L'industrie des travaux publics facteur de progrès et de prospérité

Autor(en): **Froideval, Raymond**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **46 (1966)**

Heft 1: **Travaux publics**

PDF erstellt am: **06.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-887358

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

L'industrie des travaux publics facteur de progrès et de prospérité

Raymond FROIDEVAL

Les barrages, les ponts, les viaducs, les autoroutes, les aéroports, les installations portuaires, les grandes usines, les bâtiments civils et les ensembles d'habitation sont les monuments de notre époque.

S'ils n'ont rien de comparable à ceux du Moyen Age, de la Renaissance, ou de l'Empire, ils ont cependant une autre valeur, car ils sont édifiés à la mesure des hommes et pour les hommes qu'ils doivent servir.

Pour répondre aux besoins créés par l'application d'un plan d'aménagement du territoire dont la nécessité s'affirme d'autant plus que la poussée des générations nouvelles va obliger les pouvoirs publics à pourvoir, en moins de dix ans, à la création de 3 millions d'emplois, il est plus que jamais nécessaire de construire, de bâtir et de relier.

Les problèmes sont complexes car ils touchent toutes les activités de la vie du pays.

Qu'il s'agisse de l'énergie, des communications, de l'enseignement, de la santé, de l'urbanisme, de l'agriculture, de l'industrie, toutes ces têtes de chapitres exigent l'exécution de programmes de grands travaux publics devant concourir à l'équipement de la France.

La France aurait un tout autre visage si elle possédait un réseau d'autoroutes de dégagement et de liaison digne de sa vocation industrielle et touristique.

La route et l'autoroute sont devenues le symbole du degré d'expansion d'une nation. En dehors de son intérêt commercial comme type de transport facile et original, la route est source de création et de développement des cités et des villes.

Il importe donc que soit poussé dans le plus bref délai, un solide quadrillage d'autoroutes sur le territoire français.

Nous croyons à l'impérieuse nécessité de la liaison Belgique-Lille-Paris et la Côte d'Azur autant qu'aux embranchements venant de Lorraine, de Suisse, d'Italie et d'Espagne.

En outre la modernisation de notre réseau ancien s'est avérée elle aussi indispensable, eu égard à l'intensité d'une circulation automobile qui n'a plus de commune mesure avec ce qu'elle était avant la guerre.

Sur un autre plan, notre réseau de navigation fluviale ne répond plus aux impératifs du moment.

Le transport des matériaux lourds et pondéreux par voie d'eau exige la mise au gabarit international de tous nos canaux et la jonction Rhône-Rhin qui permettrait la réalisation de l'axe économique Mer du Nord-Méditerrannée devra être retenue comme étant la pièce maîtresse du Ve Plan.

Si l'on évoque ensuite les immenses besoins en logements, en bâtiments scolaires, hospitaliers, sanitaires, en équipement sportif, en construction civile, administrative et culturelle on se rend compte aisément des grandes tâches qui attendent les entreprises de travaux publics et de génie civil.

Or l'Industrie française des travaux publics est capable de faire face à une masse de travaux

supérieure d'un tiers à celle qui lui est offerte. Sans perturber en aucune manière le marché de la main-d'œuvre et en raison de l'important équipement dont elle dispose, elle peut aller bien au-delà de ses activités présentes.

Elle le prouve d'ailleurs en portant sur toutes les parties du globe ses techniques audacieuses qui la placent à l'avant-garde du progrès.

Partout la supériorité indéniable de nos techniciens s'est affirmée dans l'équipement des usines, la construction des ponts et barrages, l'électrification des voies ferrées, les travaux souterrains, la création de complexes industriels : cimenteries, raffineries, aciéries. Depuis quinze ans plus de 500 marchés importants ont été traités dans toutes les parties du monde par des firmes françaises.

Ce succès et ces résultats sont dus à la valeur de nos techniques, au savoir faire de nos entreprises. Ajoutons pour être juste qu'elles disposent d'un important équipement en machines de toute puissance qui leur permet d'entreprendre... et de réussir.

On ne peut en effet dissocier l'industrie française des travaux publics et du génie civil de celle de la construction de matériels d'équipement.

Cette dernière qui était presque inexistante au lendemain de la guerre, ses usines ayant été détruites ou pillées, est maintenant en pleine expansion.

Le matériel de travaux publics et d'équipement construit dans les usines françaises a conquis ses lettres de noblesse, non seulement sur les chantiers de la métropole, mais aussi sur tous les chantiers du monde.

Le bond en avant réalisé par les constructeurs français montre la persistance de leur effort en faveur d'engins plus puissants, ayant une plus grande mobilité, possédant d'incontestables qualités de rendement, des facilités d'entretien, une aisance et un confort pour la conduite et la maniabilité dans le travail.

L'industrie française des constructeurs de matériels produit dans ses nombreuses usines une très grande variété de bétonnières et de malaxeurs, des centrales de dosage du béton, des rouleaux vibrants, des gammes complètes de compacteurs et rouleaux compresseurs, de niveleuses, des pelles mécaniques, des pelles hydrauliques sur pneus, ou sur chenilles, des chargeuses, bulldozers et scrapers sur pneus, des mobilgrues, des grues draglines, des grues à tour, des motogrues et basculeurs, des bulldozers et chargeuses sur chenilles, des groupes motocompresseurs d'air, des pompes d'épuisement, des centrales mobiles de concassage et de criblage et toute la variété des engins pour le concassage et la préparation des matériaux.

Tous ces engins utilisés sur tous les chantiers participent efficacement à la réalisation des grands ouvrages et constructions de notre époque.

Dans tous les domaines les constructeurs de matériels ne cessent d'apporter des améliorations et de moderniser leur technique.

Cette évolution se caractérise par une augmentation continue de la puissance des engins, par le développement des commandes hydrauliques, l'extension du domaine d'application des pneumatiques, l'utilisation de malaxeurs de béton sur camion qui permet de livrer sur les chantiers du béton frais prêt à l'emploi, etc.

Ainsi donc les constructeurs de matériels et les entrepreneurs de travaux publics étroitement associés dans leurs études, poursuivant le même effort, recherchant toujours ce qui peut améliorer la productivité, sont-ils arrivés à faire la preuve que leur action en constante expansion concourt dans toutes les parties du monde à la réalisation des œuvres de vie et de prospérité.

R. F.