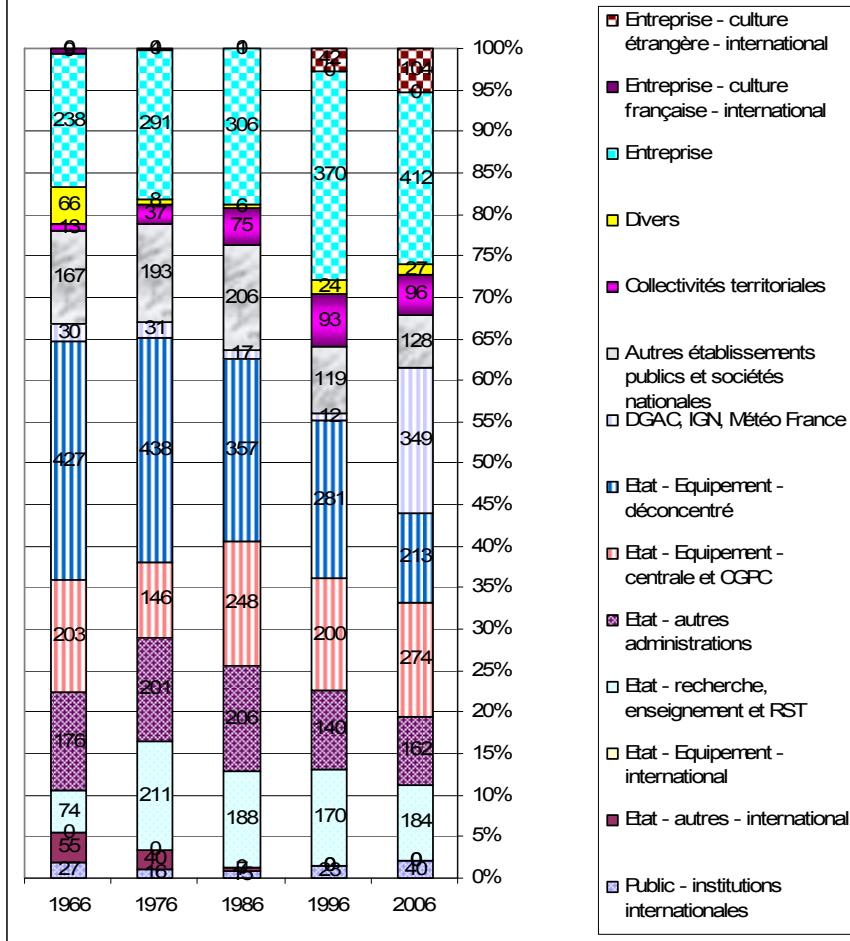
**Affectations des ingénieurs
des Ponts et Chaussées par
secteurs d'activité
(1966-2006)**

Tableau « Effectifs des IPC en services déconcentrés (1966-2006) »

(Source : AIPC, archives personnelles)

Affectation des ingénieurs des ponts par secteur d'activité, d'après annuaires 66 à 2006					
Rubrique	2006	1996	1986	1976	1966
Public - institutions internationales	40	23	15	16	27
Etat - autres - international	0	0	7	40	55
Etat - Equipement - international	0	0	0	0	0
Etat - recherche, enseignement et RST	184	170	188	211	74
Etat - autres administrations	162	140	206	201	176
Etat - Equipement - centrale et CGPC	274	200	248	146	203
Etat - Equipement - déconcentré	213	281	357	438	427
DGAC, IGN, Météo France	349	12	17	31	30
Autres établissements publics et sociétés nationales	128	119	206	193	167
Collectivités territoriales	96	93	75	37	13
Divers	27	24	6	8	66
Entreprise	412	370	306	291	238
Entreprise - culture française - international	0	0	1	4	9
Entreprise - culture étrangère - international	104	42	0	0	0
TOTAL	1989	1474	1632	1616	1485
dont emploi à l'étranger	140	63	23	60	91
dont UE	52	27	0	0	0

Affectation des ingénieurs des ponts par secteur d'activité, d'après les annuaires 1966 à 2006



Qui dirige les DDE ?

Tableau : « Répartition par origine des titulaires des services ordinaires départementaux, puis des DDE (1948-2002) ».

(Source : CHATZIS Kostas et RIBEILL Georges (prés.), « Le corps comme lieu d'articulation des métiers et des carrières. Éclairages historiques à partir du cas des corps des ponts et chaussées et des travaux publics de l'État », *Rapport pour la DGAFP*, février 2004, p.57.)

Sources :

- Annuaire du Ministère des Travaux publics et des Transports, 1948 (Section Travaux publics).
- Annuaire du Ministère des Travaux publics, 1964-1965.
- Annuaire du Ministère de l'Équipement et du Logement, 1968-1969 (Edition 1969).
- Annuaire du Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, 1985.
- Annuaire du MELT, 2002.

Codification :

- X-PC : ingénieurs du corps des ponts et chaussées, ayant passé par l'École polytechnique
- PC autres : ingénieurs du Corps des ponts et chaussées, d'autres origines (pour l'essentiel des anciens ITPE, surtout pour les périodes les plus récentes)
- PC-ENTPE : ingénieurs du Corps des ponts et chaussées, anciens ITPE ayant passés par l'École des Travaux publics de l'État
- ICo : ingénieurs du Corps de la Construction
- ITPE : ingénieurs du Corps des Travaux publics de l'État

Postes	1948		1965		1968-1969			1985				2002			
	X-PC	PC autres	X-PC	PC autres	X-PC	PC autres	ICo	X-PC	PC autres	dont PC-ENTPE	div.	X-PC	PC-ENTPE	ITPE	div.
effectif	66	24	61	29	48	25	21	53	37	16	5*	31	39	11	12**
%	73 %	27 %	68 %	32 %	51 %	27 %	22 %	56 %	39 %	17 %	5 %	33 %	42 %	12 %	13 %
âge moyen	50 ans	58 ans	49 ans	58 ans	50 ans	59 ans	?	48 ans	53 ans	52 ans	?	51 ans	58 ans	57 ans	?
plus jeune	37 ans (Corse)	53 ans	40 ans	50 ans	41 ans	48 ans	?	37 ans	31 ans (Hte-Corse)	31 ans		43 ans	44 ans	52 ans	?
plus âgé	60 ans	61 ans	60 ans	64 ans	62 ans	65 ans	?	55 ans	60 ans	54 ans		59 ans	64 ans	64 ans	?

* Soit : 1 Chef de service administratif (CSA) , 2 administrateurs civils, 2 urbanistes en chef de l'État (UCE).

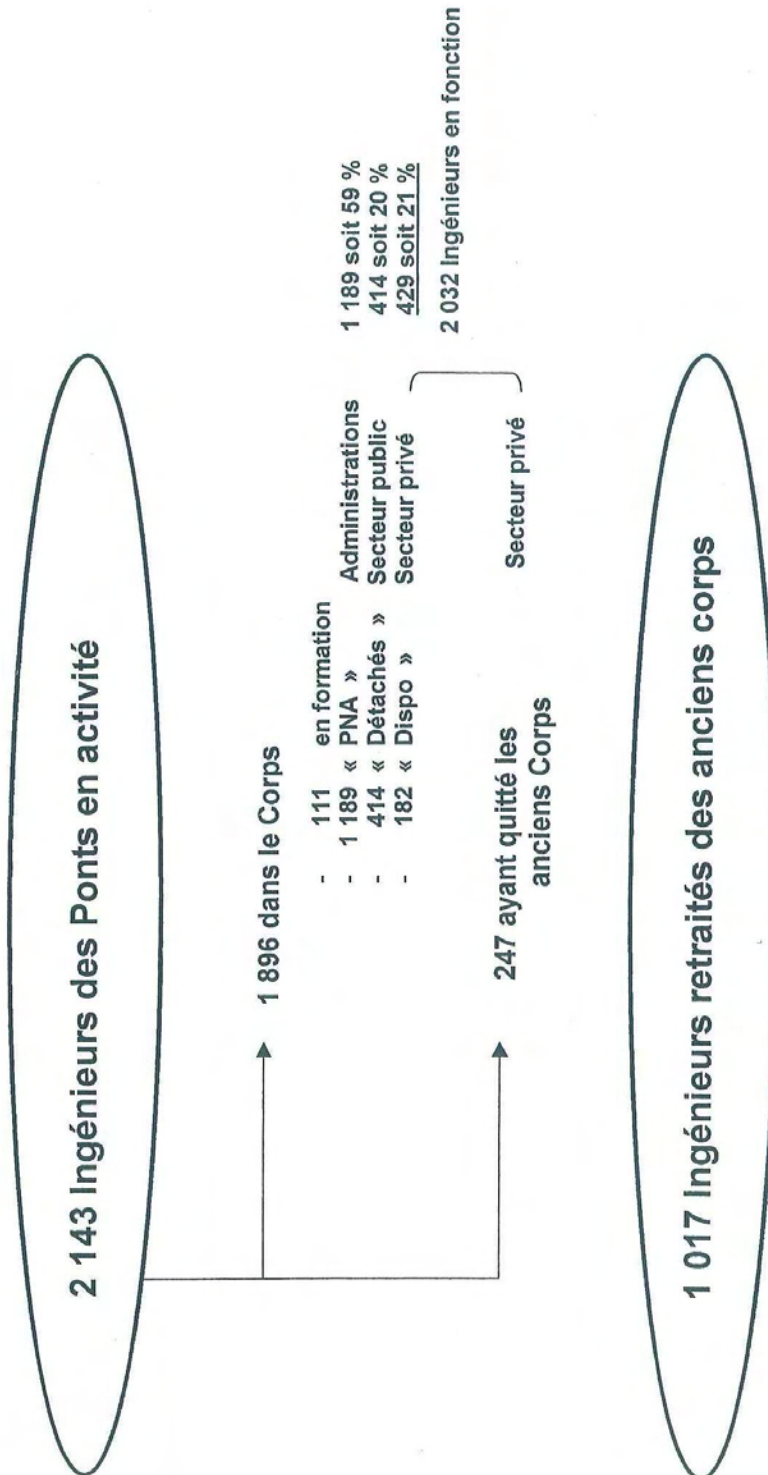
** Soit : 5 Architectes urbanistes en chef de l'État (AUCE) ; 3 administrateurs civils hors classe (ACHC) ; 3 APSD ; 1 chef adjoint de service administratif (CASA).

Commentaires :

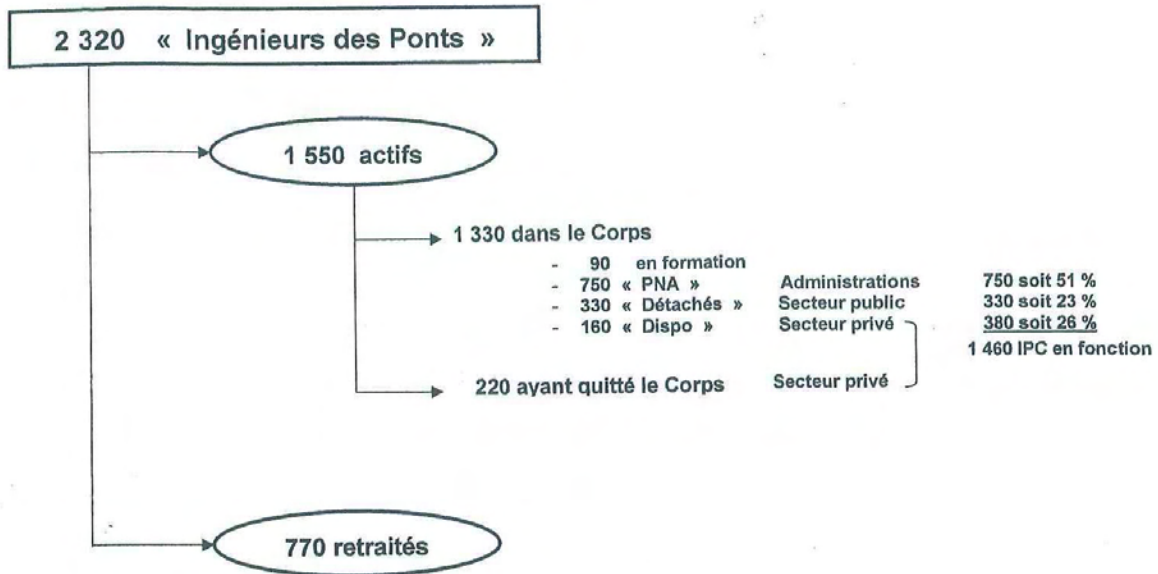
- 1/ De 1948 à 1965, l'évolution est lente, favorable aux PC autres (+ + 5 %).
- 2/ On voit qu'après 1966, la place faite aux ICo (+ 22 postes) a été principalement concédée par les seuls X-PC (- 13 postes et - 17 %), un peu moins par les autres IPC (- 4 postes et - 5 %).
- 3/ De 1969 à 1985, l'effacement du corps des ICo s'est opéré en faveur des X-PC et des PC-ENTPE.
- 4/ En 2002, le % abandonné par les X-PC depuis 1985 a été concédé surtout aux "TPE" purs et aux divers...

Situation des 4 corps avant la fusion

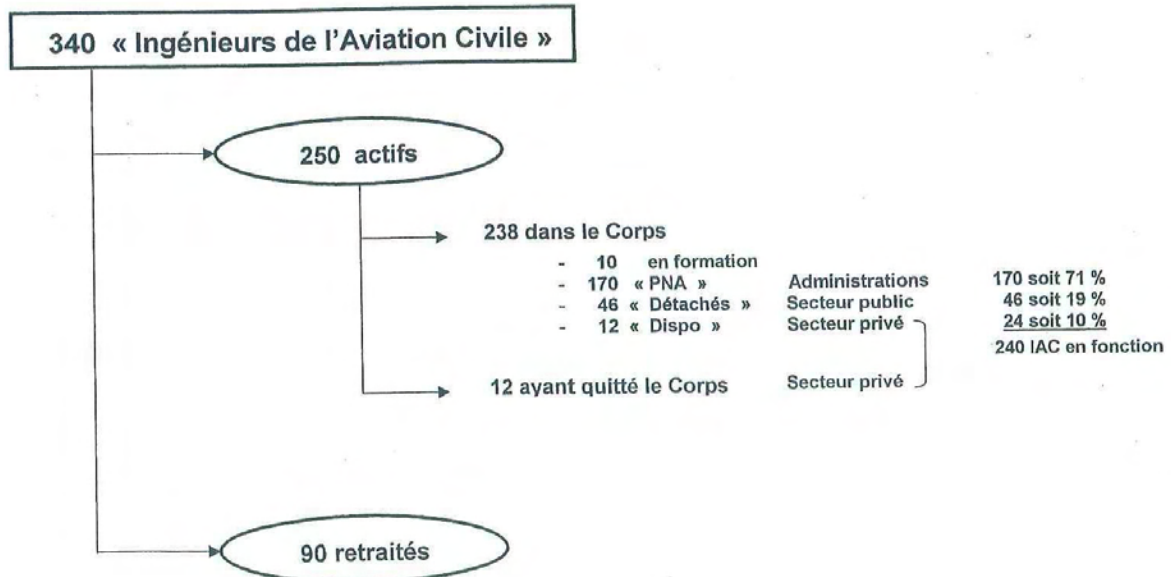
LE NOUVEAU CORPS DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES



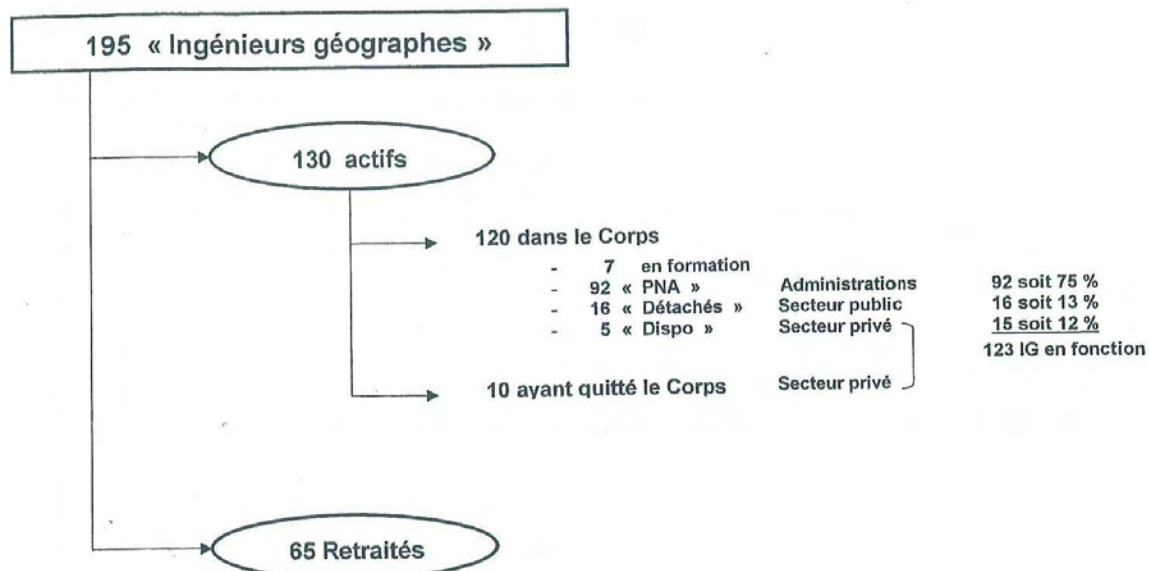
**LES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES
(Ancien corps des Ponts, avant fusion)**



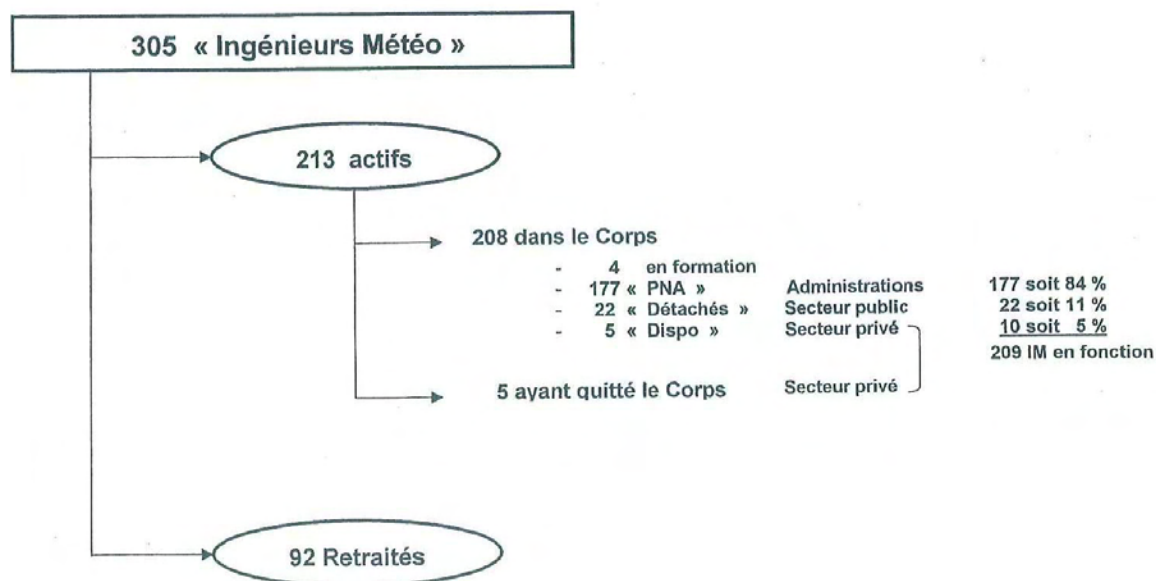
**LES INGENIEURS DE L'AVIATION CIVILE
(Situation avant fusion)**



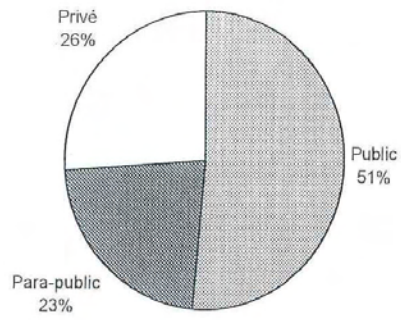
LES INGENIEURS GEOGRAPHES (Situation avant fusion)



LES INGENIEURS DE LA METEOROLOGIE (Situation avant fusion)



Ancien Corps : 1 550 ingénieurs en activité



Nouveau Corps : 2 143 ingénieurs en activité

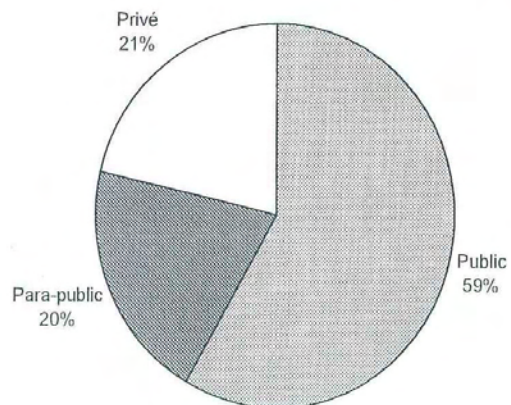


Tableau : « Positions des membres des grands corps d'État en 1982, 1992 et 1998 ».

(Source : G16, Groupe des associations de la haute fonction publique, avril 1998, p.16.)

	POSITIONS	PNA ou détachés en administration		Détachés ou HC Secteur Parapublic		Privé (Disponibilité ou Rayés des Cadres)		EFFECTIFS TOTAUX
PONTS	1.1.82	943	67%	297	21%	165	12%	1 405
	1.1.92	778	57%	297	21%	301	22%	1 376
	1.1.98	784	54%	340	23%	314	22%	1 439
COUR DES COMPTES	1.1.82	252	79%	35	11%	33	10%	320
	1.1.92	282	73%	57	15%	48	12%	387
	1.1.98	268	73%	60	17%	37	10%	365
GEOGRAPHES	1.1.82	112	97%	1	1%	2	2%	115
	1.1.92	98	85%	2	2%	15	13%	115
METEOROLOGIE	1.1.82	151	90%	11	7%	6	3%	168
	1.1.92	170	85%	15	7%	15	8%	200
	1.1.98	177	88%	14	7%	10	5%	201
MINES	1.1.82	191	39%	105	22%	191	39%	487
	1.1.92	218	37%	108	22%	238	41%	584
	1.1.98	216	37%	129	22%	232	40%	577
INSPECTION DES FINANCES	1.1.82	138	65%	63	30%	11	5%	212
	1.1.92	105	45%	60	26%	68	29%	233
	1.1.98	115	53%	40	19%	60	28%	215
AVIATION CIVILE	1.1.82	173	79%	45	20%	2	1%	220
	1.1.92	168	69%	66	27%	9	4%	243
	1.1.98	179	74%	55	22%	9	4%	243
CONSEIL D'ETAT	1.1.82	210	79%	49	18%	7	3%	266
	1.1.92	197	66%	67	22%	36	12%	300
	1.1.98	213	69%	73	24%	22	7%	308
TELECOM	1.1.82	717	82%	69	8%	94	10%	880
	1.1.92	837	75%	95	9%	174	16%	1 106
	1.1.98	848	73%	92	8%	214*	19%	1 154
GREF	1.1.82	980	75%	250	19%	75	9%	1 305
	1.1.92	870	69%	250	20%	140	11%	1 260
	1.1.98	848	68%	276	22%	132	10%	1 256
ADMINISTRATEURS CIVILS	1.1.82	2 006	68%	901	30%	37	2%	2 944
	1.1.92	1 639	58%	934	33%	252	9%	2 825
	1.1.98	1 348	48%	1 229	44%	233	8%	2 810
PREFECTORALE	1.1.82	177	95%	5	3%	3	2%	185
	1.1.92	205	93%	5	2%	9	5%	219
INSEE	1.1.82	480	98%	1	0%	8	2%	489
	1.1.92	525	91%	15	3%	39	7%	579
	1.1.98	590	92%	15	2%	40	6%	645
TOTAL 1.1.82		6 530	72%	1 832	22%	634	6%	8 996
TOTAL 1.1.92		6 092	65%	1 991	21%	1 344	14%	9 427
TOTAL PARTIEL 1.1.98		5 586	60%	2 323	25%	1 303	15%	9 212

* y compris 716 ingénieurs dans le Groupe France Télécom (pour rester homogène avec les années précédentes).

La formation scolaire du corps des Ponts et Chaussées

La question des effets de la formation scolaire

L'objet d'étude que nous nous sommes donnée, de par sa nature et sa temporalité, ne nous permet pas de traiter la question de sa performativité sur l'action publique. Si nous prenons au sérieux les intentions des réformateurs et des formateurs qui, dans leur démarche, postulent l'existence d'effets de la formation sur les futurs hauts fonctionnaires et, partant, sur l'action publique qu'ils sont chargés de mener, nous ne sommes pas en mesure d'avancer des résultats sur la réalité de ces effets et la dimension performative de la formation.

Outre le fait que nous manquons de recul historique pour analyser les conséquences des dispositifs que nous allons étudier, cette question nous semble largement spéculative. Le facteur « formation » devrait en effet être isolé afin de déterminer si les changements éventuellement opérés dans la manière dont ces hauts fonctionnaires participent à l'action publique sont en définitive de son ressort, et distinguer ainsi les liens de corrélation des liens de causalité. Or il nous semble peu aisé de mettre à part les autres variables qui composent la réalité professionnelle de ces agents, parmi lesquelles on peut penser que la conjoncture, le budget, le métier, l'évolution des techniques, ou les différents postes occupés, jouent également un rôle important. Il nous semble difficile par conséquent de déterminer, toutes choses étant égales par ailleurs, le poids et le rôle de la formation. Nous partons donc du principe que si les enjeux liés à la formation sont l'objet de débats houleux au sein du corps, qu'ils relèvent des dossiers dits « sensibles » du cabinet du Ministère, et qu'ils mettent en jeu d'importantes personnalités du corps des Ponts et Chaussées, c'est qu'ils sont dignes d'intérêt pour l'analyste. Dès lors, sans nous déterminer sur les conséquences éventuelles de la formation sur la manière dont ces jeunes hauts fonctionnaires produiront une partie de l'action publique de demain, nous prenons au sérieux les intentions des acteurs de la réforme et nous en analysons les *outputs* des dispositifs étudiés comme des « potentialités ».

Le tronc commun des enseignements dans le « rapport Lespinard »

(Source : Tableau récapitulatif des enseignements proposés dans le tronc commun, *Rapport Lespinard*, annexes)

	1ère Période	2ème Période	3ème Période	4ème Période
Durée (semaines)	3	12	15	4
Horaires disponibles				
cours	60	240	150	80
Travaux en groupe	45	180	112	60
Total Disponible	105	420	262	140
Horaires proposés				
cours	85	274	164	60
Travaux en groupe	20	150	90	85
Total proposé	105	424	254	145
1	85	170	0	0
<i>Sciences de l'ingénieur</i>				
1.1		30		
1.2	35			
1.3	20	90		
1.4		30		
1.5		20		
1.6	30			
2	0	104	74	60
<i>Enseignements généraux</i>				
2.1		30		
2.2				20
2.3			30	
2.4				20
2.5				20
2.6		30		
2.7		44	44	
3	0	0	90	0
<i>Sciences et techniques relevant du champ de l'aménagement</i>				
3.1			30	
3.2			30	
3.3			30	
4	20	150	90	85
<i>Séminaires et Travaux en Groupe</i>				
4.1		15		
4.2				35
4.3		10		
4.4		15		
4.5				35
4.6		10		
4.7		45	90	
4.8		20		
4.9		20		
4.10	20	15		15

Tableau des enseignements spécialisés de l'ENPC et leurs évolutions entre 1973 et 1983

(Source : synthèse réalisée à partir des archives de l'ENPC : comptes rendus des conseils de perfectionnement et rapports d'activité.)

Quelques enseignements spécialisés de l'ENPC (1973-1983)

* mars de la deuxième année à janvier de la troisième année

Aménagement urbain et régional : 23 demi-journées, puis 60 à partir de 1976 (alors décliné en Économie de l'urbanisme, Aspects administratifs et financiers de l'urbanisme, etc.)

Architecture : 7 demi-journées, puis 15 à partir de 1975.

Bâtiment et Logement : 23 demi-journées, puis augmenté régulièrement jusqu'à se stabiliser à 74 demi-journées en 1977 (dont Économie et Droit de la construction).

Économie des transports : 12 demi-journées, auxquelles s'ajoute en 1977 un séminaire d'analyse des processus de décision : total : 20-demi-journées.

Microéconomie : 12 demi-journées : devient « choix économique des projets » en 1974, puis « macroéconomie » en 1975, puis « politique économique » en 1980, avec 20 demi-journées.

Économie publique : 23 demi-journées, puis 12 après 1976. Rebaptisé « Politique économique » en 1978 avant d'être supprimé en 1980 (fusionne avec l'ancien cours de macroéconomie).

Gestion des entreprises : 20 demi-journées, puis 31 à partir de 1976, et 20 après 1979.

Technique de communication : 16 demi-journées, puis 9 après 1980.

Droit administratif : 18 demi-journées, puis 22 à partir de 1978.

Routes et circulation routière : 12 demi-journées, puis 15 à partir de 1977.

Chemin de fer : 12 demi-journées, puis 20 à partir de 1977.

Circulation et transport urbain : 7 demi-journées puis augmente jusqu'à 16 à partir de 1977.

Conception des ponts : 14 demi-journées.

Informatique : 23 demi-journées.

Séminaire d'économie appliquée : 12 demi-journées (créé en 1979).

Séminaire « économie d'énergie » : créé en 1980.

Liste des options disponibles à l'ENPC, au cours des années soixante.

(Source : archives de l'ENPC : comptes rendus des conseils de perfectionnement et rapports d'activité.)

Les options de deuxième année, suivies par les élèves au cours des années soixante

OP 1- Hydraulique gale ; Hydraulique fluviale et maritime

OP 2- Hydrologie, Hydraulique urbaine

OP 3- Mécanique des sols

OP 4- Géologie

OP 5- Matériaux de construction

OP 6- Bâtiment

OP 7- Aménagement urbain

OP 8- Construction métallique

OP 9- Routes

OP 10- Bases aériennes

OP 11- Chemin de fer

OP 12- Énergie

OP 13- Droit administratif

OP 14- Économie politique (et recherche opérationnelle)

Liste des options offertes dans les années soixante-dix à l'ENPC et son évolution (1969-1983)

(Source : réalisé à partir des archives de l'ENPC : comptes rendus des conseils de perfectionnement et rapports d'activité.)

Les options d'enseignement 1969-1983

* mars de la deuxième année à juin de la troisième année

OP1- Administration générale (sur un document daté de 1968²⁰⁹¹, il est ajouté « Econométrie », puis le terme est biffuré et remplacé par « Management ». L'option sera finalement ensuite rebaptisée : « Administration et Gestion »)

Elle regroupe les anciennes options « Économie politique » (OP 14) et « Droit administratif » (OP 13)

OP 2- Aménagement urbain et régional

OP 3- Bâtiment et Logement

OP 4- Informatique (supprimée en 1973)

OP4 (bis) : Environnement et gestion des ressources naturelles (créée en 1978)

OP 5- Infrastructures et Transports

Elle regroupe les anciennes options « Routes » (OP 9), « Bases aériennes » (OP 10), « Chemin de fer » (OP 11), « Mécanique des sols » (OP 3) et « Géologie » (OP 4)

OP 6- Ouvrages d'art

Elle regroupe les anciennes options « Matériaux de construction » (OP 5) et « Construction métallique » (OP 8)

OP 7- Travaux hydrauliques

Elle regroupe les anciennes options « Hydraulique gale ; Hydraulique fluviale et maritime » (OP 1), « Hydrologie, Hydraulique urbaine » (OP 2)

L'option « Énergie » « ne rencontrant pas de succès auprès des élèves²⁰⁹² » est supprimée en 1969, puis remise en place en 1980.

²⁰⁹¹ Archives de l'ENPC, versement de Charles Scemama [secrétaire général de l'ENPC], « Réforme de l'enseignement – 1968 ».

²⁰⁹² Idem.

Tableau indiquant la composition du tronc commun des enseignements et son évolution (1973-1983)

(Source : Synthèse réalisée à partir des archives de l'ENPC, des comptes rendus des conseils de perfectionnement et des rapports d'activité de l'ENPC)

Tronc commun : « enseignements techniques généraux », deuxième année de l'ENPC (octobre à mars) de 1973 à 1983

- **Initiation à la construction**: 27 demi-journées²⁰⁹³, puis 30 à partir de 1977.
- **Mécanique des fluides** : 11 demi-journées, puis 12 à partir de 1976.
- **Mécanique des sols** : 16 demi-journées. Remplacé en 1979 par :
- **Mécanique des sols et des roches** : 16 demi-journées.
- **Géologie** : 22 demi-journées. Décline d'année en année pour se stabiliser à 10 demi-journées pour les « corpsards », à partir de 1977.
- **PGC [procédés généraux de construction]** : 17 demi-journées. Baisse progressivement avant d'être supprimé en 1977, sauf pour les « corpsards » qui le suivent alors pendant 6 demi-journées et 4 demi-journées de visites ; puis, à partir de 1980, durant 9 demi-journées auxquelles s'ajoutent toujours les 4 demi-journées de visites.
- **Droit administratif** : 14 demi-journées puis 12 après 1977.
- **Macroéconomie** : 12 demi-journées. Rebaptisé « choix économique des projets » en 1976. Passe à 14 demi-journées en 1977.
- **Notions de comptabilité et de gestion** (ajouté en 1979) : 10 demi-journées.
- **Informatique** (facultatif) : 5 demi-journées.
- **Matériaux** (ajouté en 1975) : 3 demi-journées, puis s'élève jusqu'à 9 à partir de 1980.
- **Mécanique** (ajouté en 1976) : 3 demi-journées, supprimées en 1977.
- **Bâtiment** (ajouté en 1977) : 6 demi-journées.
- **Transport** (ajouté en 1977) : 6 demi-journées.
- **Urbanisme** (ajouté en 1977) : 1 demi-journée, puis 4 après 1980.
- **Activités de programme** (STS : Science, technique et société, GST : géographie des sciences et des techniques) : introduit en 1981 : 15, puis 12 demi-journées.
- **Langues** : introduites en 1981 : 14 demi-journées.
- **Techniques de communication** (ajouté en 1974).

²⁰⁹³ À l'ENPC, le volume horaire des enseignements est alors comptabilisé en demi-journées, qui équivalent chacune à trois heures de cours.

Tableaux des « modules scientifiques et techniques obligatoires » de l'ENPC et leurs évolutions depuis 1984

(Source : Synthèse réalisée à partir des archives de l'ENPC, des comptes rendus des conseils de perfectionnement et des rapports d'activité de l'ENPC)

Modules scientifiques et techniques obligatoires : 1984-2000

- **Géologie I** (supprimé à partir de 1991)
- **Mécanique des fluides et hydraulique générale** (plus d'hydraulique générale à partir de 1987)
- **Mécanique des sols et des roches**
- **Procédés généraux de construction**
- **Résistance des matériaux**
- Ajouté en 1985 : **Résistance des matériaux appliquée aux structures** ou **Béton armé et construction métallique**. Remplacé en 1987 par : Conception des ouvrages (ex : Résistance des matériaux appliquée aux structures, ou Béton armé et construction métallique civiles et industrielles)
- **Introduction au droit**
- **Routes** (introduit en 1994, obligatoire pour les « corpsards »)

(Source : ENPC, conseil d'administration)

Modules scientifiques et techniques obligatoires : depuis 2002

- **Droit**
- **Statistiques**
- **Mécanique des sols**
- Un module de **sciences de l'ingénieur** à choisir

Tableau récapitulatif des enseignements de chaque filière et leur évolution depuis 1984.

(Source : Synthèse réalisée à partir des archives de l'ENPC, des comptes rendus des conseils de perfectionnement et des rapports d'activité de l'ENPC)

Les filières (deuxième et troisième année), puis les collèges (1984-2001)

* Génie urbain et Aménagement

Parmi les cours obligatoires « non techniques » : gestion, droit, économie de l'aménagement et de l'espace. Remplacés en 1987 par : choix économiques des projets, droit, notion de base de comptabilité et de gestion, théorie et pratique de l'organisation industrielle.

Parmi les « cours d'approfondissement » dits « non techniques » : Groupes sociaux et modes de vie. Remplacé en 1987 par un module dans chacun des domaines suivants : Économie ; Gestion ; Droit et Sociologie ; Mathématiques. Réunie avec Droit, la Sociologie recouvre deux enseignements : « Groupes sociaux et modes de vie » et « Sociologie des organisations et de la décision publique ».

Cette filière fusionnera en 1988 avec la filière « Économie, Ingénierie, Gestion »

* Économie, Ingénierie, Gestion

Les trois enseignements obligatoires sont : Choix économiques des projets, Gestion et Droit. Ils sont remplacés en 1987 par : Choix économiques des projets, Notions de base de comptabilité et de gestion, Initiation au droit, Théorie et pratique de l'organisation industrielle/ Systèmes et réseaux.

Les modules électifs sont les suivants :

- Économie générale : microéconomie, politique économique ;
- Economie des secteurs : Aménagement et Espace, Construction, Énergie et Environnement, Transports ;
- Droit : Urbanisme, Marchés et expropriation, Entreprises ;
- Sociologie : Socioéconomie de l'entreprise (devient théorie et pratique de l'organisation industrielle en 1986), Groupes sociaux et modes de vie, Sociologie des organisations et de la décision publique ;
- Techniques de communication : techniques de communication de l'ingénieur ;
- Gestion : publique, privée, Management des grands projets.

En 1987, ces modules électifs sont remplacés par un choix entre deux orientations majeures : Économie publique ou Gestion industrielle, avec des modules au choix parmi quatre domaines : Économie, Gestion, Sociologie et droit, Maths.

En 1988 : fusion des filières : « Économie, Ingénierie, Gestion » et « Génie urbain et Aménagement ».

* Génie industriel

Dans les cours obligatoires ne figure aucun enseignement dit « non technique »

Parmi les modules électifs : Droit, Gestion, Gestion des grands projets. Remplacés en 1986 par : Management des grands projets, Droit, Notion de base de comptabilité et de gestion. Le cours de « Techniques de communication » est introduit en 1987, ceux de « Relations sociales dans l'entreprise » et de « Gestion privée » en 1989.

Cette filière deviendra le collège « Génie industriel » en 1992.

* Génie civil (rebaptisé « Génie civil et Bâtiment » en 1987)

Dans les cours obligatoires ne figure aucun enseignement dit « non technique »

Parmi les modules électifs : Gestion des grands projets, Choix économique des projets, Gestion, Droit, Groupes sociaux et modes de vie. Remplacés en 1987 par : Management des grands projets, Groupes sociaux et modes de vie, Droit, Notions de base de comptabilité et de gestion.

Cette filière deviendra le collège « Génie civil et Bâtiment » en 1992.

* Informatique et Mathématiques appliquées

Dans les cours obligatoires ne figure aucun enseignement dit « non technique »

Parmi les modules électifs : Gestion.

Cette filière deviendra le collège « Ingénierie mathématique et informatique », en 1993.

* Économie, Gestion, Réseaux, créé en 1988 (résultat de la fusion des deux premières filières)

Les enseignements obligatoires sont : Choix économique des projets, Notions de base de comptabilité et de gestion, Initiation au droit, Théorie et pratique de l'organisation industrielle, Systèmes et réseaux, Analyse des données et économétrie. En 1991, trois cours seulement sont obligatoires : Initiation au Droit, Initiation à l'Économie et Initiation à la Communication. S'ajoute ensuite un enseignement d'Économie-Gestion et de Sociologie et organisation industrielle, puis, de Sciences humaines et communication (Histoire des ingénieurs et des techniques et un enseignement sur la « modernité »), renforcé en 1992 par la création du cours : « Histoire des sciences et épistémologie ».

Les modules électifs sont à choisir parmi cinq domaines : Économie, Gestion, Sociologie (qui, pour la première fois, constitue un domaine à part entière), Droit, Mathématiques.

Dans le « Droit » est compris le cours de « Techniques de communication » de l'ingénieur. La « Sociologie » recouvre les enseignements suivants : Sociologie de l'organisation et de la décision publique, Groupes sociaux et modes de vie, Relations sociales dans l'entreprise, auxquels s'ajoutent en 1989 les « Techniques de communication orale ».

Cette filière comprend quatre sous-filières : Finance, Gestion des réseaux, Aménagement, Infrastructures et économie publique. Parmi celles-ci, l'apparition d'une sous-filière « Finance » est considérée comme une innovation importante, soulignée comme telle dans la première page du rapport d'activité de 1988. Elle comprend les enseignements suivants : Gestion privée, Marchés financiers, Gestion et analyse financière, Méthodes mathématiques pour la Finance.

Elle deviendra le collège « Économie, Réseaux, Aménagement » en 1992.

Histoires d'Ecole

Le rôle du secteur privé dans le choix des enseignants de l'ENPC, vu par le représentant de la CGT au conseil de perfectionnement de l'École

Échanges au sein du conseil de perfectionnement au sujet de la nomination d'un professeur²⁰⁹⁴ :

- Le représentant de la CGT²⁰⁹⁵: « En fait, on assiste autour de cette table à une sorte de coalition des gens qui sont dans les entreprises privées [...]. Je voudrais quand même que les gens qui ont vocation de servir les corps de l'État considèrent qu'ils ont pour mission de donner à l'École des Ponts un enseignement de très haut niveau et non pas l'enseignement d'un calculateur de bureau d'étude [...]

- Le vice-président du CGPC : Je m'inscris en faux contre ce que vous venez de dire. Les anciens élèves de cette École, Ingénieurs-Elèves ou Élèves-Ingénieurs, qui sont dans le secteur privé ont parfaitement vocation à être Professeurs dans cette École et j'estime qu'il est tout à fait nécessaire d'avoir un équilibre entre ceux qui sont dans l'administration et ceux qui n'y sont pas ou n'y sont plus. On a parlé de coalition ; je n'admets pas ce terme. [...]

- Le représentant de la CGT : Je regrette, Monsieur l'Inspecteur général Coquand, mais il se confirme que la politique du choix des enseignants supérieurs de l'État est faite par les grandes sociétés.

- Le vice-président du CGPC : Je n'appartiens à aucune grande société et je participe à ce choix. [...]

- Le directeur de l'École [André Pasquet] : J'appelle nos collègues à un peu plus de sérénité. [...]

- Le représentant de la CGT : Il s'agit de choisir entre un enseignant et un Ingénieur de société !

- Le vice-président du CGPC : Il n'est pas interdit de prendre des Ingénieurs du secteur privé. Cet ostracisme me paraît d'extrêmement mauvais goût. Il faut regarder les gens tels qu'ils sont ! »

²⁰⁹⁴ Archives de l'ENPC : Série 9529/carton n°3/dossier 1977, Procès-verbal du conseil de perfectionnement du 28 avril 1977, pp.13-16.

²⁰⁹⁵ Pour la Fédération nationale des Travailleurs des Bâtiments, des Travaux publics et des Matériaux de Construction.

Les craintes du conseil devant le profil atypique du directeur adjoint (1977)

Le directeur adjoint de l'École étant sur le départ, le directeur demande l'approbation du conseil de perfectionnement sur une candidature²⁰⁹⁶

« Un enseignant : La seule petite réserve que je fasse c'est que je voudrais bien qu'il n'incite pas les élèves à faire ce qu'il a fait lui-même, puisqu'en même temps que l'École des Ponts il a suivi l'enseignement de l'IEP. [...]

Le directeur de l'École : Vous remarquerez que je n'avais pas cité cette référence.

Le vice-président du conseil général des Ponts : [Il approuve la candidature] [...] Je lui ai précisément fait la même remarque en lui disant : "Vous savez qu'on ne forme pas uniquement des économistes, des urbanistes, mais qu'on veut former des techniciens". Il m'a répondu : "J'en suis tout à fait convaincu". Ce n'est pas parce qu'il s'est intéressé spécialement à cette branche qu'il a l'intention d'y attirer toute l'École. [...]

Un représentant du LCPC²⁰⁹⁷ : on remarque simplement que M. Deleau n'a jamais exercé de profession active dans le service et que c'est un économiste. Je crois que c'est utile mais qu'il ne faut pas que tout l'enseignement devienne en majorité économique. D'ailleurs ce n'est pas le cas ».

²⁰⁹⁶ Archives de l'ENPC : Série 9529/carton n°4/1977, Procès-verbal du conseil de perfectionnement du 28 avril 1977, p.3.

²⁰⁹⁷ Laboratoire central des Ponts et Chaussées.

Au-delà des effectifs, le prestige des élèves fonctionnaires pour l'ENPC

*Lettre du directeur départemental de l'Équipement de la Seine-Maritime au directeur de l'École nationale des Ponts et Chaussées*²⁰⁹⁸.

Rouen, le 20 novembre 1975

Objet : Conseil de perfectionnement

« J'ai été quelque peu surpris de relever à la page 58 [du procès-verbal du conseil du 29 mai 1975] une déclaration de M. Costet [directeur de l'Organisation et des Services du Ministère] selon laquelle "il ne faut pas oublier que l'École, pour 90% de ses élèves, fournit le secteur privé". [...]

Il serait très fâcheux que puisse s'accréditer l'idée que la formation des Ingénieurs du Corps revêt, somme toute, un intérêt marginal. Cette opinion serait d'autant plus fautive que chacun sait, pour peu qu'il soit à l'écoute de l'École et de ses élèves, que le ton général et, disons-le clairement, le niveau, sont donnés par les « Corpsards ». L'impact de cette catégorie d'élèves va manifestement très au-delà de sa proportion numérique, et je crois pouvoir affirmer que l'ambiance de l'École et l'aura qu'elle peut avoir ne seraient pas les mêmes si nous n'avions comme clientèle que les Titus [élèves ingénieurs issus du concours commun] et les Étrangers.

En tout cas, je considère comme essentielle la mission de l'École qui consiste à former ces étudiants-fonctionnaires de très haut niveau, et j'imagine du reste que c'est essentiellement leur existence qui justifie la présence, fort importante au demeurant, du Vice-président du Conseil Général des Ponts et du Directeur du Personnel au Conseil de Perfectionnement. »

²⁰⁹⁸ Archives de l'ENPC : Série 9529/carton n°3/1975.

L'affaire du déménagement de l'École des Ponts et Chaussées à Marne-la-Vallée

Dès le milieu des années soixante, le problème de l'exiguïté des locaux de l'Hôtel Fleury de la rue des Saints-Pères est évoqué dans les archives. Les salles de classe contiennent difficilement les effectifs d'élèves. Outre les problèmes d'organisation que cela soulève, la question est posée du développement de l'École des Ponts, condamnée à la stagnation de ses effectifs par des problèmes matériels. À cette époque, il est question que l'École déménage, au côté de Polytechnique, sur le plateau de Palaiseau. Le transfert de l'École des Ponts est évoqué pour la première fois dans les archives au milieu des années soixante : « Il serait souhaitable que l'ENPC suive l'X qui doit s'y installer²⁰⁹⁹ », indique alors le directeur de l'École aux membres du conseil de perfectionnement. Régulièrement abordé au sein du conseil de perfectionnement à la fin des années soixante, le projet trouve un début d'aboutissement dans une réunion interministérielle tenue en 1971. Le relevé de décision indique :

« L'École nationale des Ponts et Chaussées sera, en ce qui concerne les deux premières années, installée à Palaiseau. [...] les options (3^{ème} année d'enseignement) de l'École nationale des Ponts et Chaussées seront suivies, si possible en commun avec d'autres grandes Écoles, dans des établissements à réaliser en province²¹⁰⁰ »

C'est à cette occasion qu'est également prise la décision de transférer l'ENTPE à Vaulx-en-Velin : « L'École nationale des Travaux publics de l'État sera implantée avant le 1^{er} octobre 1973 à Lyon-Bron. » Si cette dernière décision sera suivie d'effet puisque l'École des TPE s'installe dans la région lyonnaise en 1975, l'affaire du déménagement de l'École des Ponts se révèle plus difficile à mettre en œuvre. Dans un premier temps, les membres du conseil de perfectionnement soutiennent le projet de déménagement à Palaiseau : « le conseil de perfectionnement donne son adhésion au projet de transfert et décentralisation de l'École²¹⁰¹ ». Néanmoins, le projet évolue et modifie la position des membres du conseil de perfectionnement qui, insatisfaits de la « faible urbanisation », du « manque de logement » et de « l'absence de transports » desservant Palaiseau, exprime son « inquiétude » en 1973²¹⁰² avant de refuser le déménagement au début de 1975.

²⁰⁹⁹ Archives de l'ENPC : Série 9529/carton n°1/dossier 1964, Procès-verbal du conseil de perfectionnement du 9 avril 1964, p.6.

²¹⁰⁰ Secrétariat général du gouvernement, Relevé de décision du comité interministériel restreint, le 21 octobre 1971.

²¹⁰¹ Archives de l'ENPC : Série 9529/carton n°2/ dossier 1973, Relevé de conclusions du conseil de perfectionnement du 28 juin 1973.

²¹⁰² *Ibid.*, 17 décembre 1973.

Au début des années quatre-vingt, le transfert à Marne-la-Vallée est envisagé par la direction de l'École qui considère que cet emplacement « s'impose comme le plus souhaitable²¹⁰³ », en raison de sa proximité de Paris. Affrontant l'opposition de certains membres du conseil de perfectionnement au sujet de l'emplacement choisi, la réplique de Bernard Hirsch, son directeur, donne le ton du caractère urgent d'un tel transfert :

« L'École risque de crever si on ne s'en occupe pas, crever financièrement ou crever faute de locaux. Moi, je ne suis pas celui qui laissera crever l'École des Ponts. C'est pourquoi je préfère mettre le fer dans la plaie²¹⁰⁴ ».

Une partie des laboratoires s'était installée dans des locaux loués Porte de Choisy et rue Guénégaud dans le sixième arrondissement de Paris mais l'espace s'avère encore insuffisant. En 1983, 5000 m² sont loués à Noisy-le-Grand et le personnel de la Recherche s'y installe dès 1984²¹⁰⁵. En raison des problèmes rencontrés, notamment dans le déroulement des travaux qui vont accumuler plusieurs années de retard, les élèves et la direction des Études de l'École n'emménageront dans les nouveaux locaux de Champs-sur-Marne qu'en 1997. Malgré les oppositions de la direction du Budget, le ministère de l'Équipement conserve la propriété de l'Hôtel Fleury de la rue des Saints-Pères, qui abrite notamment, depuis la rentrée scolaire de 2004, le mastère d'action publique des élèves du corps des Ponts et Chaussées.

Les différentes localisations de l'École des Ponts

1796-1807 : Hôtel du Châtelet au n°127 de la rue de Grenelle

1807-1814 : dépendances du Palais Bourbon précédemment affectées à l'École polytechnique

1814-1829 : Hôtel Carnavalet (rive droite)

1829-1845 : n°10 rue Hillerin-Bertin (aujourd'hui 66, rue de Bellechasse)

1845-1997 : Hôtel de Fleury, n°28 rue des Saints-Pères. Il devient l'annexe de l'École lors du déménagement à Marne-la-Vallée et abrite notamment le mastère d'action publique des élèves fonctionnaires dès 2004.

Depuis 1997 : Champs-sur-Marne

²¹⁰³ *Ibid.*, carton 3/1982, Directeur de l'ENPC, « Un projet pour l'École. 1979-1982 : démarche et perspectives », Paris, le 5 décembre 1982, p.8.

²¹⁰⁴ *Ibid.*, procès verbal du conseil de perfectionnement du 1^{er} juin 1983, p.47.

²¹⁰⁵ BOULEAU Nicolas [ingénieur général des Ponts et Chaussées, chercheur en mathématiques et président du département des formations doctorales à l'ENPC], « Sur le développement de la recherche à l'École des Ponts : quelques impressions », Allocution à l'occasion de la fin du mandat de directeur de Pierre Veltz, mars 2004, p.3. Source : CERAS, archives personnelles.

Encadré : « Présentation du département “Sciences humaines, Économie, Gestion, Finances” par son président ».

Présentation du département « Sciences humaines, Économie, Gestion, Finances » par son président

Le département « Sciences humaines, Économie, Gestion, Finances » (SEGF) joue deux rôles au sein de la formation²¹⁰⁶.

Un rôle dit « amont » qui l’amène à proposer des enseignements de tronc commun en deuxième année à l’ensemble des ingénieurs des Ponts. Il s’agit d’« enseignements d’ouverture dans les sciences sociales qui les préparent à valoriser leur culture scientifique et technique dans le milieu de l’entreprise », soit des cours de sociologie (sociologie générale, sociologie des organisations, relations sociales au travail) ; des cours de droit (initiation au droit, droit de l’urbanisme, droit constitutionnel) ; des cours d’histoire (histoire des sciences et épistémologie) et des cours de communication. Il organise également un « jeu de simulation de management d’entreprise » pour tous les élèves de la promotion.

Il joue également un rôle dit « aval » pour les élèves qui ont choisi d’intégrer ce département en deuxième année. Cela consiste, selon son président, « à structurer la formation de l’ingénieur aux métiers de l’économie, de la finance et du management » :

« Une bonne partie des étudiants de l’École s’orientent vers des métiers qui relèvent de la banque, de la finance, de l’ingénierie du conseil, de l’administration, du management et de l’économie en général [...] Parmi les métiers cibles : chargé des affaires en finances d’entreprise, trader sur les marchés, analyste financier, contrôleur de gestion, etc. ». Ces métiers recouvrent tout le « champ de l’économie et de la finance ».

Dans le tronc commun suivi par les élèves du département, on trouve « un ensemble de méthodes “dures” qui relèvent des sciences de l’ingénieur », soit « théorie de la décision et des jeux », « économétrie appliquée » ou « stratégie financière de l’entreprise ». Le département comprend trois « sous-dominantes » :

- ingénierie financière et financement de projets
- expertise économique (dont l’originalité consiste pour les élèves à suivre une « mineure » technique dans un autre département) : « pour être économiste de projets dans une banque, dans une institution de développement, dans une institution internationale »
- management de l’innovation : « l’ingénieur devant la gestion du progrès technique, la gestion du changement, de l’innovation ».

Face à un enseignant siégeant au conseil d’administration qui s’inquiète de ce qu’il considère comme un affaiblissement de la spécificité de la formation de l’École des Ponts, le président du département rétorque :

« Un cours de mathématiques pour la finance, c’est un cours d’un degré de technicité très élevé et, donc, je crois que cela fait aussi partie de la valeur ajoutée des ingénieurs. »

²¹⁰⁶ ENPC, compte rendu du conseil d’administration du 26 mars 2002, pp.3-10. Source : Direction de l’ENPC.