

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 115 (1989)
Heft: 24

Artikel: Organisation de la surveillance et de l'entretien des ponts routiers en France
Autor: Bois, Claude
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76999>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Organisation de la surveillance et de l'entretien des ponts routiers en France¹

L'organisation actuelle de la surveillance et de l'entretien des ouvrages d'art en France est le résultat d'une action entreprise en 1977 par la Direction des routes du Ministère de l'équipement.

Cette organisation permet de répondre à quatre questions : quoi ? pourquoi ? comment ? qui ?

La surveillance et l'entretien des ouvrages d'art concernent :

- les ponts et autres ouvrages de franchissement de brèches
- les murs et autres ouvrages de soutènement
- les tunnels et autres ouvrages souterrains
- d'autres ouvrages dont la défaillance compromet l'utilisation d'une voie.

Il faut en effet insister sur le fait que les ponts ne sont pas les seuls ouvrages qui nécessitent une surveillance attentive et un bon entretien pour maintenir la possibilité d'utiliser une route en toute sécurité : il faut savoir qu'en France, au

PAR CLAUDE BOIS,
PARIS

cours des dix dernières années, les mises hors service de voies routières par suite d'effondrements de murs de soutènement ont été nettement plus nombreuses que celles qui ont résulté d'effondrements de ponts.

Cela dit, je concentrerai mon propos sur les ponts.

La gestion des ouvrages d'art

La Direction des routes est directement responsable de la gestion des ouvrages d'art des routes nationales et des autoroutes non concédées, qu'elle fait exercer par les services locaux (Directions départementales de l'équipement : DDE).

Elle représente l'autorité concédante vis-à-vis des sociétés concessionnaires d'autoroutes et, à ce titre, exerce un contrôle global de leur activité ; dans cette mesure, elle est indirectement responsable de la gestion des ouvrages des autoroutes concédées.

Les ouvrages d'art des réseaux routiers des collectivités locales (départements et communes) sont gérés sous l'autorité des responsables élus de ces collectivités, soit par leurs propres services techniques, soit par les Directions départementales de l'équipement si elles leur ont confié la gestion de leur réseau.

Le tableau 1 donne la répartition des ponts routiers en France en 1982. Seuls les chiffres concernant les autoroutes concédées ont sensiblement augmenté depuis cette date ; les autres constituent encore aujourd'hui de bons ordres de grandeur.

La figure 1 illustre la répartition, en fonction de leur longueur, des

55 000 ponts de plus de 5 m du réseau routier national et des réseaux des départements.

L'examen de ces chiffres montre que les ouvrages modestes constituent la majorité des ouvrages à gérer ; par leur nombre, ils requièrent l'essentiel de l'attention des services locaux. Il en a été tenu compte pour établir la doctrine technique exposée plus loin.

Nous ne nous étendrons pas ici sur la deuxième question, « Pourquoi faut-il s'en occuper ? ». Les figures 2 à 17 montrent à titre d'illustration quelques exemples de dégradations constatées en France. Il faut préciser toutefois qu'elles ne sont pas représentatives de l'état général des ouvrages d'art en France ; il y a aussi des ouvrages en bon état, et ils sont largement majoritaires.

TABEAU 1. - Nombre de ponts en 1982.

	$l \geq 5 \text{ m}$	$2 \text{ m} \leq l < 5 \text{ m}$
Autoroutes concédées	4 000	ε
Autoroutes non concédées et routes nationales	13 000	15 000 à 20 000
Chemins départementaux et voies communales gérées DDE	42 000	~ 100 000
SNCF	40 000	> 40 000

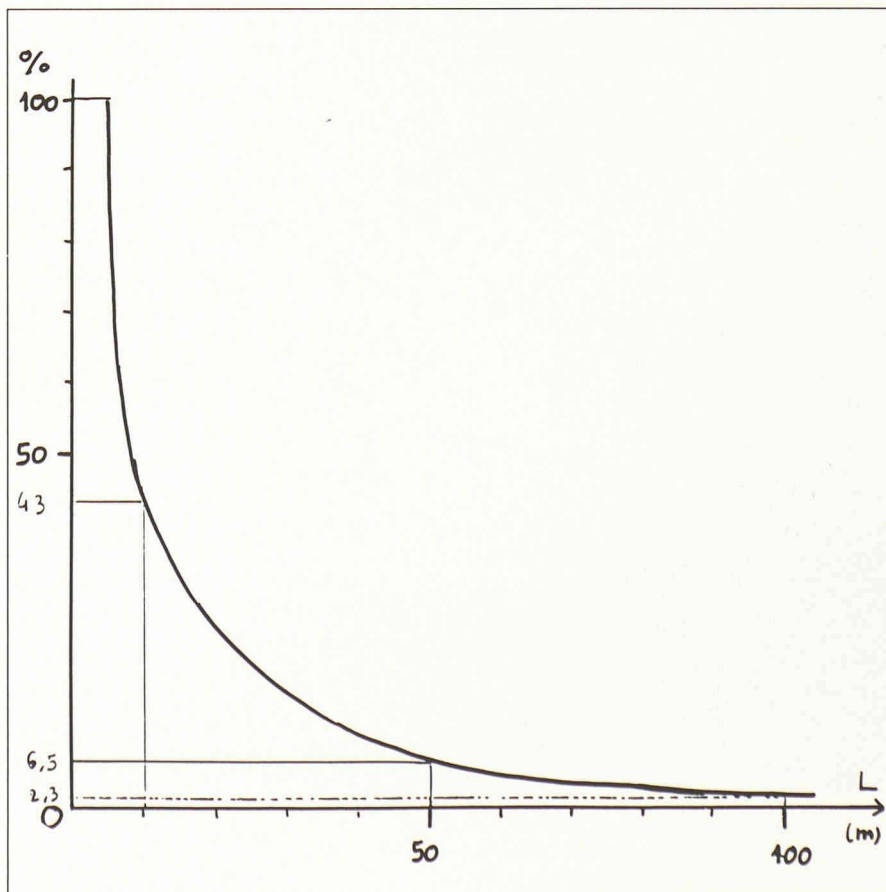


Fig. 1. - Longueur des 55 000 ponts RN-CD de plus de 5 m.

¹ Conférence faite à Lausanne, à l'EPFL, le 26 juin 1989, au cours de la journée d'étude de la SIA « Maintenance des ouvrages de génie civil » (recommandation SIA 169).

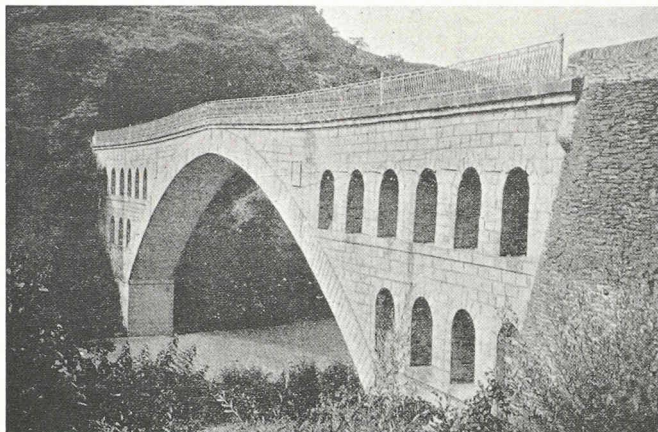


Fig. 2. – Arc en maçonnerie encastré entre deux collines dont l'une glisse vers l'autre, dans les Cévennes. Noter la déformation du tablier (flèche vers le haut) due au rapprochement des culées de l'arc.

(Photo prise en 1908 par Paul Séjourné, tirée du traité *Grandes voûtes*, 1913.)

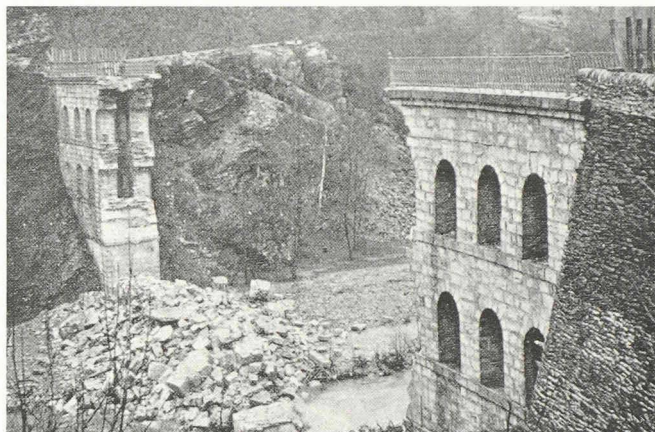


Fig. 3. – Le même ouvrage quatre ans plus tard.

(Photo tirée du même ouvrage.)

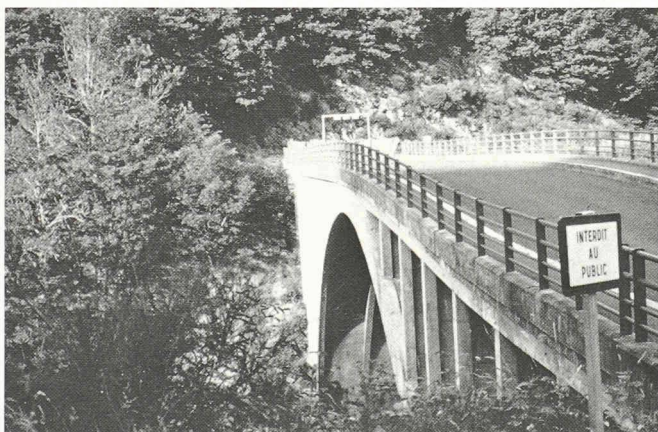


Fig. 4. – Photographie prise en 1980, ailleurs dans le Massif central (pont d'Arpiat) : arc en béton construit en 1957, encastré entre deux collines dont l'une glisse vers l'autre. Comparer le profil en long du tablier à celui de la figure 2. Lorsque cette photo a été prise, deux rotules s'étaient déjà créées.



Fig. 5. – Le même pont d'Arpiat, en septembre 1982 : l'ouvrage était condamné, le maître d'ouvrage n'a pas eu la patience d'attendre qu'il tombe tout seul.

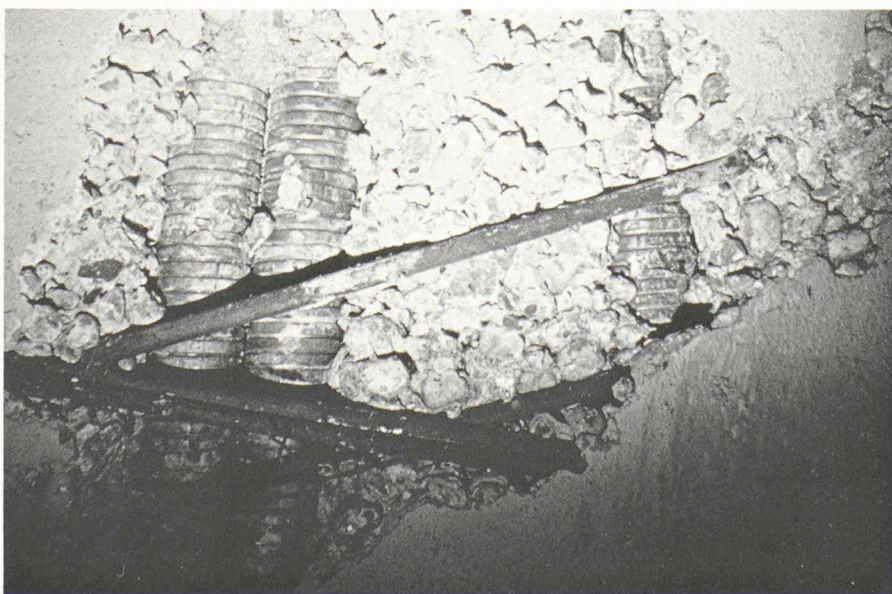


Fig. 6. – Face intérieure d'une grande poutre-caisson en béton précontraint. Cette photo a été prise environ cinq ans après la mise en service de l'ouvrage, à l'occasion d'une des premières utilisations d'une passerelle automotrice d'inspection. Outre le défaut de bétonnage et le début de corrosion des conduits de précontrainte, noter le soin tout particulier avec lequel les armatures passives avaient été mises en place.

Objectifs et principes de la surveillance

A la troisième question, « Comment s'en occuper ? », la réponse est donnée par l'organisation actuelle de la surveillance et de l'entretien.

Actuellement, parmi les maîtres d'ouvrages des réseaux routiers, seule la Direction des routes a formalisé par des textes réglementaires la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art. En l'absence d'autres documents, ces textes servent le plus souvent de référence technique pour les autres réseaux routiers, pour lesquels ils ne peuvent être applicables de plein droit que si l'autorité compétente (Conseil général pour les départements, Conseil municipal pour les communes) le décide.

Dans la pratique, les ouvrages d'art des collectivités locales gérés par les DDE sont surveillés et entretenus selon les mêmes dispositions techniques que les ouvrages d'art du réseau national. Ces textes ont actuellement la forme d'une instruction ministérielle datée du

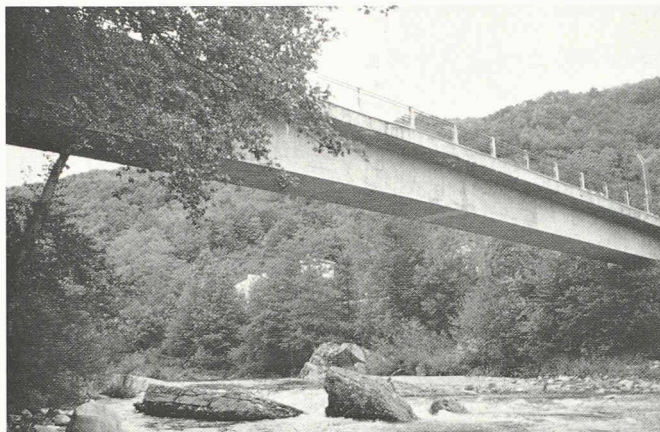


Fig. 7. – Pont en béton précontraint construit vers 1957. Travée indépendante de 61 m de portée, en poutre-caisson. Les armatures de précontrainte sont à l'intérieur du caisson, en dehors du béton. Le béton comprimé étant, à l'époque, réputé étanche, on n'avait pas pris soin de prévoir une chape d'étanchéité efficace, ni de protéger particulièrement les aciers de précontrainte.

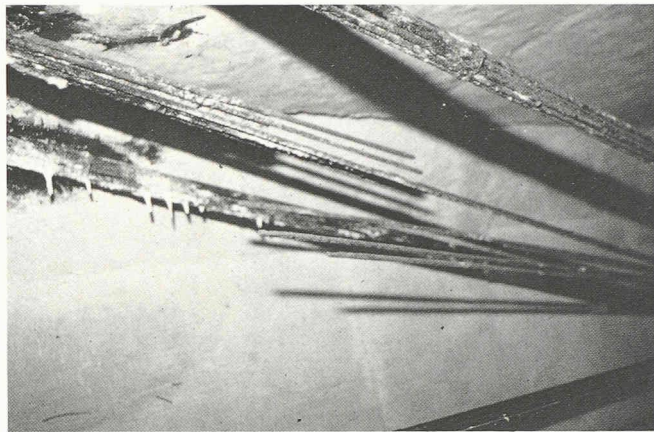


Fig. 8. – Le résultat un quart de siècle plus tard : outre la rupture de certains fils et la corrosion des autres, noter la présence de stalactites : l'eau qui a cheminé le long des armatures de précontrainte a d'abord percolé à travers la masse de béton.

19 octobre 1979. Il n'existe pas de norme en la matière.

La première partie de cette instruction fixe les objectifs, les principes directeurs et l'organisation générale de la surveillance, de l'entretien et de la réparation.

La deuxième partie, constituée de fascicules séparés, n'est pas achevée à l'heure actuelle. Au 1^{er} janvier 1989, 14 fascicules, sur 24 prévus initialement, sont publiés et deux sont à l'édition. Chaque fascicule contient des indications et des prescriptions techniques sur un thème spécifique. Chaque type de structure fait notamment l'objet d'un fascicule particulier.

La surveillance a pour objet de permettre à l'autorité gestionnaire d'avoir, de la manière la plus permanente possible, une connaissance de l'état de ses ouvrages suffisante pour lui permettre :

- d'assurer en permanence la sécurité de leur utilisation
- de prévoir en temps voulu les tra-

vaux d'entretien et de réparation nécessaires pour maintenir l'état de service, tout en occasionnant des dépenses le moins élevées possible.

La surveillance repose sur un examen fréquent des ouvrages ; elle consiste à comparer leur état à un état de référence, et à suivre son évolution. Elle comporte aussi l'examen de l'environnement de l'ouvrage, en fonction des désordres qu'il peut occasionner. Un exemple en est donné par les conséquences de l'évolution du lit d'un cours d'eau, qui peut aller jusqu'à provoquer la ruine d'un ouvrage (fig. 17). L'examen systématique est essentiellement visuel ; sauf quelques exceptions, l'utilisation de moyens de mesure reste destinée aux investigations plus approfondies qui deviennent nécessaires lorsque l'examen visuel a révélé des anomalies.

Les dispositions de la surveillance sont, dans leur principe, très analogues à celles de la nouvelle recommandation SIA 169.

Les actions de surveillance

On distingue trois niveaux d'action de surveillance systématique :

- la surveillance continue
- la visite courante (visite annuelle)
- l'inspection détaillée (quinquennale).

A ce propos, je note avec satisfaction que la nouvelle recommandation SIA permet de porter à dix ans, dans certains cas, la périodicité de l'inspection détaillée complète. C'est une mesure que nous avons proposée lors de l'élaboration de l'instruction de 1979, mais que les autorités chargées d'approuver ce texte ont préféré écarter.

La surveillance continue

Elle est exercée par les agents des services locaux territorialement compétents ; elle consiste à vérifier, à l'occasion de passages au voisinage des ouvrages pour un motif quelconque,



Fig. 9 et 10. – Nid-de-poule découvert un matin dans la dalle de couverture d'un pont en béton armé, près de Reims. C'est seulement ce jour-là qu'on est allé examiner l'ouvrage par en dessous (accès facile sans moyens spéciaux). Bon nombre de panneaux délimités par les poutres principales et les entretoises étaient depuis un certain temps déjà dans un état de dégradation comparable (au trou près) et on ne s'en était jamais aperçu.



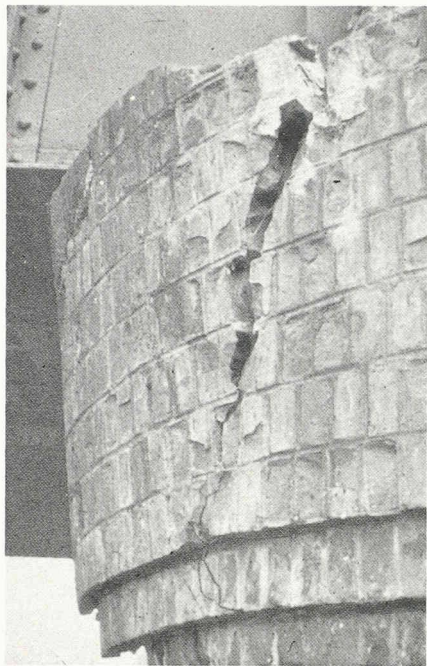


Fig. 11. – Blocage d'appareils d'appui métalliques : une fois ces appareils grippés, faute d'entretien, le raccourcissement thermique du tablier entraîne un morceau de la culée.

que ceux-ci ne présentent pas d'anomalie flagrante. Elle est techniquement sommaire, mais quasi permanente. Elle est obligatoire pour tous les ouvrages.

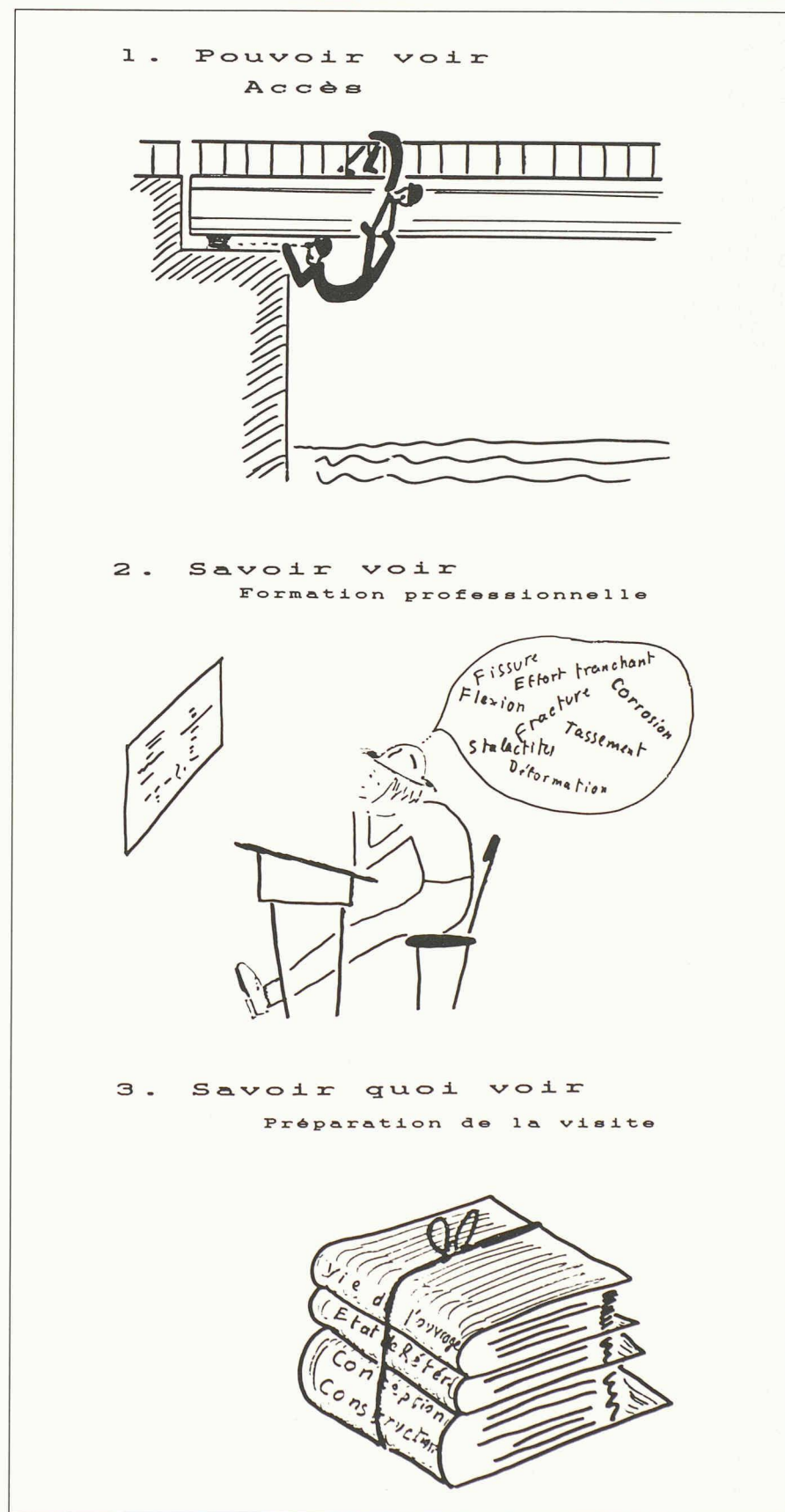
La visite annuelle

C'est la « visite courante » visée précédemment. Elle comporte un examen plus approfondi que le simple coup d'œil de la surveillance continue, sans que cet examen soit nécessairement exhaustif. Elle n'est obligatoire que pour les ouvrages d'une liste établie sous la responsabilité du directeur du service local gestionnaire. Cette liste comporte obligatoirement au minimum tous les ponts de plus de 10 m de longueur, ainsi que ceux dont le comportement nécessite une surveillance attentive, quelle que soit leur longueur.

L'inspection détaillée

C'est un examen aussi approfondi que possible, pour lequel les moyens nécessaires (moyens d'accès notamment) doivent être mis en œuvre pour que l'examen soit exhaustif. Il doit être conduit par un agent spécialisé du niveau d'ingénieur et doit permettre de porter un jugement sur l'état réel de l'ouvrage inspecté.

L'inspection détaillée périodique n'est obligatoire que pour les ouvrages relativement importants ; c'est le directeur du service local qui fixe la liste des ouvrages concernés ; cette liste comporte au minimum les ponts de plus de 50 m de longueur, ainsi que les ouvrages à fondations spéciales, les structures non courantes, etc.



L'inspection détaillée est normalement quinquennale ; elle peut toutefois être plus fréquente si la vulnérabilité ou l'état de l'ouvrage le justifient. Comme je l'ai indiqué précédemment, la surveillance est principalement visuelle : une bonne paire d'yeux et le cerveau qui est situé derrière constituent, encore aujourd'hui, l'instru-

ment d'analyse et de synthèse le plus performant dont nous puissions disposer.

Au cours d'une visite ou d'une inspection, il faut donc voir l'ouvrage. Pour cela, trois conditions sont nécessaires :

- pouvoir voir
- savoir voir
- savoir quoi voir.



Fig. 12. – Ne pas confondre une poutre métallique et un jardin d'agrément ! Il est impardonnable de laisser ainsi la terre s'accumuler dans une ossature métallique, au point que la végétation a fini par s'installer.

Pouvoir voir : c'est principalement le problème de l'accessibilité des parties d'ouvrage à examiner.

Je ne m'étendrai pas sur les engins automoteurs d'inspection, maintenant utilisés systématiquement en France comme en Suisse et dans les autres pays d'Europe.

Je voudrais attirer l'attention sur l'utilité qu'il y a à prévoir, dès la conception d'un ouvrage neuf, une bonne accessibilité aux parties d'ouvrage à examiner ultérieurement : l'environnement immédiat des appareils d'appui, par exemple, est encore souvent trop exigü pour permettre un examen sérieux ; les parties d'ouvrages creuses (poutres-caissons ou fûts de piles) doivent être munies d'accès de dimensions suffisantes (ce n'est pas toujours le cas dans des ouvrages relativement anciens).

Savoir voir : c'est la question de la formation professionnelle des visiteurs d'ouvrage, qui doit être adaptée au niveau de spécialisation nécessaire. On considère actuellement que la visite annuelle peut être effectuée par les agents polyvalents des services locaux, mais requiert toutefois un minimum de formation aux ouvrages d'art.

Pour diriger l'inspection détaillée d'un ouvrage de technologie courante, le niveau d'ingénieur non spécialiste mais ayant cependant une bonne formation aux ouvrages d'art est nécessaire. Pour l'inspection détaillée d'un ouvrage complexe, le niveau d'ingénieur spécialisé est nécessaire.

Savoir quoi voir : préparation de la visite ou de l'inspection. Cette préparation nécessite, avant même que l'équipe se rende sur le terrain, la consultation du *dossier d'ouvrage*. On réunit sous cette expression commode l'ensemble des informations qui existent sur l'ouvrage. Ce dossier définit notamment l'état de référence, base de comparaison permettant de définir l'évolution de l'état de l'ouvrage.

Cet état de référence est défini à partir d'une inspection détaillée initiale, en

principe obligatoire pour tous les ouvrages, y compris ceux qui ne sont pas soumis aux visites ou inspections périodiques systématiques. Cet état de référence est le plus souvent, pour les ouvrages récents, celui de la date de mise en service ; il peut être établi postérieurement, si l'ouvrage est modifié ou réparé, ou s'il est trop ancien.

Les informations définissant l'état de référence, ainsi que toutes celles qui concernent l'ouvrage, doivent être conservées ; l'instruction (fascicule 01 de la deuxième partie) définit la structure et la composition du dossier d'ouvrage, dans lequel sont réunies toutes ces informations. Les moyens techniques sont laissés à l'initiative du service local (dossier d'archives, microfiches, support informatique, etc.).

Conclusions de l'action de surveillance

Une action de surveillance doit permettre de porter un jugement sur l'état de l'ouvrage et de définir les mesures à prendre pour que cet ouvrage puisse continuer à remplir sa fonction : travaux d'entretien et réparations. La nouvelle instruction définit deux niveaux d'opérations d'entretien.

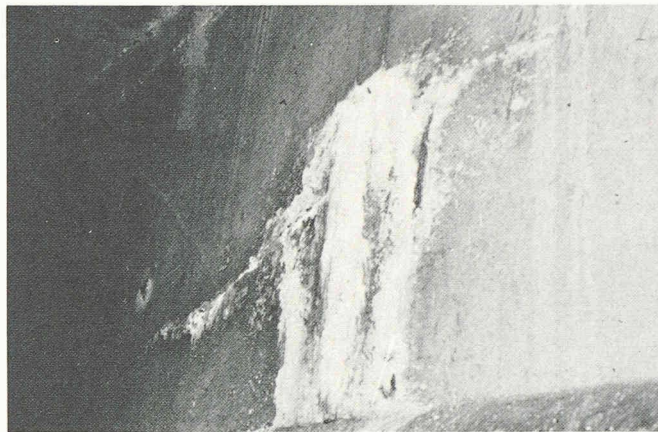


Fig. 13. – Percolation de l'eau à travers une structure en béton précontraint : encore une fois, on a trop compté sur la pérennité de la chape d'étanchéité.

L'entretien courant comprend les travaux qui ne demandent aucune étude préalable ni aucun moyen particulier en matériel non courant. Il s'agit principalement de toutes les opérations de nettoyage, ayant pour objet d'empêcher la stagnation des eaux. Il est exécuté de manière systématique.

L'entretien spécialisé comprend toutes les autres opérations d'entretien. Il est programmé à la suite des opérations de surveillance, dont il constitue l'une des suites normales.

La **réparation** est nécessaire pour rétablir le niveau de service d'un ouvrage lorsque des anomalies sont constatées. L'instruction du 19 octobre 1979 apporte un début de formalisation de la démarche à suivre, compte tenu de l'expérience acquise depuis une quinzaine d'années. Bien que parfois plus simple, une démarche analogue est nécessaire pour les opérations d'entretien spécialisé.

Un diagnostic doit être établi, afin que les réparations puissent remédier aux causes des désordres, et ne pas en masquer seulement les effets. Ce diagnostic est le résultat d'une phase d'investigations appelée « auscultation », dont l'importance est très variable suivant les cas, mais dont le premier élément

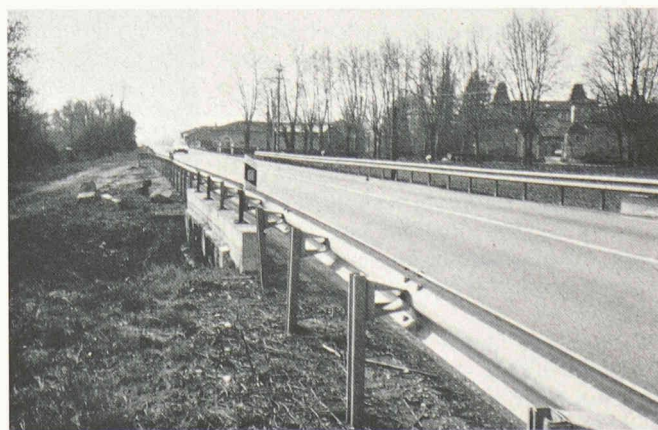


Fig. 14. – On a renforcé et calibré cette route, en évitant de créer des irrégularités de profil en long au droit des ponts.

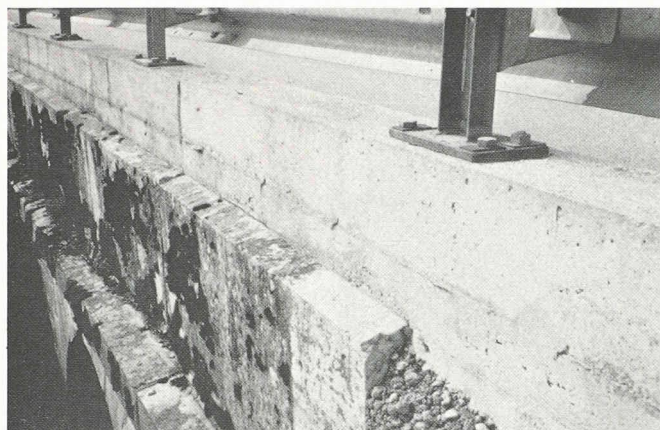


Fig. 15 et 16. – On a tellement rechargé la route sur ce pont en maçonnerie qu'on a dû rehausser les parapets pour fixer les glissières de sécurité.

Conséquence inéluctable : le tympan fonctionne maintenant comme un mur de soutènement chargé en tête ; non prévu pour cela, il est progressivement poussé vers l'extérieur et se décolle de la voûte.

est systématiquement une inspection détaillée.

Une autre suite à donner aux actions de surveillance est la remontée de l'information : il est indispensable que, lorsqu'un comportement anormal a été constaté, l'expérience des uns puisse servir aux autres. La remontée d'information à partir de chaque cas concret, le rassemblement au niveau national de cet ensemble d'information, puis sa diffusion sous forme synthétique constituent le meilleur outil pour que l'on puisse au mieux tirer la leçon du passé. A titre d'illustration, les figures 2 à 5 illustrent un cas où la leçon d'un cas pathologique n'a pas été parfaitement tirée, une cinquantaine d'années plus tard.

La pratique actuelle sur le terrain

Je serai très bref sur la dernière question, « Qui fait quoi ? », en me limitant à quelques principes non spécifiques de l'organisation administrative française et dont les grandes lignes sont :

- le rôle fondamental de l'échelon local
- le pouvoir de décision au responsable du service gestionnaire
- le recours aux prestations de services d'organismes spécialisés.

J'insisterai surtout sur le rôle de l'échelon local, qui reste fondamental, ne serait-ce que pour détecter « en temps réel » une anomalie et déclencher le recours éventuellement nécessaire aux instances plus spécialisées. Pour que ce rôle soit correctement rempli, il faut que les agents des services locaux aient, dans l'ensemble du système, une part de responsabilité suffisante pour les motiver.

L'instruction dont les dispositions viennent d'être décrites définit en quelque sorte un régime permanent ; une phase transitoire, qui n'est pas achevée dans tous les départements, était nécessaire pour rétablir une acti-

vité de surveillance précédemment perdue de vue.

Cette phase transitoire comprenait en premier lieu l'établissement ou la mise à jour de l'inventaire, qui existe maintenant partout pour le réseau dépendant de la Direction des routes. On a ensuite procédé à un examen sommaire des ouvrages, en sélectionnant dans un premier temps les ouvrages des itinéraires importants, auxquels s'ajoutaient de grands ouvrages isolés en dehors de ces itinéraires. L'objectif de cet examen sommaire était de sélectionner les ouvrages dont la remise en état était la plus urgente, afin d'éviter que des défaillances isolées n'entraînent des restrictions de circulation sur certains itinéraires.

Une partie seulement des directions départementales est allée au-delà de cette phase transitoire et a établi un

régime complet de surveillance de l'ensemble des ouvrages dont elles ont la charge.

La surveillance des ouvrages des autoroutes concédées semble globalement mieux exercée et conforme à l'esprit de l'instruction de la Direction des routes. Il est à remarquer que, dans l'ensemble, ces ouvrages sont relativement récents et mieux connus que ceux des vieilles routes.

Pour ce qui concerne les ouvrages des collectivités locales, la situation est quelque peu différente. Examinons le cas des chemins départementaux, qui constituent l'essentiel des voiries concernées.

En premier lieu, il convient de rappeler que ces ouvrages sont beaucoup plus nombreux que ceux des routes nationales.

En second lieu, il faut signaler que les



Fig. 17. – Effondrement du pont Wilson, sur la Loire, à Tours, le 9 avril 1978 : le niveau du fond du lit du fleuve s'est progressivement abaissé, notamment à la suite des extractions de sable effectuées en aval (même très loin).

Ce jour-là, la crue de la Loire a mis en suspension toute la couche de sable qui restait au-dessus du rocher sur lequel s'appuyait la pointe des pieux, ce qui a supprimé la butée latérale d'habitude offerte par le sable. L'équilibre des fondations est alors devenu très précaire et un certain nombre de piles ont sombré dans le fleuve, entraînant l'effondrement des arches qu'elles portaient.

chemins qui relèvent d'un même département peuvent être d'importance très inégale: ces voiries comprennent des itinéraires de liaison régionale (anciennes routes nationales déclassées vers 1973), des itinéraires de liaison locale à trafic important (voiries suburbaines notamment), mais aussi des chemins de desserte rurale à très faible trafic.

Cela a conduit depuis quelques années

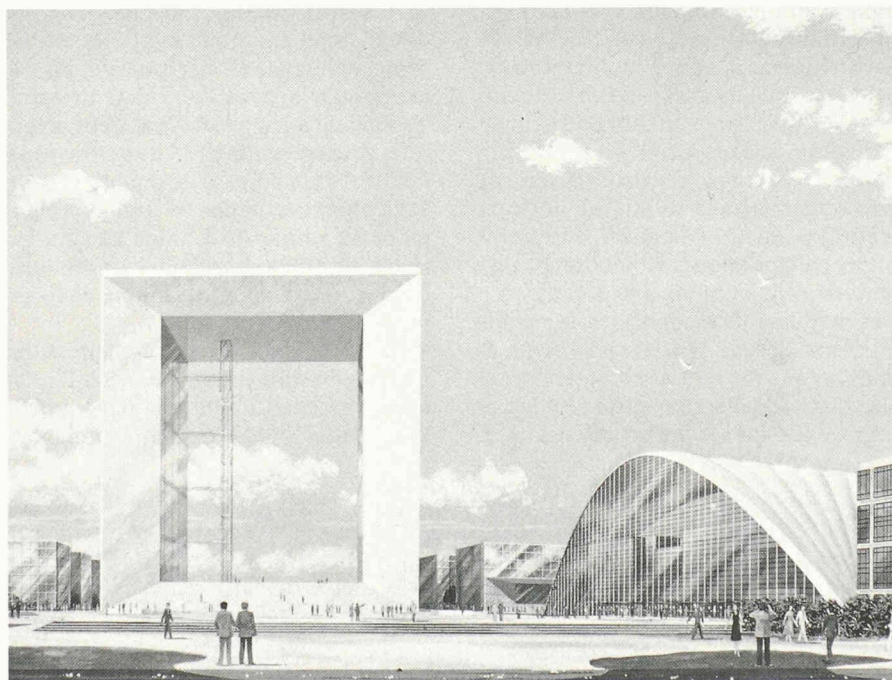
les départements, qui ont pris l'habitude d'inscrire chaque année à leur budget une dotation non négligeable pour la remise en état d'ouvrages d'art, à privilégier la notion d'itinéraire et à donner la priorité, sur les itinéraires choisis, à la recherche des ouvrages nécessitant des travaux de réparation ou de remise en état. La surveillance systématique reste à instaurer dans la majorité des cas.

Adresse de l'auteur:

Claude Bois
Ingénieur en chef des ponts
et chaussées
Directeur technique
Laboratoire central des ponts
et chaussées
Ministère de l'équipement
et du logement
58, boulevard Lefebvre
F-75732 Paris Cedex 15

Informatique et construction : le nouveau CNIT de Paris

Grâce à la CAO (conception assistée par ordinateur), le nouveau CNIT (Centre national des industries et des techniques) a pu être construit en douze mois, soit en deux fois moins de temps que prévu initialement. C'est le constat qu'ont pu faire les responsables de la société SARI-Ingénierie, qui avaient invité les représentants des principaux journaux et revues techniques à une conférence de presse qui s'est tenue à Paris, le 29 juin 1989. C'était la première fois que la CAO était appliquée de manière globale dans les travaux publics, à tous les échelons et pour une réalisation d'une telle importance.



L'ancien CNIT ne répondait plus aux exigences actuelles, et il n'était en activité qu'une cinquantaine de jours par année. Il devenait donc urgent de se préoccuper de son avenir, d'autant

PAR CHRISTINE HEROLD,
LAUSANNE

plus que le contexte du rond-point de la Défense, au cœur duquel il se trouve, abrite plusieurs réalisations prestigieuses, à commencer par la Grande Arche, récemment inaugurée, et sur laquelle notre revue aura l'occasion de revenir prochainement.

Mais le bâtiment du CNIT ne pouvait être tout simplement remplacé par un autre; l'immense voûte de 230 m de portée constitue une démonstration du savoir-faire d'une époque et, à ce titre-là, elle devait absolument être conservée. En revanche, les éléments de plancher triangulaires, affectés jusqu'ici aux expositions, ont été remplacés par un dispositif circulaire qui abrite des lieux d'exposition, de congrès, un «Infomart», un hôtel, des commerces et d'autres activités encore. Cet anneau borde le centre du complexe qui devient, dès lors, une grande «place du village».

Le CNIT : le cœur de la Défense

Après l'abandon définitif de la proposition visant à organiser une exposition universelle sur les terrains disponibles autour du rond-point de la Défense, c'est l'idée d'édifier un «palais permanent» qui a surgi, et la décision fut aussitôt prise: ce serait l'ancien CNIT qui remplirait ce rôle. L'histoire du Centre national des industries et des techniques est donc liée aux incertitudes planant sur l'aménagement de cette zone. Le CNIT voulait être un des manifestes de la qualité architecturale et technique de la France; encore inachevé, il était inauguré en grande pompe en 1958, à une époque politiquement et économiquement troublée.

Sa grande voûte de 230 m de portée battait alors tous les records, et les éloges fleurissaient: «la France travaille», ou «l'une des merveilles du monde», «à l'avant-garde du progrès», ou encore «depuis l'époque des grandes cathédrales gothiques, on n'a rien fait de semblable»; la presse, on le voit, ne tarissait pas d'éloges! Pourtant, le bâtiment se révéla vite inadapté à sa destination initiale, qui était d'abriter les lourds matériels produits par l'industrie. Très tôt, les grandes manifestations populaires ou commerciales supplantèrent les expositions techniques; mais elles n'étaient pas assez nombreuses pour faire vivre le CNIT tout au long de l'année.

La Défense en revanche, énorme concentration de mètres carrés de bureaux, ne disposait pas, ou pas en nombre suffisant, des équipements collectifs indispensables aux relations humaines et nécessaires au bon développement des affaires; elle restait avant tout un lieu de travail ou de passage, plutôt que d'échanges et de rencontres.

Trois événements ont contribué à la transformation de ce quartier d'affaires: la construction de l'ensemble Tête-Défense, la Grande Arche, et enfin la restructuration du CNIT.

«Il manquait un cœur, un centre vital à la Défense», déclarait, dès 1981, M. Christian Pellerin, président des groupes SARI-SEERI.