

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
26 Rue des Saussaies PARIS

SOMMAIRE

COUVERTURE

COMPOSITION DU COMITE DU P.C.M.	2
COMPOSITION DES SOUS-COMITES DES SECTIONS DU P.C.M.	3
PAIEMENT DES COTISATIONS :	
Avis important	4

TEXTE

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU 14 MARS 1948 :	
DINER DU P.C.M. :	
Allocution du Président du P.C.M.	1
Allocution de M. Jules Moch, Ministre de l'Inté- rieur,	6
Allocution de M. Chr'stian PINEAU, Ministre des Travaux Publics et des Transports	8
TOURNEES DU P.C.M. :	
Tournée du 13 mars 1948 dans la région pari- sienne	12
Tournée de juin 1948 dans la Sarre, le Palatinat, la Ruhr et le Luxembourg	15
PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU 14 MARS 1948	16

PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. :	
Séance du 13 mars 1948	19
Séance du 14 mars 1948	20
Séance du 15 mars 1948	21
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS- COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES:	
Séance du 13 mars 1948	21
Séance du 14 mars 1948	22
RENSEIGNEMENTS SUR LE CANADA	22
DEMANDE D'UN INGENIEUR DES PONTS ET CHAUSSEES POUR LA TURQUIE	22
SYNDICATS DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES :	
Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées	23
Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées	27
Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées	27
TOURNEE DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES PONTS ET CHARPENTES	28
NAISSANCES, MARIAGES, DECES	28

P. C. M.

Composition du Comité et des Sous-Comités à la suite des élections du 14 Mars 1948

Comité d'Administration

A. — BUREAU.

Président : M. Raymond BRINGER, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Melun ;

Vice-Présidents : M.M. DAUVERGNE, Inspecteur Général des Mines, 244, Boulevard St-Germain à Paris-7° ;

GUERBIGNY, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 105 bis, boulevard de la Reine, à Versailles ;

MACAREZ, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue de Milan à Paris-9° ;

Secrétaire : M. DURAND-DUBIEF, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 24, rue du Renard, à Paris-4° ;

Secrétaire-Adjoint : M. FISCHESSE, Ingénieur en Chef des Mines, 60, boulevard St-Michel à Paris-6°.

Trésorier : M. Jean COURBON, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 28, rue des Sts-Pères à Paris-7°.

B. — MEMBRES.

MM.

BASEILHAC, Ingénieur en Chef des Mines, 30, boulevard des Ecoles à Lille (Nord) ;

BOUILLOT, Ingénieur en Chef des Mines, 6, avenue de Meknès à Rabat (Maroc) ;

BOUZOU, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Fontainebleau (Seine-et-Marne) ;

BRUNOT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 8, rue Leneveux, à Paris-14° ;

BUTEAU, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, à Paris-7° ;

CACHERA, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 13, rue Littré, à Bourges (Cher) ;

CARPENTIER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 6, rue de la Préfecture, à Epinal (Vosges) ;

CASSARD Emile, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 25, rue Georges-Clémenceau, Mont-St-Aignan (Seine-Inférieure) ;

CAUDRELIER-BENAC, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 7, rue de Beauvais, à Senlis (Oise) ;

CONCHE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite, 26, avenue Georges-V, à Paris-8° ;

COR, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, à Paris-7° ;

COUTEAUD, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Port de Marseille, 1, quai de la Joliette, à Marseille (Bouches-du-Rhône) ;

CURET, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, rue O'Quin, à Pau (Basses-Pyrénées) ;

DOLLET, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Meaux (Seine-et-Marne) ;

DORCHE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 16, rue Mayet, à Paris-6° ;

DUBROCA, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 3, rue Lordat, à Tarbes (Hautes-Pyrénées) ;

DUMARD, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 25, rue de Rémusat, à Paris-16° ;

JACQUINOT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 41, rue de Lévis, à Paris-17° ;

LE BESNERAIS, Ingénieur des Mines en congé hors cadres, 60, rue de Maubeuge, à Paris-9° ;

LEPRINCE-RINGUET, Inspecteur Général des Mines en retraite, 176, boulevard St-Germain, à Paris-6° ;

LORIFERNE, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 41, rue du Quinconce, à Angers (Maine-et-Loire) ;

MARTIN Louis, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, à Paris-7° ;

MORISSON, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en congé hors cadres, 17, allée des Bocages. Le Vésinet (Seine-et-Oise) ;

PELISSONNIER, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, à Paris-7° ;

RENOUX, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 3, rue Vauban, à Bordeaux (Gironde) ;

ROQUES Clément, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 12, avenue F.-Vialel, à Grenoble (Isère) ;

SAMUEL-LAJEUNESSE, Ingénieur en Chef des Mines, 129, boulevard St-Germain, à Paris-6° ;

VAROQUAUX, Ingénieur des Mines, 24, rue Granville, à Nancy (Meurthe-et-Moselle).

*Voir en page 3 de couverture la composition des Sous-Comités
de la Section Ponts et Chaussées et de la Section Mines du P. C. M.*

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

BULLETIN DU P. C. M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES
28, rue des Saints-Pères — PARIS

Téléphone : LITRE 93-01

Service Publicité : J. ARNAUD, 40, rue Louis-Blanc, Paris 10^e. — Tél. : Nord 18-35

Assemblée Générale ordinaire du 14 Mars 1948

Nous avons donné, dans le Bulletin d'avril 1948, un compte-rendu sommaire de l'Assemblée Générale Ordinaire, tenue par le P.C.M. le dimanche 14 mars dernier. On trouvera plus loin le procès-verbal de cette Assemblée et un compte-rendu de la tournée effectuée la veille dans la région parisienne.

Et voici les allocutions prononcées au dîner du 14 mars 1948 par le Président du P.C.M., M. le Ministre de l'Intérieur et M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Allocution du Président du P. C. M.

Messieurs les Ministres,
Messieurs,

Connaissant l'attachement de nos deux Corps des Ponts et Chaussées et des Mines aux saines traditions, vous comprendriez certainement moins la non-observation de celle des discours consécutifs aux réunions comme celle de ce soir, que vous ne redoutez, d'autre part, d'avoir à la subir.

Et puisque j'ai voulu placer le début de ces quelques mots sous le signe de la tradition, je tiens tout d'abord à exprimer à Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, à Monsieur le Ministre de l'Intérieur, et à Monsieur le Ministre de l'Industrie et du Commerce notre très vive gratitude et notre respectueuse satisfaction pour avoir bien voulu, en acceptant la présidence de ce dîner, ne pas se dérober à une habitude qui nous est chère et à leur dire combien nous apprécions tous cette marque de leur bienveillance à l'égard de leurs Ingénieurs.

Nous avons possédé M. Jules MOCH au Ministère des Travaux Publics pendant deux ans. Je n'ai certainement besoin de rappeler à qui que ce soit, dans cette salle, la manière dont il nous

a toujours accueillis et défendus et je suis particulièrement heureux de ce que, ce soir, malgré une journée fatigante occupée par un voyage aérien assez pénible, Monsieur le Ministre de l'Intérieur ait tenu à nous marquer de nouveau toute sa sympathie en acceptant d'être parmi nous.

Placé depuis quelque mois à la tête de notre vieille maison du boulevard Saint-Germain, Monsieur Christian PINEAU nous a immédiatement fait comprendre que nous pouvions compter sur lui comme sur son prédécesseur pour nous soutenir et nous guider dans la part qui nous incombe aux efforts de relèvement du pays ; nous avons toujours trouvé auprès de lui la plus large audience et je suis heureux de ce que sa présence parmi nous, ce soir, me permette en votre nom de lui en témoigner toute notre reconnaissance.

Absent de Paris aujourd'hui, Monsieur LA-COSTE, Ministre de l'Industrie et du Commerce, n'a pas pu, comme il l'aurait désiré, participer personnellement à la présidence de notre réunion, mais il a tenu à s'y faire représenter et à marquer l'intérêt qu'il attache à des contacts suivis avec ceux de nos Camarades servant dans son administration. Je prierai donc notre Camarade CHANU, Ingénieur des Ponts et Chaussées attaché à son Cabinet, de lui transmettre l'expression de notre gratitude et de notre entier dévouement.

Mes remerciements iront aussi à ceux de nos invités qui ont bien voulu nous consacrer leur soirée malgré leurs obligations toujours très lourdes : Monsieur BRIAND, Directeur du Cabinet de Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports et notre Camarade SPINETTA, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur-Adjoint du même Cabinet, auprès de qui nous avons toujours trouvé l'accueil le plus sympathique ; Monsieur LOUVEL, Député du Calvados, Président de la Commission de la Production Industrielle de l'Assemblée Nationale ; Monsieur Léo HAMON,

Conseiller de la République, Président de la Commission de l'Intérieur du Conseil de la République ; Monsieur BRUHNS, Conseiller de la République, Président de la Commission des Travaux Publics et des Transports du Conseil de la République, dont la présence ce soir parmi nous est la preuve de l'intérêt qu'il portent à nos aspirations ; Monsieur LAPEYRE, Secrétaire Général de la Fédération des Travaux Publics ; Monsieur LABRO, Secrétaire Général du Syndicat Général des Ingénieurs T.P.E. ; Monsieur VERNON, représentant la Fédération Chrétienne des Travaux Publics, qui viennent témoigner ici des sentiments d'union existant entre nos collaborateurs et nous-mêmes et à qui je suis heureux de renouveler, à cette occasion, l'assurance de toute la sympathie suscitée par notre travail en commun et du prix que nous attachons à la défense de leurs intérêts pour qu'ils retrouvent enfin leur vraie place parmi les serviteurs de l'Etat. Je n'aurai garde enfin d'oublier ceux de nos Directeurs présents ce soir : pour les Travaux Publics, Monsieur Bernard RENAUD, Directeur du Personnel ; Monsieur CAZES, Directeur des Bases Aériennes ; pour le Commerce et l'Industrie : Monsieur BUREAU, Directeur de la Sidérurgie ; Monsieur PERRINEAU, Directeur des Mines ; travaillant en collaboration plus directe avec la plupart d'entre nous, ils sont à même de connaître avec plus de détails et de comprendre plus étroitement encore nos soucis de tous les jours.

J'excuse Monsieur MAX HYMANS, Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale et Monsieur DORGES, Secrétaire Général aux Travaux Publics et aux Transports, qui, retenus l'un et l'autre loin de Paris, n'ont pu se joindre à nous comme ils l'auraient désiré.

Si nous jetons un regard sur la période écoulée depuis mai dernier, où nous nous trouvions réunis pour la première fois depuis la guerre dans cette même maison qui nous abrite aujourd'hui, ce qui domine, c'est le caractère particulièrement difficile de notre tâche dans une ambiance économique et sociale dont l'instabilité fut sans contredit la caractéristique dominante. Ceux d'entre nous qui étaient déjà en fonction en 1939 se souviennent avec un certain attendrissement de cette époque de facilité relative où les marchés n'étaient pas en perpétuelle révision et où les matériaux n'attendaient pas, pour manifester leur présence, qu'une hausse imminente vint en rendre la vente plus profitable sans aucun effort supplémentaire. Mais si j'évoque ce souvenir, ce n'est pas pour me dépenser en regrets stériles : nous savons bien qu'après un bouleversement dont les derniers échos n'ont même pas encore disparu tout ne peut pas rentrer instantanément dans l'ordre. Nous sentons bien aus-

si que, ce retour à des conditions plus normales, nous pouvons y participer par notre application de tous les jours et qu'il sera finalement le fruit du travail patient et opiniâtre de tous les Français. Et si j'ai voulu faire ce retour en arrière, ce n'est que pour mieux souligner combien notre tâche pourrait parfois être décourageante si nous ne savions pas voir plus loin que les difficultés immédiates.

C'est au milieu de ces difficultés, et souvent même en fonction d'elles, que les grands problèmes intéressant les fonctionnaires de l'Etat ont dû s'acheminer progressivement vers leur solution. Conscients de l'importance de nos fonctions et de la gravité de l'heure, nous n'avons pas voulu nous associer aux mouvements de grève envisagés par certains en juillet et en novembre. J'aurai à y revenir tout à l'heure en examinant la question du reclassement.

Parallèlement à ce travail de reclassement, dont la première étape vient de voir le jour, s'est poursuivie la mise en place du statut de la fonction publique : Statuts particuliers, Commissions Administratives paritaires, Comités techniques paritaires ont commencé à s'organiser un peu partout dans les différents Ministères ; le Gouvernement a, d'autre part, décidé de consacrer une somme importante à la revalorisation des traitements et une partie de ce crédit a été utilisé dès le début de cette année à l'amélioration provisoire des émoluments des fonctionnaires.

Pour achever ce tableau d'ensemble des mois écoulés, il me reste à faire mention de la politique d'économie budgétaire décidée au mois d'octobre et qui a porté principalement sur la diminution des effectifs, le ralentissement des travaux de reconstruction et d'équipement, l'amoindrissement de certains moyens matériels à la disposition des services (voitures automobiles).

Dans le cadre d'une situation générale ainsi rapidement esquissée, quelle a été l'évolution des problèmes intéressant particulièrement nos Deux Corps ?

En ce qui concerne le reclassement, il faut bien reconnaître qu'il ne nous a pas apporté les satisfactions légitimement escomptées. Je sais qu'il s'agissait là d'un problème difficile, l'établissement de parités entre Corps dont les fonctions ne se ressemblent pas ne comportant évidemment aucune solution mathématique dont la rigueur pût s'imposer à tous. Je n'aurai pas non plus la prétention de croire que d'autres Corps n'ont pas des mérites équivalents aux nôtres et que nous devons, par conséquent, surclasser l'ensemble de tous les autres fonctionnaires. Mais j'avoue, Messieurs les Ministres, d'autant plus aisément que vous m'avez demandé d'être très franc, que je n'ai pu fournir à mes Camarades aucune expli-

gation satisfaisante en ce qui concerne notre décalage par rapport aux Ingénieurs militaires, en particulier pour la classe de début des Ingénieurs en Chef et je me demande si, au moins sur ce point précis, il est vraiment impossible de revenir sur ce qu'après tout on pourrait considérer comme une erreur ? J'ajouterai même qu'au cours d'une très récente conversation — elle remonte exactement à jeudi dernier — Monsieur le Secrétaire d'Etat au Budget a reconnu que cette différence lui avait échappé et n'a pas paru a priori complètement hostile à un rétablissement de notre situation sur ce point. Je crois devoir rappeler que le Gouvernement avait reconnu publiquement devant l'Assemblée Nationale et le Conseil de la République la nécessité impérieuse de reclasser l'Enseignement, la Magistrature et les Corps Techniques. Or, seuls les deux premiers ont bénéficié largement de cette mesure, tandis que la revalorisation de nos Corps, en raison de la disparition de l'indemnité de fonction, est inférieure à celle des fonctionnaires en général. Et si nous n'avons pas, en ce qui nous concerne, voulu rechercher dans la grève un moyen de pression dont nous ne pensons pas qu'il soit compatible avec certaines fonctions, nous aimerions parfois sentir avec plus de force qu'une telle attitude n'enlève rien de sa valeur à notre légitime désir de nous voir assigner la place qui doit être la nôtre parmi les grands Corps de l'Etat.

Nos statuts particuliers sont en cours d'élaboration. Je voudrais, à ce sujet, Messieurs les Ministres, attirer votre attention sur deux dispositions essentielles à faire figurer dans ces statuts.

Il s'agit d'abord de l'application de l'article 51 de la loi portant statut de la fonction publique, qui prévoit un rythme d'avancement comparable entre les diverses Administrations. Quoique peut-être moins important pour les Ingénieurs des Mines, qui accèdent actuellement assez jeunes au grade d'Ingénieur en Chef, il n'est cependant pas à négliger pour autant, car cette situation peut fort bien ne pas se maintenir indéfiniment et, en tout état de cause, l'avancement des Ingénieurs en Chef au grade d'Inspecteur Général est pratiquement bloqué. Mais cette question est d'une importance encore plus essentielle pour le Corps des Ponts et Chaussées, car là il n'y a actuellement à peu près aucune chance d'atteindre le grade d'Ingénieur en Chef avant 40 ans et l'âge moyen de l'avancement doit s'y situer autour de 42 ans ; quant au grade d'Inspecteur Général, des promotions entières sont pratiquement certaines de ne pouvoir y accéder. Aussi nous paraît-il primordial que les dispositions des statuts particuliers soient spécialement bien étudiées à cet égard et je dois reconnaître qu'aucun des pro-

jets dont nous avons eu connaissance jusqu'à maintenant ne peut nous donner satisfaction sur ce point, malgré les promesses formelles de la Fonction Publique.

Concernant notre statut, il est ensuite essentiel, la loi permettant d'ailleurs cette dérogation pour les corps techniques, d'autoriser les mises en disponibilité d'assez longue durée et renouvelables, pour permettre aux Ingénieurs de nos Corps d'apporter le concours de leur expérience à certains Organismes d'intérêt général sans être obligés à donner leur démission. Des périodes de trois années renouvelables vous seront proposées par le P.C.M. et nous vous demandons de nous aider sur ce point de toute votre autorité.

Grâce à cette mesure, les Ingénieurs de nos Corps feront prévaloir, comme par le passé, à la tête de nos grandes Industries, leur sens de l'intérêt général et, inversement, ayant la possibilité de revenir, le cas échéant au service de l'Etat, pourront faire bénéficier nos Services, à l'exemple de l'Administration anglaise, de leur grande expérience des réalités industrielles.

Si, dans les résultats acquis au cours des derniers mois, je viens de souligner les améliorations à envisager, j'ai cependant le devoir d'enregistrer avec satisfaction l'accord récent du Conseil des Ministres pour la reconnaissance de la nullité de la loi du 5 octobre 1941 concernant l'intervention des Services des Ponts et Chaussées dans les travaux des Collectivités locales. Nous avons toujours estimé qu'autant il est normal de n'attendre de rémunération des services normaux et obligatoires que des seuls émoluments prévus par le statut de la Fonction Publique, c'est-à-dire du traitement et des primes de rendement, autant il est profondément injuste, de la part de l'Etat, de se saisir du fruit des interventions supplémentaires facultatives — je souligne à dessein ce dernier mot — pour n'en ristourner qu'une très faible partie aux intéressés. C'est donc une décision d'équité que vient de prendre le Gouvernement en la matière et nous ne pouvons l'enregistrer qu'avec satisfaction. Parmi beaucoup d'autres causes auxquelles il faudra d'ailleurs bien remédier, je ne crois pas m'avancer en déclarant que le régime actuel de ces travaux facultatifs a été pour beaucoup dans les difficultés de recrutement des Ingénieurs T.P.E. et des Adjointes Techniques et je ne pense pas que les représentants des organisations syndicales qui sont avec nous ce soir me contrediront sur ce point.

Quels doivent donc maintenant être nos objectifs dans les mois à venir et nos buts plus lointains ?

Vous savez, Messieurs les Ministres, le malaise profond provoqué parmi vos Ingénieurs par les

différences injustifiables existant entre leur situation et celle de leurs homologues des grands Secteurs nationalisés. Je citerai un seul exemple : le traitement de début aux Houillères Nationales d'un Ingénieur du fond sortant de l'Ecole des Mines atteint 43.000 francs par mois ; celui de son camarade nommé en même temps Ingénieur Ordinaire des Mines est seulement de 28.000 frs et cependant ce dernier, sorti dans les tout premiers de l'Ecole Polytechnique, a ainsi subi une sélection plus sévère et en outre poursuivi des études plus longues. Et des comparaisons tout aussi édifiantes peuvent être faites avec le personnel de la S.N.C.F. ou celui d'Electricité de France. Encore n'ai-je pas tenu compte des avantages matériels accessoires qui sont largement consentis aux uns — ils représentent de 10 à 15.000 frs par mois dans le cas cité — et dont les autres n'ont pas la moindre idée. Comment pense-t-on, dans ces conditions, retenir au service de l'Etat les élites dont il a besoin ? Il faut certes que nous soyons désintéressés ; mais le meilleur moyen pour cela n'est-il pas d'offrir aux Ingénieurs de nos Corps des situations qui ne soient pas de seconde zone par rapport à celles de leurs camarades qu'ils vont avoir à contrôler ?

En vérité, tant que ce problème n'aura pas été résolu avec toute la largeur de vues qu'il requiert, la question des Corps techniques ne pourra pas être définitivement réglée. Vous me direz sans doute qu'il y a les possibilités budgétaires, la précarité actuelle de l'état de nos finances — et peut-être aussi la nécessité d'enfermer tous les Corps de l'Etat dans les mêmes limites de rémunération pour ne pas avantager indûment les uns par rapport aux autres. — Mais le personnel des entreprises nationalisées n'est-il pas lui aussi maintenant au service de l'Etat, quoiqu'avec un statut différent de celui des fonctionnaires et d'ailleurs infiniment plus libéral ?

Cette infériorité de nos situations provoque une hémorragie continue de nos cadres techniques et un affaiblissement des pouvoirs et de la notion même de l'Etat, alors que l'extension des attributions de celui-ci, notamment dans les secteurs dirigés et nationalisés, exigerait au contraire le maintien à son service de l'élite des techniciens aptes à remplir les fonctions d'information, de coordination, d'animation et de contrôle.

Cette assimilation complète avec les Secteurs nationalisés que nous demandons instamment, il faut donc dès à présent y tendre par tous les moyens possibles. Si les circonstances actuelles paraissent s'y mal prêter, une possibilité sera cependant offerte au Gouvernement quand il va s'agir de déterminer le régime des primes de

rendement prévues par le statut de la Fonction Publique ; il faut que, par le jeu de ces primes, une atténuation très sensible soit obtenue à la différence signalée ci-dessus, première amorce d'une réforme à laquelle le simple bon sens devra bien se résoudre un jour.

Je signale d'ailleurs que, dans cet ordre d'idées, la situation de nos Camarades des Mines et de ceux des Ponts et Chaussées détachés au Ministère de l'Industrie et du Commerce mériterait une attention particulière du fait qu'ils ne sont pas pratiquement appelés à bénéficier de rémunérations spéciales au titre d'interventions facultatives. Vous pouvez, Messieurs les Ministres, nous aider en cela très efficacement et je suis sûr que, là encore, nous n'aurons pas en vain fait appel à votre compréhension.

Nous demandons que le Gouvernement fasse appel davantage à notre concours pour le contrôle des entreprises nationalisées relevant de notre compétence, le fait de la nationalisation n'étant pas à lui seul, et l'expérience le prouve, une garantie suffisante de l'exploitation au mieux des intérêts de la Nation ; une collaboration étroite, instituée par voie réglementaire, entre les fonctionnaires des contrôles techniques et les missions financières attachées aux Directions de tutelle permettrait d'améliorer nettement la situation présente. Dans ce même domaine, le contrôle du gaz doit être continué à être assuré par Monsieur le Ministre de l'Industrie et du Commerce, faisant appel au concours des Ingénieurs de nos Corps dans des conditions adaptées à l'évolution de la situation actuelle de cette industrie nationalisée.

Je voudrais enfin attirer votre attention sur l'impérieuse nécessité d'obtenir pour vos Services des moyens suffisants de travail, car là, j'ai l'impression de menaces venant de divers points de l'horizon, mais qui toutes convergent et qui sans probablement avoir un tel objectif, n'en ont pas moins pour effet de nous entraver dans notre tâche quotidienne. Voici quelques exemples

Les voitures automobiles d'abord.

Dans le but fort louable de faire disparaître des abus incontestés, on a brutalement décidé de supprimer toutes les voitures appartenant à l'Etat et d'autoriser certains fonctionnaires à utiliser des voitures personnelles. Il faut reconnaître d'ailleurs qu'à la réflexion on s'est aperçu qu'on allait tout paralyser et que, parallèlement aux facilités offertes pour l'acquisition de voitures personnelles, on semble s'orienter vers le maintien d'un parc administratif limité. Il n'en subsistera pas moins cette arrière pensée qu'en tort on aura semblé nous imputer une partie de abus que nous réprouvons tous et dont vous trou

verrez, d'ailleurs bien peu d'exemples dans nos Services. Et une grande vigilance restera nécessaire pour éviter qu'on ne songe de nouveau à nous priver d'un instrument de travail absolument essentiel.

Les crédits de matériel et de fonctionnement ensuite. A deux reprises on nous a récemment rappelé la nécessité de l'imputation budgétaire correcte des dépenses correspondantes. Encore cela suppose-t-il que des crédits suffisants seront alloués par le Parlement et que les Chefs de Service ne seront plus mis dans la triste nécessité de choisir entre des imputations plus ou moins irrégulières et l'arrêt de leurs Services. Je m'adresse ici spécialement à Messieurs les Présidents des Commissions Parlementaires qui nous font ce soir l'honneur de leur présence. Je sais que les frais de déplacements, par exemple, n'ont pas toujours bonne presse parce qu'à tort ou à raison on soupçonne certains agents d'en abuser ; on pourrait en dire autant des frais de bureau et de téléphone. Mais si certains Services peuvent à cet égard, fonctionner convenablement avec des moyens réduits, il n'en est pas de même des nôtres, qui s'accommodent très mal du cadre rigide d'un crédit limité ; ne serait-il pas plus correct, à ce point de vue, d'admettre enfin au grand jour que certaines dépenses de matériel sont étroitement liées à l'existence de crédits de travaux et qu'il est alors normal de les y imputer, réservant les crédits spéciaux au paiement des frais occasionnés par la marche générale des Services et qui, ceux-là, peuvent en effet accepter une limitation fixée a priori ?

Je dirai enfin un mot des mesures de déconcentration administrative, dont une conception erronée pourrait alourdir considérablement la marche des Services des Ponts et Chaussées. L'efficacité et la souplesse de ces Services, qui ont réussi cet exploit unique de passer de leurs attributions de 1914 à celles de 1948 sans augmentation, bien au contraire, de leurs effectifs, est certainement due aux larges délégations et aux responsabilités étendues laissées aux Ingénieurs en Chef. Du maintien de cet état de choses dépend étroitement la possibilité, pour nos Services, de continuer à rendre ce que le Gouvernement attend d'eux et, quels que soient les principes à retenir pour cette réforme administrative, il sera donc essentiel que leur application pratique en tienne très largement compte.

Il ne suffira cependant pas de parer aux effets d'un zèle réformateur toujours bien intentionné, mais quelquefois incomplètement informé, pour nous permettre de travailler avec le rendement accru qu'on aura toujours tendance à exiger. Il faudra enfin se résoudre à équiper les Services

d'une façon moderne, à les doter, sans luxe, mais sans parcimonie, du matériel et des installations indispensables ; il faudra également mettre à leur disposition une documentation administrative et technique rationnelle et ne pas les laisser parer à son inexistence par des moyens de fortune.

Le P.C.M. s'est d'ailleurs occupé spécialement de cette question et saisira prochainement Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports de ses propositions pour l'organisation de la documentation technique.

Il y a là des économies coûteuses à éviter ; ne vient-on pas, par exemple, de supprimer le bureau de documentation minière et ne voit-on pas maintenant nos Camarades des Mines obligés d'aller se renseigner auprès de ceux qu'ils ont à contrôler ?

Il y a aussi des dépenses rapidement amortissables par les économies qu'elles procurent d'autre part et il faudra bien admettre un jour qu'ayant le caractère de dépenses d'investissements elles ne sauraient être perpétuellement différées.

Il faudra enfin penser à la culture des Ingénieurs, dont la formation est actuellement à peu près négligée dès qu'ils ont quitté l'Ecole après y avoir reçu un enseignement qui marque trop souvent bien peu en profondeur. L'expérience pratique acquise dans les Services sera pleinement efficace dans la seule mesure où elle pourra être régulièrement mise à jour par des contacts avec les sommités des sciences appliquées et avec les recherches de laboratoires. Il y a donc la place pour un aménagement de l'enseignement de nos Ecoles afin de les mieux adapter aux besoins des jeunes élèves et d'en faire également une source de rayonnement sur l'ensemble des Corps. Des résultats intéressants ont déjà pu être amorcés dans cette voie par l'Ecole des Mines, malheureusement trop limités par l'extrême faiblesse des moyens. La réforme correspondante de l'Ecole des Ponts et Chaussées vient de faire l'objet d'études suivies en collaboration entre le P.C.M. et l'Association des Anciens élèves de l'Ecole et nous demanderons prochainement audience à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports pour lui remettre nos propositions à ce sujet.

Vous savez, Messieurs, les Ministres, que, pour atteindre à la réalisation de tous les vœux exprimés ici au nom de tous nos Camarades, pour laquelle votre compréhension éprouvée nous est un gage de la continuation de cette bienveillance dans l'avenir, notre Association vous apportera dans la mesure de ses moyens, le concours le plus actif, le plus constant et le plus dévoué. Notre but essentiel, je pourrais presque dire unique, est de

faire retrouver à nos Corps leur vrai niveau dans l'échelle des valeurs morales et sociales du pays en leur assurant, avec une situation matérielle décente, un rayonnement technique et intellectuel digne de leur passé. En contribuant à vous seconder dans cette voie, nous aurons conscience d'avoir, à notre place, efficacement travaillé à la reconstruction et à l'embellissement de la France pour lui donner, dans la paix retrouvée, un éclat comparable à ce qu'elle a su mettre de grandeur dans l'épreuve (longs applaudissements).

Allocution de M. Jules MOCH
Ministre de l'Intérieur

Messieurs les Parlementaires,
Mes chers Camarades,

Je me garderais de répondre ce soir au discours si nourri, si plein de suggestions de votre Président. Je suis ici, à votre choix, en ami ou en intrus, mais je n'y suis certainement plus en qualité de Ministre des Travaux Publics et je laisse à mon collègue, ami et successeur, Monsieur PINEAU, le soin de répondre au discours de votre Président.

Tout à l'heure, lorsque, avant le dîner, nous bavardions à quelques-uns, l'un d'entre vous me rappelait notre dîner de l'an dernier. Il avait eu lieu un peu plus tard dans l'année, mais c'est tout de même pour moi une sorte d'anniversaire et d'anniversaire d'un événement dont, sur le coup, nous n'avons peut-être pas mesuré l'importance. Je me souviens que je suis arrivé très tard, que je n'ai pas dîné, que j'ai prononcé mon discours et que je suis reparti aussitôt et vous aussi vous vous en souvenez. Je suis reparti pour un Conseil des Ministres où nous avons établi un théorème nouveau, à savoir qu'il est impossible d'appartenir à un Gouvernement et de voter contre lui... (applaudissements) et que, par conséquent, ceux de nos collègues qui venaient de voter contre lui devaient être déchus de leur mandat ministériel. La question valait évidemment que je ne reste pas ici, au delà du potage.

Je voudrais qu'à la lumière des événements tragiques de Tchécoslovaquie, vous mesuriez l'importance du geste qui, ce soir là, a été fait en France, car je pense que si nous avons pu poursuivre notre redressement, si nous avons pu surmonter des épreuves singulièrement redoutables quelques mois plus tard, c'est sans doute parce que nous avons procédé à cette épuration ou, si vous préférez, parce que les hommes auxquels

je fais allusion avaient, ce jour-là commis la même erreur que les onze ministres démissionnaires de Tchécoslovaquie ont commis en sens inverse, un an plus tard... (applaudissements).

Depuis lors, (et vous comprenez bien que cet exorde va me fournir le sujet de ma causerie), j'ai dû vous quitter : je ne pouvais pas le refuser. Une première fois déjà, en juin 1946, Monsieur BIDAULT m'avait demandé de prendre le Ministère de l'Intérieur. J'avais alors des raisons de rester aux Travaux Publics et fort peu de raisons de passer à l'Intérieur. Quand, le 22 novembre de l'année dernière, la question s'est reposée, j'ai pensé que la résoudre comme en juin précédent serait une manière de désertion. Et je dois vous dire que les premières journées que j'ai passées hors du boulevard Saint-Germain ont été singulièrement lourdes ; qu'entre le 22 novembre et le début de décembre, je me suis parfois demandé si nous arriverions à sauver le régime et les libertés auxquels nous sommes attachés. J'ai le souvenir d'une nuit — une des toutes premières — où j'étais penché sur le tableau de ce qui nous restait d'effectifs disponibles et où, obligé de dégager la gare de Brive pour faire circuler les trains qui n'étaient arrêtés que là, il nous a fallu aller chercher cinquante hommes à Agen et cent à St-Etienne, les transporter en camions la nuit à travers des départements entiers, pour réunir la petite masse de manœuvre permettant d'assurer la liberté du travail.

Ces journées-là, je ne veux pas les revivre et vous comprendrez qu'aussitôt un peu au repos, après les événements de décembre, je me sois penché sur les problèmes de réorganisation des services d'ordre public en France.

Vous parliez tout à l'heure de la nécessaire déconcentration ; j'en suis partisan, ô combien ! et plus encore depuis que je vois ce qui se passe dans des Ministères autres que celui des Travaux Publics. J'en citerai un seul exemple ou deux : quand une commune veut honorer un de ses bienfaiteurs en lui concédant une concession perpétuelle gratuite dans son cimetière, elle ne peut le faire que moyennant un décret signé du Ministre de l'Intérieur et du Président du Conseil... (applaudissements) ; quand une commune veut changer le nom d'une rue et si elle veut donner à cette rue le nom d'un étranger, il faut encore un décret signé des deux mêmes hommes, et c'est ainsi que l'Administration française (Travaux publics exceptés) ploie sous le faix de dossiers qui vont converger à Paris où, bien entendu, personne ne peut matériellement les examiner. Il y a là toute une réorganisation à faire et je souhaiterais, moi, que le P.C.M. réfléchisse à une idée qui m'est chère, mais qui n'est pas près de se

réaliser : la réduction des Directions départementales en un petit nombre de véritables Directions. Je crois que l'Administration de l'avenir doit comprendre un Préfet, personnage désormais constitutionnel et représentant de tout le Gouvernement dans son Département, assisté d'un nombre minimum de grands Chefs de Services, dirigeant chacun plusieurs Services. Je n'ai jamais compris pourquoi il fallait à côté des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées d'autres Ingénieurs en Chef qui font à peu près la même chose, quelquefois avec des qualités moindres et que chaque Ministère s'évertue à avoir au moins un Directeur départemental et quelquefois, comme dans le cas de l'Agriculture, quatre ou cinq maintenant... (applaudissements).

Il y a là certes toute une réorganisation à envisager, dans laquelle un grand Corps réparti dans tous les départements de France comme celui des Ponts et Chaussées a un rôle éminent à jouer — et le Corps des Mines m'excusera si je ne le cite pas sur le même plan, du fait qu'il est déjà, lui, régionalisé.

La tâche que j'ai assumée, je vous en dirai deux mots seulement. C'est une très lourde responsabilité que je porte, celle de devoir demain ou dans quelques semaines faire face à des événements analogues à ceux que nous avons vécus en novembre et en décembre. Nous y ferons face. J'ai la conviction que, d'une part, bien des yeux se sont ouverts et nous en avons eu la preuve dans l'évolution même qui s'est produite dans la classe ouvrière. J'ai la certitude, d'autre part, qu'instruits par l'expérience de novembre et décembre, les dispositions que nous sommes en train de prendre pour harmoniser les fonctions de maintien de l'ordre sur les plans civil et militaire nous permettront d'être plus solides que nous ne l'étions quand nos effectifs étaient uniformément répartis sur l'ensemble du territoire. En tout cas, ce qui est sûr, c'est que nous avons un devoir impérieux, tous, à quelque poste que nous soyons placés : c'est celui d'assurer la défense de nos libertés, de tout ce qui fait la raison d'être de la France. Les exemples trop nombreux que nous voyons en Europe Orientale, les menaces très sérieuses qui existent actuellement en Italie du Nord de l'autre côté de notre frontière, nous font un devoir de rester vigilants. Certes il serait plus facile de défendre le régime en appliquant les méthodes mêmes qu'appliquent ses adversaires là où ils triomphent. C'est un moyen auquel nous ne nous résoudrons pas. Il n'est pas vrai que la fin justifie les moyens. Il y a des moyens qui sont à ce point dégradants qu'un régime qui les emploierait se renierait lui-même (applaudissements).

Mais sans recourir à de tels moyens, sans inventer des complots comme on en invente un peu partout (nous en avons de nouveaux exemples en Tchécoslovaquie), je suis sûr qu'il est possible de défendre l'idéal auquel nous sommes attachés. Le Gouvernement actuel a déjà rempli une lourde tâche. Les deux premiers mois de son existence ont été consacrés à rétablir l'ordre ; il y a réussi. Les deux mois suivants ont été voués à la recherche d'un certain nombre d'équilibres, s'enchaînant et se commandant les uns les autres : nouvelle évaluation des prix de revient entraînant un nouveau prix des salaires ce niveau se répercutant à son tour sur les prix de revient et les prix de revient ainsi recalculés se répercutant une deuxième fois sur les salaires, par un phénomène analogue à celui de la convergence des séries ; ensuite équilibre entre les salaires et les traitements marqué par l'effort de reclassement ; équilibre du budget en fonction des nouveaux prix et des nouveaux salaires, imposant la recherche de trois cent milliards de recettes nouvelles et les protestations que vous connaissez, qui finiront par se « tasser » elles aussi, quand on aura compris le but d'ensemble ; équilibre enfin de la valeur du franc sur le marché international et de sa valeur intérieure qui était la condition de la reprise de nos exportations et avec celles de la possibilité d'importer la maigre ration de blé actuelle.

Tout cela est aujourd'hui réalisé et les moyens actuels doivent être consacrés à la lutte pour la baisse des prix ; mais là déjà, nous avons quelques symptômes favorables à noter. Je pense très sincèrement qu'il faut tenir dans des conditions très difficiles, encore un petit nombre de mois, jusqu'à la récolte, jusqu'à la soudure et qu'à ce moment, — si une nouvelle catastrophe saisonnière ne s'abat pas sur le pays — nous disposerons d'une récolte permettant d'augmenter la ration de pain et, par conséquent, de faciliter la vie des travailleurs et qu'en même temps cette augmentation de la ration de pain réduira la concurrence sur les autres produits vivriers et contribuera, par conséquent, à accentuer la baisse que l'on s'efforce de provoquer actuellement.

Ainsi se résume ce que je disais avant-hier à un de mes collègues américains — c'est encore le parti américain ! (rires) — mais pourquoi cacherais-je que j'ai dîné avec un Sous-Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères de la grande République d'outre Atlantique avec lequel j'ai négocié des accords aériens et navals comme Ministre des Transports ? Il me demandait avec émotion ce que je pensais de la situation en France et je crus pouvoir lui répondre que s'il n'y avait pas d'intervention étrangère, s'il n'y avait

à lutter que contre des difficultés intérieures, la situation désormais était telle, que la victoire nous resterait en fin de compte, après encore quelques semaines difficiles (applaudissements).

Par conséquent, raisons sérieuses d'espérer à condition de surmonter le découragement, même quand le reclassement n'est pas ce que l'on espérait (ceci, c'est le domaine de M. PINEAU), raisons d'espérer à condition de retrouver la foi dans le travail et la joie au travail.

Et, puisqu'il faut conclure, après avoir trop longtemps parlé, je voudrais me tourner vers mon collègue, M. PINEAU. A nous deux, nous avons géré, dans les années qui se sont écoulées, pas mal de Ministères différents : un Sous-Secrétariat d'Etat à la Présidence du Conseil, il y a bien longtemps ; un Ministère du Ravitaillement, les Affaires Economiques, la Reconstruction, l'Intérieur, les Travaux Publics l'un et l'autre et quand je passe en revue ceux des Départements dont j'ai eu à m'occuper, j'arrive aux mêmes conclusions que vous : à savoir que pour reprendre les expressions mêmes de votre Président, il y a peu de Corps qui soient aussi exclusivement et aussi intelligemment au service de l'Etat que ceux des Ponts et Chaussées et des Mines auxquels il faut rendre leur place dans l'échelle des valeurs morales et sociales. Il y a certes peu de Ministères organisés et déconcentrés tout à la fois comme celui des Travaux Publics et peu d'établissements où l'on sente que, du haut en bas de la hiérarchie, on travaille pour l'intérêt général et qu'on est conscient de travailler pour l'intérêt général.

Et, puisque, pendant que nous parlions l'un et l'autre, on a rempli nos verres, laissez-moi pour terminer boire à la fois à la grandeur des Corps techniques français et aussi à la grandeur du Pays et à la République ! (applaudissements).

*
**

Allocution de M. Christian PINEAU

Ministre des Travaux Publics et des Transports

Monsieur le Président,
Mes Chers Collègues,
Messieurs,

Si j'ai, ce soir, le plaisir de me conformer à la tradition, c'est bien parce que les deux Corps des Ponts et Chaussées et des Mines, ici réunis, sont parmi tous les Corps de l'Etat les plus respectueux des meilleures traditions de l'Administration française.

Je suis heureux, comme l'était mon ami Jules MOCH, d'être à la tête d'un Ministère où je n'ai pas auprès de moi des fonctionnaires unique-

ment préoccupés de leur situation matérielle, mais aussi et surtout de véritables serviteurs de l'Etat.

Je sais bien que j'ai ce soir, par rapport à mon prédécesseur, une infériorité dont j'ai pleinement conscience. Je ne suis pas un technicien, je ne suis pas un ingénieur. Je ne suis qu'un financier, mais j'ai l'impression que nous sommes arrivés à une époque où la collaboration entre la technique et la finance est devenue une telle nécessité qu'il est tout à fait impossible de les séparer l'une de l'autre.

Deux problèmes, en effet, se posent pour notre Pays : un problème de production — c'est le domaine de la technique — et un problème de répartition — c'est le problème de la finance. Nous sommes unanimes à reconnaître que, pour redresser la France, il est indispensable de produire davantage. Pour produire davantage, il est nécessaire que nos techniciens, nos contremaîtres, nos ouvriers travaillent au maximum. Mais il est aujourd'hui, plus qu'hier, un problème de répartition dont nous ne devons pas négliger l'importance. Peut-être, depuis la Libération, préoccupés de ce désir légitime de produire davantage, n'avons-nous pas toujours compris la nécessité non seulement de produire mais de répartir équitablement les produits. Je suis convaincu, pour ma part, qu'une des grandes raisons d'un certain abaissement moral que nous avons connu, est le développement des transactions irrégulières, de la répartition par le marché parallèle. C'est que, dans un régime où la monnaie est instable, où chacun vit dans la crainte d'une dépréciation permanente, il est impossible d'assurer une répartition équitable. De ce fait, les efforts de la technique, les efforts des producteurs peuvent se trouver paralysés par la démoralisation du pays. Cela est si vrai que la plupart des évolutions, des révolutions, qui se sont produites en Europe Centrale et dans les pays de l'est de l'Europe ont été dues à l'emploi de l'inflation comme moyen politique de démoralisation, de ruine des classes moyennes et d'abaissement du standard de vie. Il est temps de reconnaître enfin qu'il est indispensable, pour permettre à un climat de production de se développer normalement, que le climat financier soit également sain. Il est inutile de produire si la production s'effectue dans un climat de panique financière, si celui qui produit a la certitude que tout ce qu'il ne consomme pas dans l'immédiat sera inutile demain, définitivement déprécié, si aucune épargne ne peut se constituer parce que ce qui est mis aujourd'hui de côté vaudra dans une semaine ou dans un mois deux fois moins et dans un an, dix fois moins qu'aujourd'hui. Il n'est pas possible de redresser le pays, sans conserver une partie de sa produc-

non pour constituer l'épargne nécessaire à la Reconstruction et au rééquipement. C'est pourquoi, Messieurs, il est bien exact de dire que la production et la répartition, que le travail et la monnaie sont liés les uns aux autres et que, si vous devez tous travailler davantage, notre devoir à nous est de vous donner des finances saines sans lesquelles votre effort risquerait d'être vain.

Il est un autre aspect de ce même problème financier sur lequel je voudrais insister auprès de vous. Jamais la France n'a senti combien elle était tributaire, je ne dirai pas de l'étranger, mais de la solidarité internationale. Après toutes les pertes que nous avons subies, tout ce que la guerre a coûté à la France, tant en ce qui concerne ses stocks que son outillage, que ses ports, ses routes et ses chemins de fer détruits, nous savons bien aujourd'hui qu'il est impossible de reconstruire notre pays avec ses seules ressources. La France ne peut pas vivre dans l'autarcie. Elle a besoin d'importer un grand nombre de produits et notamment des matières premières de l'étranger. Nous ne produisons pas assez de charbon, de carburant. Nous ne produisons pas assez de laine, de coton, certaines années même pas assez de blé. Pour importer tout cela, nous avons besoin, dans la situation financière où nous nous trouvons, de l'aide de l'étranger. Or, si cette aide nous est accordée, quoi qu'on en dise, sans contre-partie politique, il est parfaitement légitime que ceux qui sont prêts à nous aider nous demandent de gérer sainement et honnêtement nos propres affaires. Je ne vois pas bien quel créancier nous ferait confiance, si nous n'étions pas capables nous-mêmes d'équilibrer notre budget, de stabiliser notre monnaie. C'est pourquoi, dans ce domaine qui se relie à vos préoccupations les plus directes, l'existence de finances saines est également nécessaire.

J'étais décidé ce soir, Messieurs, à tenter auprès de vous une défense du financier, mais votre Président m'a fourni une transition dont je me garderai de ne pas profiter. Aussi bien ; dans les revendications, légitimes d'ailleurs, qu'il a évoquées tout à l'heure, la question financière n'est pas sans jouer un certain rôle.

Vous m'avez fait part, mon cher Président, des désirs et même des regrets de vos collègues et vous avez bien compris comme moi que le fond des choses est cette pauvreté de l'Etat qui l'empêche de donner, à l'heure actuelle, à ses serviteurs les plus méritants, l'aide et les avantages qui seraient pourtant indispensables pour leur permettre de servir dignement la fonction publique. Mais il n'est pas douteux que nous nous trouvons aujourd'hui devant un problème financier extrêmement grave. Nous avons le choix entre deux solutions ; celle qui consiste à donner

des satisfactions immédiates à tous ceux qui nous les demandent et à développer les dépenses de l'Etat. Nous disposons évidemment d'un moyen très simple, celui que je vous indiquais tout à l'heure : l'inflation. L'autre solution plus austère, plus difficile à défendre devant des Associations comme la vôtre, ou devant des organisations syndicales, consiste à demander au pays de restreindre ses dépenses au maximum, tout au moins dans l'immédiat, de manière à assurer son redressement financier. Tel est le dilemme devant lequel je place toutes les organisations syndicales, lorsque nous discutons de l'ensemble de leurs revendications. En ce qui vous concerne, je crois, qu'il convient de vous donner néanmoins quelques explications particulières. J'ai bien compris tout à l'heure, et je m'en doutais, que vous n'étiez pas satisfaits du reclassement de la fonction publique tel qu'il avait été réalisé dans un récent Conseil des Ministres. Il ne m'appartient pas, et mon ami Jules MOCH ne l'aurait pas fait plus que moi, de rompre la solidarité ministérielle et de vous dire quel rôle ont joué tel ou tel Ministre pour la défense de vos intérêts. Mais je puis tout de même dire, parce que c'est la vérité, que le problème du reclassement de la fonction publique a été évoqué, notamment par les organisations syndicales, sur un plan qui n'a satisfait ni mon esprit ni ma conscience.

En effet, j'ai eu l'impression que la plupart des organisations syndicales qui ont déposé des projets de reclassement — projets dont il était vraiment impossible au Gouvernement de ne pas tenir compte, — ne se sont pas préoccupés des parités internes mais plutôt des parités externes. Qu'il s'agisse des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Ingénieurs des Mines, qui peuvent à juste titre se plaindre d'un reclassement insuffisant, du personnel de l'Enseignement, des Postiers, ou d'autres — j'ai eu l'impression que la plupart des organisations syndicales — M. LAPEYRE ne m'en voudra pas de le dire — ne sont pas venues nous trouver pour nous dire : « Voilà quelle est la situation matérielle de nos membres, voici quels sont leurs besoins, voici quelles sont leurs qualités ; ce sont ces qualités qu'il faut rémunérer et nous avons besoin à cette fin d'un traitement déterminé », mais pour nous indiquer par exemple : « Le reclassement nous plairait, mais nous, Postiers, trouvons que nous sommes infériorisés par rapport aux Instituteurs ». Les Douaniers ont regardé du côté des Agents de Police ; les Ingénieurs des Ponts du côté des Magistrats ou du côté des Ingénieurs des Postes, lesquels Ingénieurs des Postes se préoccupent de ce que gagnent les Professeurs certifiés. En réalité chacun finit par ne plus s'intéresser à sa propre situation, mais uniquement à celle de son voisin, car

chacun n'est satisfait que dans la mesure où il obtient quelque chose de plus qu'un autre. Telle a été l'atmosphère générale des discussions.

Lorsque nous avons défendu à maintes reprises, mon ami Jules MOCH et moi, en tant qu'ancien et nouveau Ministre des Travaux Publics, les positions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Travaux Publics, nous avons rencontré chez nos collègues une certaine audience, une bonne volonté incontestable, mais nous avons éprouvé le sentiment très net que s'ils nous donnaient toutes les satisfactions que nous demandions, ils rencontreraient eux-mêmes de graves difficultés auprès de leur propre personnel. C'est ainsi que nous avons éprouvé, à l'égard des Ingénieurs Militaires dont vous parliez tout à l'heure, des difficultés très vives ; parce qu'on nous faisait remarquer qu'à une certaine échelle du classement prévu, nos Ingénieurs en chef des Ponts pouvaient dépasser des Ingénieurs Militaires de même catégorie. Nous avons fait observer que l'avancement était plus rapide dans un cas que dans l'autre, mais on a trouvé cet argument sans valeur. On nous a fait observer que l'Ingénieur en Chef du Département devait être considéré comme un véritable Directeur et comparé en conséquence au Directeurs départementaux des autres Administrations publiques, le Directeur des Postes, celui des Eaux et Forêts, etc... Dans tous les cas nous nous sommes heurtés à ce procédé de comparaison systématique, et pourtant souvent injuste, chacun se mesurant à son voisin, voyant dans tout avantage donné à celui-ci un désavantage pour lui-même.

La véritable solution du problème, si nous voulons améliorer la situation actuelle, consiste incontestablement, comme le disait M. Jules MOCH, dans une réforme profonde de l'organisation départementale et la suppression d'un très grand nombre de ces postes de Directeurs dont l'activité n'est en rien comparable à celle d'un Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, mais qui, parce qu'ils ont le grade de directeurs, prétendent, pour des fonctions moins importantes et correspondant à une technique moindre, obtenir des avantages équivalents. Dans cette suppression d'un grand nombre d'organismes départementaux nous trouverons une revalorisation des fonctions indispensables. (Applaudissements).

C'est parce que, dans l'immédiat, nous avons senti l'injustice commise vis-à-vis des Corps techniques que nous avons demandé au Gouvernement et obtenu l'abrogation de l'acte dit loi du 5 octobre 1941 et l'autorisation pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées d'obtenir une rémunération normale de leurs travaux supplémentaires.

J'ai eu l'occasion de consulter récemment le

Sous-Secrétaire d'Etat au Budget. M. BOURGÈS-MAUNOURY, auquel j'ai demandé de déposer le projet de loi abrogeant l'acte du 5 octobre 1941. Je lui ai proposé en même temps, s'il était d'accord, que cette loi fût non seulement une loi d'abrogation mais une loi complémentaire ; c'est-à-dire qu'elle puisse permettre non seulement de tenir compte de la situation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, mais également de celle des Ingénieurs des Travaux Publics, qui tous n'ont pas la possibilité de faire des travaux supplémentaires et aussi de la situation des Ingénieurs des Mines qui, dans la pratique actuelle ne peuvent toucher des rémunérations. Mon collègue BOURGÈS-MAUNOURY a été d'accord pour donner à cette loi un caractère plus général qu'un simple acte d'abrogation de l'acte du 5 octobre 1941.

Vous voyez, mon cher Président, que nous ne considérons pas le résultat obtenu comme acquis. Nous ne renonçons pas à obtenir davantage. Je prends même sur moi de vous dire que je considérerais comme un échec personnel le fait de ne pouvoir obtenir davantage que ce qui a été obtenu jusqu'à présent... (Applaudissements nourris)

Vous avez soulevé d'autres points, notamment celui des voitures automobiles. Il ne nous avait pas échappé et lorsque est sorti le décret du 9 octobre 1947, qui a réglé le problème des automobiles de l'Etat, nous avons senti, et mon ami Jules MOCH à cette époque l'a indiqué, que ce décret ne pourrait être applicable dans sa totalité aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Travaux Publics.

Il est, en effet, dans votre métier des nécessités de transports qui ne sont en rien comparables aux nécessités des autres Ministères. Si vous ne vous déplaciez pas, votre fonction n'existerait pas. Un décret destiné à réprimer des abus qui, il faut le reconnaître, étaient incontestables, ne peut pas s'appliquer sans souplesse à votre cas. C'est pourquoi nous avons demandé et obtenu d'ailleurs de la Commission de la Guillotine que certaines atténuations y soient apportées. Jusqu'à présent, sous réserve, si vous le voulez bien, des questions de pénurie de carburants, nous n'avons pas tellement été gênés par le décret du 9 octobre. Je puis vous garantir qu'il ne sera pas appliqué aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées tel qu'il a été rédigé dans sa première version.

D'autre part, vous m'avez indiqué vos préoccupations, que je comprends bien, au sujet de l'avancement des Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées et vous avez souligné que, pour certaines promotions, il serait à peu près impossible à quiconque de parvenir au grade d'inspecteur général. Cette situation ne m'a pas échappé. Il sera évidemment difficile de lui donner une solution

complète dans l'impossibilité où nous sommes à l'heure actuelle de créer des emplois nouveaux. Toutefois je dois vous signaler que j'ai demandé au Ministre des Finances la substitution à deux postes d'Ingénieurs en chef et un poste d'Ingénieur ordinaire vacants, de deux postes d'Inspecteurs généraux. J'espère obtenir prochainement ces deux postes supplémentaires. Ce n'est pas grand chose, mais c'est tout de même une indication et cela permettra peut-être, par la suite, en vertu du précédent, d'obtenir d'autres créations et d'arriver à des possibilités d'avancement que vous n'avez pas aujourd'hui.

Vous m'avez signalé aussi, mon cher Président, un certain nombre de préoccupations, celles-là d'ordre technique, concernant, à propos des travaux que vous aviez à effectuer, les difficultés d'imputation des crédits. J'ai été amené comme Président de la Commission des Finances, à me préoccuper particulièrement du contrôle des finances publiques et je dois reconnaître que j'ai été un de ceux qui, au Parlement, se sont montrés les plus stricts en ce qui concerne ce contrôle. Il y a peut-être dans cette manière d'agir un excès, mais cet excès s'explique par le fait qu'après six années d'absence du Parlement, après six années d'un régime administratif dont le moins qu'on puisse dire est qu'il n'a pas toujours été conforme aux intérêts les plus stricts de l'Etat, il fallait rétablir quelques règles budgétaires très strictes : en particulier l'imputation des dépenses de personnel sur les crédits de personnel, l'imputation des dépenses de matériel sur les crédits de matériel. Je crois que lorsque, dans l'ensemble de nos Administrations, nous serons revenus à une plus saine conception de la gestion des deniers de l'Etat et de la nécessité du contrôle parlementaire, nous pourrons alors assouplir un peu les procédés employés et vous donner des facilités dont je sais parfaitement que vous n'abusez pas. Nous pouvons le dire entre nous : si les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées par leurs traditions mêmes, sont habitués à gérer sainement les deniers de l'Etat dont ils ont la charge, il n'en a pas toujours été de même dans certaines Administrations et nous avons connu des abus qui n'ont été que trop criants.

Voilà, Messieurs, certaines des questions qui, je crois, vous préoccupaient le plus et auxquelles je tenais à répondre. Mais puisque vous l'avez évoqué tout à l'heure, il en reste une dernière à propos de laquelle je voudrais, tout particulièrement Messieurs, vous remercier.

Votre Président a indiqué que, pour la défense de nos revendications, vous n'aviez jamais envisagé le procédé de la grève. Je n'en attendais pas

moins de votre culture et de votre sens civique. Je sais que vous avez parfaitement compris que ce n'est point par la cessation du travail que nous augmenterons la production nationale et améliorerons notre sort commun. Aussi bien avons-nous la conviction aujourd'hui que si l'on oblige — le mot oblige n'est pas trop fort — trop souvent les ouvriers à cesser le travail, ce n'est pas afin d'améliorer leurs conditions d'existence, mais parce qu'on sait très bien qu'en procédant à cette sorte de sabotage de la production nationale, on arrivera à créer dans le pays un climat de misère susceptible de mener notre pays à certaines formes de dictature, dont nous ne voulons pas. Je crois, Messieurs, que c'est dans la mesure où la classe ouvrière prendra conscience que ce n'est pas par la cessation permanente du travail qu'elle arrivera à redresser l'économie du pays, qu'elle pourra profiter elle-même de ce redressement. Tant que la classe ouvrière n'aura pas compris cette nécessité nous arriverons difficilement à une saine collaboration entre l'Etat et les travailleurs. Dans un Etat pauvre chacun doit prendre sa part des sacrifices nécessaires. La classe ouvrière ne doit pas consentir plus de sacrifices que les autres, ce serait une iniquité, mais elle doit comprendre qu'il n'est pas possible de lui donner un pouvoir d'achat qui ne correspondrait pas à une production équivalente. Nous ne lui donnerions ainsi une fois de plus qu'une illusion. M. Jules MOCH vous a dit par quels moyens il entendait maintenir l'ordre dans le pays. Nous avons, au Ministère des Travaux Publics, notre tâche à remplir qui est de faire comprendre à tous ceux qui travaillent autour de nous quel est leur véritable intérêt. Qu'ils doivent travailler non seulement pour le relèvement du Pays, mais pour l'amélioration de leur propre sort et que la grève n'est aujourd'hui, dans la plupart des cas, qu'un moyen politique d'asservissement du pays.

Je vous demande, à vous, Messieurs, qui êtes des dirigeants d'hommes, qui avez sous vos ordres, directement ou indirectement, un grand nombre de travailleurs, qui tous n'ont pas votre culture et votre compréhension des choses publiques, de faire comprendre à ceux-ci leur véritable intérêt.

Il ne s'agit pas seulement du rétablissement de l'ordre. Il s'agit aussi d'un travail de persuasion.

Il faut que tous nous travaillions à convaincre les ouvriers, qui ont suivi souvent de mauvais bergers, qu'on a voulu les entraîner dans une voie qui n'est pas la leur. C'est par votre compréhension à leur égard, par votre persuasion, Messieurs, que vous pourrez rendre un grand service au pays.

Je vous parlais tout à l'heure comme à mes

collaborateurs, à ceux auxquels j'étais tenu par mes fonctions mêmes d'apporter le maximum de satisfactions matérielles. Je vous demande d'agir comme je l'ai fait auprès de vous, auprès de ceux qui sont sous vos ordres et de leur tenir le langage de raison que je vous ai tenu.

Ainsi, par la collaboration des Ministres, des Ingénieurs, des techniciens et des ouvriers, dans un climat de paix sociale et d'amour commun du pays, nous arriverons à reconstruire la France dans la Liberté. (Applaudissements très nourris)

TOURNÉES DU P. C. M.

Tournée du 13 Mars 1948, dans la Région parisienne

1°) Suppression du croisement à niveau de la Croix de Berny à Antony.

Le carrefour de la Croix de Berny est celui où se croisent la Route Nationale n° 20 de Paris à Toulouse et la Route Nationale n° 186 qui constitue la rocade Sud de Paris.

La circulation y est extrêmement importante. Lors des comptages de 1934, elle était de l'ordre de 12.000 véhicules par jour pour la Route Nationale n° 20 et de 3.000 pour la Route Nationale n° 186. Après la suppression du croisement à niveau au carrefour de la R. N. 186 avec la R. N. 7 (carrefour de la Belle Epine) la suppression du croisement de la Croix de Berny fut décidée en août 1938. Ces travaux, se classent dans le cadre de l'amélioration des sorties de Paris en cas d'exode de la population par suite d'événements de guerre, furent entrepris au titre de la défense passive. Les travaux furent adjugés en mai 1939, arrêtés en 1940, repris au ralenti la même année, arrêtés en 1942 par décision de l'Autorité d'occupation, enfin repris en 1946. Leur achèvement est escompté fin 1948 ou début 1949. Ces travaux sont actuellement exécutés par l'entreprise qui avait été déclarée adjudicataire à l'origine, mais le marché a déjà fait l'objet de 3 révisions.

Les travaux sont actuellement évalués à 150 millions de francs qui sont financés par moitié par l'Etat et le Département de la Seine.

DISPOSITIONS TECHNIQUES

A l'invers du carrefour de la Belle Epine, la R. N. 186 passe ici en dessous de la R. N. 20, ce qui s'imposait étant donnée la disposition des lieux. En effet, du côté Est la route descend avec une pente assez marquée vers la Vallée de la Bièvre ; à l'Ouest elle passe à peu de distance sous la voie ferrée de Paris à Massy-Palaisau ; on ne pouvait donc envisager de la surélever.

En ce qui concerne le tracé en plan il dessine à l'heure actuelle un angle obtus. Le nouveau tracé comportera une courbe de 270 m. de rayon.

Celle-ci étant susceptible d'être parcourue par des véhicules à grande vitesse on a prévu un devers de 6 %. L'existence de ce devers qui, pour une largeur entre piédroits de 13 m. 50, correspond à une différence de niveau de 0 m. 81, posait un problème difficile à résoudre par suite du peu de hauteur disponible pour loger le tablier devant supporter la Route Nationale n° 20. Une solution élégante a été trouvée par la construction de ce tablier sous forme d'une console encastrée dans l'un des piédroits et appuyée sur l'autre et on a déterminé les caractéristiques du tablier de telle manière que cette pente soit précisément égale au devers. L'espace libre se présente donc sensiblement sous la forme d'un parallélogramme.

La chaussée sous l'ouvrage aura une largeur de 12 mètres avec deux bords de 0 m. 75, qui seront interdits aux piétons. De part et d'autre des trémies d'accès on conservera une chaussée de 6 m. L'ensemble de toutes ces chaussées sera constitué par du pavé mosaïque sur fondation en béton posée elle-même sur un hérisson.

Les murs de soutènement seront constitués en béton. Les parements comporteront des plaques préfabriquées en béton de gravillon. Ces plaques permettront d'éviter en toute circonstance la réflexion de l'éclairage des phares qu'on pouvait craindre dans un ouvrage en courbe, si l'on avait utilisé des revêtements céramiques.

Vers le milieu de la partie souterraine, il est prévu une baie d'aération et d'éclairage située sur le côté Nord. Sur la longueur de cette baie le mur de soutènement est remplacé par des colonnes portant un chevet en béton armé.

L'écoulement des eaux pluviales se fera par déversement dans une canalisation du système séparatif qui passe à proximité immédiate.

L'éclairage est actuellement à l'étude. On envisage un éclairage de l'ordre de 12 lux dans les sections éloignées de l'éclairage naturel ou aux abords avec, aux extrémités, un renforcement qui pourra dépasser 150 lux. La commande

sera vraisemblablement faite par cellules photo-électriques.

Les travaux exigeront au total la mise en œuvre de 2.500 tonnes de ciment et 600 tonnes d'acier.

2) Visite de la Station d'Essai à très haute tension de Chevilly.

L'augmentation de la puissance à transporter entre les Alpes, le Massif-Central et la Région Parisienne amène à prévoir que, dans un délai assez bref, il sera nécessaire d'utiliser une tension plus élevée que celle de 220 kv actuellement utilisée. Il faut que le nouvel échelon de tension soit nettement plus élevé que l'ancien de manière à éviter d'avoir des tensions trop rapprochées comme cela a été le cas dans le passé. Bien que la nouvelle tension ne soit pas exactement définie on peut prévoir qu'elle sera de 380 kv.

Pour la commodité de langage on la désigne provisoirement sous le nom « d'échelon 400 kv ».

La ligne exploitée industriellement avec la plus haute tension est actuellement celle du Boulder Dam à Los-Angelès : 287.500 v. On avait donc peu de renseignements précis sur la manière dont pourrait se comporter une ligne exploitée en service sous une tension de l'ordre de 400 kv.

C'est pourquoi les services de l'Electricité de France ont fait construire à proximité de la station de Chevilly, une portée expérimentale de ligne à 400 kv. Cette portée est identique à une portée courante de la ligne récemment construite entre Le Breuil et Chevilly et équipée actuellement avec deux ternes à 220 kv, mais qui sera ultérieurement transformée pour porter un seul terno à l'échelon 400 kv.

Les recherches ont porté sur divers points dont le principal concerne les dispositions à prendre pour limiter les pertes dues à l'effet couronne. En effet, ces pertes jouent un rôle très important si le diamètre du conducteur n'atteint pas au moins 45 mm aux tensions étudiées. Or, ce diamètre est surabondant pour faire face aux nécessités de la résistance mécanique et de la résistance chimique.

On a donc étudié divers types de cables creux, permettant de réaliser le diamètre extérieur demandé, en n'employant que les quantités de métal strictement nécessaires et en constituant un ensemble aussi peu sensible que possible à la corrosion.

Cette dernière considération a conduit à éliminer le principe d'un cable en aluminium, tordu sur une âme creuse en acier. Des résultats intéressants ont été obtenus, avec un cable constitué par des torons creux en aluminium sur âme d'acier.

Une nouvelle voie de recherche s'est ouverte, lorsque la théorie a indiqué qu'on pouvait limiter l'effet couronne, en remplaçant un conducteur déterminé par deux autres de moindre diamètre, placés à une distance convenable.

Les expériences faites à Chevilly ont confirmé les calculs, qui indiquaient que, pour des cables identiques à ceux utilisés actuellement sur les lignes à 220 kv, une solution très satisfaisante pouvait être obtenue en les maintenant à une distance de l'ordre de 40 cm. Les études comparatives qui ne sont pas terminées ont pour objet d'étudier diverses dispositions de ces conducteurs, placés soit dans le même plan vertical, soit côte à côte. On étudie également la possibilité de disposer des entretoises entre conducteurs, afin d'empêcher leur contact en cas de court-circuit. D'après les premiers résultats il semble que l'on puisse se contenter d'une entretoise par portée, dans le cas des cables dans un plan vertical, ou de 2 entretoises dans le cas de la disposition en nappe horizontale.

Les études faites ont donné des indications précieuses sur l'influence des états de surface. Il semble à l'heure actuelle que le métal des conducteurs subit une évolution lente, qui peut être considérée comme pratiquement achevée au bout de 6 mois environ. Après cette date, en effet, les caractéristiques des conducteurs paraissent se stabiliser, tandis que les perturbations radiophoniques deviennent très faibles.

DISPOSITIONS TECHNIQUES DE LA STATION

Les trois conducteurs sont alimentés par 3 transformateurs monophasés, susceptibles de fournir des tensions allant jusqu'à 500 kv. Ces transformateurs n'ont à fournir que le courant déwatté, correspondant à la capacité de la ligne. Leur puissance individuelle n'est donc que de l'ordre d'une dizaine de KW.

Les mesures sont faites au moyen de wattmètres disposés en tête des bornes et observées à distance au moyen d'une lunette. Elles sont rendues très difficiles par le fait que la puissance correspondant aux pertes est environ 100 fois plus faible que la puissance réactive. Néanmoins ces difficultés ont pu être levées et les résultats obtenus permettent d'escompter que l'on pourra, le moment venu, passer en toute sécurité à l'exploitation des lignes réelles.

Il est à noter que le prix de la ligne à 2 ternes, Le Breuil-Paris, représente exactement 2 fois le prix d'une ligne à 220 kv. Si l'on fait passer la tension à l'échelon 400 kv, la dépense correspondante sera faible, surtout si l'on peut grouper deux par deux les fils actuels, ainsi que les essais semblent en indiquer la possibilité. En effet,

dans ce cas, il n'y aura pas lieu de déposer les conducteurs actuels. Or, cette opération aura pour résultat, d'augmenter de 50 % la capacité totale des transporteurs de lignes. Elle sera donc très intéressante.

INSTALLATIONS ANNEXES

a) Afin de pouvoir suivre de près les phénomènes des champs électriques autour des conducteurs, il a été construit un cylindre en treillage métallique de 1 m. de rayon, au centre duquel est tendu un conducteur. Le treillage correspond à une surface équipotentielle du champ et, par conséquent, en n'établissant qu'une différence de potentiel relativement réduite entre le conducteur et le cylindre, on le place dans les mêmes conditions de gradient superficiel qu'en ligne. Cette installation est complétée par un dispositif de pluie artificielle.

b) Certaines lignes à très haute tension sont susceptibles de passer à une altitude relativement importante, notamment dans les Alpes. On peut se demander si les différences de pression atmosphérique et d'ionisation de l'atmosphère n'auront pas comme effet d'occasionner dans ces sections des pertes notablement plus élevées que celles déterminées à la station de Chevilly.

Afin de clarifier ce point, on a constitué un élément réduit, comportant un seul conducteur, sur lequel sont effectués divers essais. Une installation identique a été construite à plus de 1.800 m. d'altitude à l'Alpe d'Huez et les mêmes essais y sont exécutés. On peut de cette façon déterminer l'influence de l'altitude et appliquer par interpolation la correction nécessaire aux divers tronçons des futures lignes à construire.

3°) Visite du poste à 220 kv de Chevilly.

Ce poste a été mis en service pour sa première tranche en 1924, pour la section 90/60 kv. Un poste 220/60 fut construit en 1932, et subit diverses modifications et extensions jusqu'à la période actuelle. On envisage ultérieurement la création d'un poste à l'échelon 400 kv.

A l'heure actuelle le poste de Chevilly reçoit :

1°) 2 lignes à 90 kv construites par la Cie P.O. ;

2°) une ligne à 220 kv venant d'Eguzon par Chaingy ;

3°) une ligne à 220 kv qui venait autrefois de Chaingy et est actuellement provisoirement utilisée pour la jonction avec le poste d'Issy-les-Moulineaux ;

4°) une double ligne à 220 kv venant du Breuil.

Du poste partent :

1°) une ligne à 220 kv vers le poste de Ville-

voudé, où elle rejoint les lignes venant de Kembs et de Génissiat ;

2°) 3 lignes à 60 kv, dont une double, vers le poste de Villejuif.

Le poste à 90/60 kv, qui n'a pas été modifié depuis l'origine, comprend : 2 jeux de barres 90 kv et 2 jeux de barres à 60 kv.

Il y a deux transformateurs, constitués chacun par 3 transformateurs monophasés. La puissance de chaque groupe est de 25.000 kw.

Le poste 220/60 comporte 2 jeux de barres à 220 kv. Il existe 3 transformateurs 220/60, comportant en outre un roulement de 11 kv, qui alimente des compensateurs synchrones, destinés à alimenter le facteur de puissance.

Le poste ayant subi de graves dommages, par suite du bombardement du 3 octobre 1943, a dû être partiellement rééquipé. Il comporte actuellement :

1°) Un transformateur Alsthom de 60.000 kw. Ce transformateur de type ancien, comporte un gros volume d'huile. Il n'a pas de prise de réglage en charge de tension ;

2°) Un transformateur de 100.000 kw de fabrication suédoise (A.S.E.A.) qui, à l'inverse du précédent, ne comporte pas de refroidissement par circulation d'eau. Il comprend un dispositif de réglage en charge ;

3°) Un transformateur B.B.C. de 100.000 kw qui, malgré une puissance nettement supérieure, comporte beaucoup moins d'huile que le transformateur Alsthom. Ceci a été obtenu par de nouveaux procédés d'isolation entre roulements H.T et B.T. (papier pressé imprégné d'huile). D'autre part, le noyau magnétique est en tôle radiale avec culasses latérales, ce qui permet de diminuer de façon très importante l'épaisseur des culasses et la hauteur totale de l'appareil.

Le volume total d'un élément de ce transformateur n'est finalement que la moitié de celui d'un élément du transformateur Alsthom bien que sa puissance soit supérieure des 2/3.

Tous les transformateurs sont défendus contre l'incendie par un système de canalisations pouvant projeter de l'eau finement pulvérisée. Ce dispositif est en principe déclenché du poste central. Il peut toutefois jouer automatiquement, en cas d'élévation rapide de température. Ce dispositif est très sûr. Il a déjà prouvé son efficacité. Son installation est toutefois très onéreuse (environ 1.000.000 de francs par appareil).

Les disjoncteurs appartiennent à tous les types.

a) Classique à rupture dans l'huile ;

b) Faible volume d'huile avec soufflage d'huile sous pression ;

c) Sans huile avec soufflage par air comprimé.

Il est prévu que, dans un délai modéré, la liaison entre les postes de Chevilly et d'Issy-les-Moulineaux sera réalisée plus directement par un câble à 220 kw.

D'autre part, la liaison Chevilly-Vilvaudé sera doublée. Le transformateur Alsthom de 60.000 kw sera remplacé par un transformateur de 100.000 kw. On pourrait ainsi attendre la passerelle à l'échelon supérieur de tension.

4) Visite de la Centrale Thermique de Vitry-Sud.

La centrale thermique de Vitry-Sud a été mise en service en 1931. Sa puissance est de 200.000 kw. Ses caractéristiques ne sont pas très poussées : 4 groupes de 55.000 kw tournant à 1.500 tours minutes, pression 39 kg/cm². La vapeur est à 450°. La consommation spécifique est de l'ordre de 500 gr. par kwh.

Du fait de ses caractéristiques peu poussées, l'usine est extrêmement robuste, ce qui correspond au rôle qu'elle a à jouer, qui est essentiel-

lement de constituer l'un des éléments de base de l'alimentation en énergie électrique de la Région Parisienne.

En effet, pendant une très longue période, elle peut être utilisée avec une puissance atteignant et dépassant même sa puissance théorique. Le record actuel journalier correspond à une puissance moyenne de 200.000 kw. L'usine a fait l'objet de très nombreuses descriptions et il ne paraît pas nécessaire de les renouveler ici.

Elle n'a subi qu'extrêmement peu de modifications depuis l'origine et il n'est pas envisagé de lui en apporter.

Nous mentionnerons seulement les difficultés d'exploitation causées par l'irrégularité des charbons employés qui imposent un réglage constamment variable des brûleurs de charbon pulvérisé et ne permettent pas en général d'utiliser l'appareillage automatique.

Des essais d'utilisation de combustibles liquides ont été faits et l'usine en a employé des quantités importantes dans la période qui a suivi la libération.

Tournée de Juin 1948 en Allemagne

Près d'un tiers de défections s'étant produites parmi les adhésions initiales pour la tournée prévue dans la Sarre, le Palatinat, la Ruhr et le Luxembourg, il n'était plus possible d'organiser économiquement le second voyage envisagé pour cette tournée.

Aussi bien, le Comité du P.C.M. a décidé de renoncer à ce second voyage. La tournée aura donc lieu en une seule fois ; elle aura une durée de sept jours, avec départ de Paris le dimanche soir 6 juin et retour à Paris le dimanche soir 13 juin.

Les participants qui ont maintenu leur adhésion sont ou seront tenus progressivement au courant des démarches faites ou à faire.

En tout état de cause, cette tournée suscite un très vif intérêt et tout permet d'espérer qu'elle sera un succès.

Par ailleurs, nous avons publié, dans le Bulletin d'avril, la lettre du 19 mars 1948, par laquelle M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports autorise les Ingénieurs des Ponts et Chaussées à prendre part à cette tournée, dont la durée ne sera pas comprise dans les congés annuels et à se faire rembourser les frais de voyage pour le parcours de leur résidence, à Metz et retour.

Voici le texte de la décision n° 07.239. AGP/2 prise le 19 avril 1948, au même sujet, par M. le

Ministre de l'Industrie et du Commerce, en ce qui concerne les Ingénieurs des Mines et les Ingénieurs des Ponts et Chaussées détachés dans ce Département :

Monsieur le Président,

Par lettre du 28 février dernier, vous avez bien voulu me signaler que votre Association se proposait d'organiser deux tournées d'études, notamment au cours du mois de juin, un voyage dans la Sarre, le Palatinat, la Ruhr et le Luxembourg, devant durer une semaine.

Comme vous me le demandez, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'autorise les Ingénieurs des Mines, ainsi que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées détachés à mon Département, membres de votre Association, à participer à ce voyage, sans que la durée de celui-ci soit comprise dans le congé annuel des intéressés.

Etant donné, d'autre part, les enseignements que les Ingénieurs pourront retirer de ce voyage d'études — enseignements dont le Service ne manquera pas de profiter — j'accepte également de rembourser au taux réglementaire les frais de déplacement des intéressés dans la limite du parcours s'étendant de leur résidence respective à Metz et retour, la dépense correspondante devant être imputée sur les crédits mis à la disposition du Service dont ils relèvent.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Ministre et par délégation,
Le Directeur de l'Administration Générale,
Signé (Illisible).

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE du Dimanche 14 Mars 1948

Les Membres du P.C.M. se sont réunis en Assemblée Générale Ordinaire le dimanche 14 mars 1948, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président de l'Association, assisté des Membres du Comité de ladite Association.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

1°) Rapport moral du Président.

Le Président donne lecture de son rapport moral sur le fonctionnement de l'Association depuis la dernière Assemblée Générale Ordinaire. Le texte de ce rapport est annexé au présent procès-verbal (1).

M. BRINGER invite les membres présents à formuler leurs observations sur le rapport moral qui vient d'être lu. Divers Camarades déclarent avoir à présenter des observations ou des demandes d'explication sur les points suivants : personnel du M.R.U., contrôle des distributions d'eau, syndicats de distribution d'électricité, annulation de la loi du 5 octobre 1941, indemnités dans les Services de Navigation, dépenses de fonctionnement du Service du Contrôle des D.E.E., application de l'article 51 du statut des fonctionnaires. La discussion s'ouvre alors sur chacun de ces points.

PERSONNEL DU M.R.U.

M. LAFaix exprime la crainte que dans l'avenir on puisse se trouver devant une demande d'intégration des Architectes du M.R.U. dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; le P.C.M. doit, à son avis, veiller à ce danger.

M. BAUDET signale la création envisagée, en même temps qu'une compression du personnel du M.R.U., d'un Corps d'Urbanistes-Administrateurs, qui, dans les Départements, interviendraient directement auprès des Préfets pour toutes les affaires intéressant l'urbanisme ; il faut obtenir que, dans les Départements où il n'y aura plus de délégations départementales du M.R.U., il y ait auprès du Préfet un représentant et un seul de ce Ministère, qui soit l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Le Président répond que ces questions seront

signalées à l'Equipe Reconstruction, dont la vigilance et l'activité ont déjà été appréciées à maintes reprises par le Comité.

CONTROLE DES DISTRIBUTIONS D'EAU.

M. LONG-DEPAQUIT exprime le désir que l'Equipe Eau diffuse des renseignements sur les résultats obtenus en matière de contrôle des Distributions d'eau.

Le Président répond en annonçant que, prochainement, un contact beaucoup plus étroit sera assuré avec le Ministère de l'Intérieur, un de nos Camarades devant être détaché auprès de la Direction de l'Administration Départementale et Communale pour y suivre les questions techniques intéressant l'eau et l'assainissement. Au surplus, une enquête sera faite par l'Equipe Eau pour rechercher les renseignements demandés.

SYNDICAT DES DISTRIBUTIONS D'ELECTRICITÉ.

MM. CURET et DUBROCA signalent les difficultés soulevées dans leurs départements respectifs par les représentants de la Fédération des Collectivités concédantes et pouvant aboutir à évincer les Ingénieurs des Ponts et Chaussées des Syndicats Départementaux de Distribution d'Electricité.

M. MACAREZ observe qu'il s'agit là de cas d'espèce, les départements en cause ayant été nommément exclus du Protocole passé avec la Fédération ; il n'a pas eu connaissance que, dans les Départements où il était valable, l'application de ce protocole ait donné lieu à difficultés ; une enquête sera d'ailleurs faite à ce sujet par l'Equipe Electricité, qui interviendra en outre pour essayer d'améliorer la situation dans les deux départements en cause.

ANNULATION DE LA LOI DU 5 OCTOBRE 1941 — PRIMES DE RENDEMENT.

M. BAUDET exprime sa satisfaction que soit en bonne voie l'annulation de la loi du 5 octobre 1941 sur la rémunération du concours apporté par les Services des Ponts et Chaussées aux travaux des collectivités locales ; mais il exprime la crainte que le rétablissement des honoraires et frais de contrôle ne soit accompagné par la suppression de toute prime de rendement. M. BRINGER fait le point de cette question des primes de rendement, souvent mal comprise par les Cama-

(1) Le texte du rapport moral du Président du P.C.M. a été inséré aux pages 4 et suivantes du n° d'avril 1948, du Bulletin du P.C.M.

rades. Il faut distinguer soigneusement les primes de rendement « ancien régime » et les primes « nouveau régime », c'est-à-dire après application du Statut Général de la Fonction Publique. Les premières remplacent les ristournes faites antérieurement sur les versements des collectivités au fond commun ; l'Administration a demandé que le crédit prévu au Budget pour ces primes soit augmenté pour être ajusté au relèvement des traitements à compter du 1^{er} janvier 1948. Les primes « nouveau régime » sont celles prévues par la loi du 19 octobre 1946 sur le Statut Général des Fonctionnaires ; leur mise en application est liée à celle du nouveau statut ; elles sont prévues comme des primes personnelles, alors que, dans notre idée, nous sommes plutôt attachés à des primes de poste ; l'important sera d'obtenir que ces primes, par leur importance, compensent sinon totalement, au moins dans une forte proportion, l'écart qui sépare notre rémunération de celle des Ingénieurs du Secteur Nationalisé.

M. VIEILLIARD signale que les crédits inscrits au Budget pour le paiement des primes de rendement restent insignifiants par rapport aux rentrées provenant de la loi du 5 octobre 1941. M. GENET fait observer que les honoraires rétablis par la loi en préparation, annulant celle du 5 octobre 1941, ne comporteront pas d'indemnité vicinale ; pour les concours facultatifs, la loi prévoit que des arrêtés interministériels fixeront les modalités de rémunération. M. GENET donne ensuite, sur la demande d'un Camarade, quelques explications sur la manière dont sont attribuées les primes de rendement dans le régime actuel. M. DAUVERGNE souligne que la question des primes de rendement du nouveau statut, encore assez vague actuellement, est suivie de très près par le Comité, en liaison avec le Corps d'Ingénieurs Militaires, qui ont fait des études à ce sujet.

INDEMNITÉS DANS LES SERVICES DE NAVIGATION.

M. POITRAT signale que les Services de Navigation et les Services d'Alsace ne font pas de travaux à honoraires et demande si ces Services peuvent attendre quelque chose de l'annulation de la loi du 5 octobre 1941. M. BRINGER répond par la négative, mais souligne que le principe de solidarité permettra d'atténuer la situation défavorable de ces Services, comme il en était autrefois par le jeu des art. 2 et 4 du Décret de 1908.

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DU CONTRÔLE DES D.E.E.

M. THIÉBAUT fait connaître que les Services des

Ponts et Chaussées ne peuvent pas obtenir, du Ministère de l'Industrie et du Commerce, le remboursement des dépenses engagées pour assurer le Service du Contrôle des D.E.E. M. BRINGER observe qu'il ne s'agit pas d'une question professionnelle dont aurait à connaître le P.C.M., mais d'une question administrative à régler de Service à Service.

APPLICATION DE L'ARTICLE 51 DU STATUT DES FONCTIONNAIRES.

M. VIEILLIARD signale à l'Assemblée que le statut des Ingénieurs des Ponts, dans le cadre du Statut Général des Fonctionnaires, est actuellement en préparation par les soins de l'Administration, compte tenu des études faites à ce sujet par le P.C.M. Mais aucun des textes dont le P. C.M. a eu connaissance ne peut être considéré comme satisfaisant sur un point essentiel, celui de l'avancement. On sait combien actuellement la situation de notre Corps est défavorable à cet égard ; il faut donc que notre statut particulier contienne des dispositions permettant d'assurer le respect de l'article 51 du Statut Général, qui prévoit des avancements similaires dans les diverses Administrations et Services. L'Equipe « Statuts-Personnel » a envisagé diverses solutions : augmentation du nombre des postes d'Ingénieurs en Chefs-Adjoints, diminution du nombre des Ingénieurs Ordinaires, aménagement des débouchés, dissociation du grade et de la fonction, chevauchement des échelles de traitement des divers grades. Pratiquement, seules les deux dernières permettent de parer efficacement à la situation actuelle, mais le choix entre l'une ou l'autre est particulièrement délicat, compte tenu notamment des chances d'aboutir. Terminant son exposé, M. VIEILLIARD précise que son intervention a pour objet de provoquer l'avis des Camarades présents sur cette question et de faire ressortir, si possible, l'opinion générale de l'Assemblée.

Un large débat s'ouvre alors, au cours duquel de nombreux Camarades précisent leur point de vue. Les principales idées émises sont les suivantes :

— seule la dissociation du grade et de la fonction permet une solution complète et satisfaisante de la question (MM. BRUNOT, BOUCHER) ; elle permettra seule aux Ingénieurs des Ponts de poursuivre une carrière qui ne soit pas défavorisée par rapport à celle des Administrateurs Civils (M. DETGEUF) ;

— la solution de chevauchement des échelles est préférable, car elle a beaucoup plus de char-

ces d'aboutir que l'autre ; elle a en effet été prévue et longuement exposée dans l'Instruction n° 1 pour l'application du Statut de la Fonction Publique (M. L. MARTIN) ;

— en voulant dissocier le grade et la fonction, on se heurtera aux mêmes difficultés de limitation des effectifs budgétaires des divers grades et l'avancement risque de ne se trouver aucunement amélioré (MM. L. MARTIN, CARPENTIER, DAUVERGNE) ;

— les Corps des Ponts et Chaussées et des Mines sont, par tradition, des Corps fortement hiérarchisés ; la dissociation du grade et de la fonction leur fera perdre ce caractère (M. DAUVERGNE signale qu'en conséquence le Corps des Mines y est nettement opposé) ; elle fera disparaître la relation nécessaire entre la rémunération et la fonction (M. GRIVAUD) ;

— le simple chevauchement des échelles ne donnera pas le titre, ce qui est important au point de vue moral et comportera des inconvénients du point de vue de la rémunération au moment de la nomination au grade supérieur (M. BOUCHER) ;

— le chevauchement des échelles ne peut être considéré comme satisfaisant que s'il donne un large recouvrement ; or, la Fonction Publique nous a véritablement « coupé l'herbe sous le pied » en faisant insérer par avance dans le décret de reclassement un échelon supérieur des Ingénieurs Ordinaires « après réforme » tout à fait insuffisant à cet égard (M. VIEILLIARD) ;

— une étude de l'aménagement des Services et des débouchés devrait être effectuée par le Comité pour voir si une amélioration sensible de l'avancement ne pourrait être obtenue par ce moyen (MM. BONNEMOY, DAUVERGNE) ; mais alors l'Administration des Travaux Publics devra modifier son attitude vis-à-vis des Ingénieurs en service détaché (M. LAZARD).

En définitive, l'Assemblée charge le Comité de suivre la question de très près, afin d'obtenir que le statut des Ingénieurs de nos Corps satisfasse aux dispositions de l'article 51 du Statut Général des Fonctionnaires, prévoyant des rythmes d'avancement similaires dans les diverses Administrations. Le Président insiste auprès des Camarades pour que le plus grand nombre possible d'entre eux apportent leur collaboration aux travaux de l'Equipe, sous forme de suggestions, de renseignements, etc...

Sous le bénéfice des observations et explications présentées, l'Assemblée approuve à l'unanimité le rapport moral du Président. Par acclamations, elle vote des félicitations à celui-ci pour son dévouement et l'efficacité de son action pendant l'année qui vient de s'écouler.

2°) Rapport financier du Trésorier.

M. COURBON, Trésorier du P.C.M. donne lecture de son rapport financier pour l'Exercice 1946-47. Ce rapport est annexé au présent procès-verbal (1).

La Commission de Vérification des Comptes propose à l'Assemblée d'approuver ce rapport financier, en formulant deux suggestions : nécessité d'augmenter les recettes par une extension de la publicité dans le Bulletin ; possibilité de diminuer les dépenses par une réduction du nombre des clichés insérés dans ledit Bulletin.

L'Assemblée renvoie au Comité pour examen des moyens d'exécution les suggestions de la Commission de Vérification des Comptes et approuve à l'unanimité le rapport financier du Trésorier.

3°) Renouvellement du tiers sortant du Comité.

Il est donné connaissance à l'Assemblée des résultats du dépouillement des votes pour le renouvellement du tiers sortant du Comité.

Pour les cinq postes de Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées, à pourvoir ont obtenu :

MM.	
MACAREZ, Ingénieur en Chef des Ponts Chaussées à Paris, délégué sortant, rééligible	159 voix
PÉLISSONNIER, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris.....	151 —
CURET, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Pau.....	78 —
BUTEAU, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris....	123 —
LAMOUREUX, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Lille.....	37 —
ARRIBEAUTE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Blois.....	74 —
COINTE, Ingénieur des Ponts et Chaussées en congé hors cadres à Paris.	40 —
GUEYDON DE DIVES, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.....	48 —
LONG-DEPAQUIT, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Evreux.....	69 —
LEROY Léon, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.....	59 —
DESCHAMPS, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Mâcon.....	59 —
POITRAT, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Strasbourg..	38 —
BOUZOD, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Fontainebleau.....	114 —

(1) Le texte du rapport financier du Trésorier du P.C.M. a été inséré aux pages 13 et suivantes du n° d'avril 1948 du Bulletin du P.C.M.

En conséquence, l'Assemblée déclare élus comme Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées : MM. MACAREZ, PÉLISONNIER, CURET, BUTEAU et BOUZOUZ.

Pour les trois postes de Délégués du Groupe de Paris de la Section Ponts et Chaussées, ont obtenu :

MM.	
GUERBIGNY, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Versailles, délégué sortant, rééligible.....	63 voix
BRUNOT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris.....	54 —
MARTIN Louis, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris.....	63 —
LA ROCHE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.....	1 —
MONNERET, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.....	1 —
MACAREZ, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris.....	1 —
BUTEAU, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris.....	1 —

En conséquence, l'Assemblée constate que sont élus comme Délégués du Groupe de Paris de la Section Ponts et Chaussées : MM. GUERBIGNY, BRUNOT et Louis MARTIN.

Pour les deux postes de Délégués de la Section Mines, ont obtenu :

MM.	
VAROQUAUX, Ingénieur des Mines à Nancy	4 voix
BOUILLOT, Ingénieur en Chef des Mines de Rabat	1 —

En conséquence, l'Assemblée constate que sont élus, comme Délégués de la Section Mines : MM. VAROQUAUX et BOUILLOT.

Par ailleurs, le Président fait connaître que les Groupes ci-après de la Section Ponts et Chaussées ont désigné les Délégués suivants, savoir :

— Groupe d'Orléans, M. CACHERA, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Bourges, délégué sortant, rééligible,

— Groupe de Nancy, M. CARPENTIER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Epinal,

— Groupe de l'Afrique du Nord, M. JACQUINOT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, délégué sortant, rééligible.

4°) Questions diverses.

Le Président informe l'Assemblée que la S.N. C.F. a accepté de donner des facilités de circulation (réduction et permis) aux Camarades à l'occasion de l'Assemblée Générale du P.C.M. et de la Tournée du mois de Mai. Cette bonne nouvelle est arrivée trop tard pour pouvoir être mise à profit par les Camarades qui sont venus aujourd'hui ; elle pourra au contraire avoir son plein effet au moment de la Tournée.

Le Président signale par ailleurs qu'il vient de recevoir une lettre de notre Camarade LAMBERT, Chef du Service de l'Equipement Sportif au Ministère de l'Education Nationale, indiquant que le Ministère des Finances a refusé récemment d'accepter, pour l'Equipement Sportif, un régime de vacances analogue à celui dont nous bénéficions pour les travaux du M.R.U. M. LAMBERT ne considère cependant pas la question comme réglée et va intervenir à nouveau pour qu'une solution favorable soit obtenue.

Il est enfin signalé aux Camarades qu'ils peuvent visiter, dans la Cour de l'Ecole des Ponts et Chaussées, où, à l'occasion de l'Assemblée Générale du P.C.M., elle sera exposée les 14 et 15 mars, le prototype de la remorque « Signalisation », construit par un établissement de Nice sur les indications de la Commission du matériel routier.

La séance est levée à 17 heures 40.

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
R. BRINGER.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Samedi 13 Mars 1948

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le samedi 13 mars 1948, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

Étaient présents : MM. BRINGER, CACHERA, CASARD, CONCHE, COR, COURBON, COUTEAUD, DAUVERGNE, DOLLET, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, FISCHER, GENET, GUERBIGNY, ISSARTE, LE BESNE-

RAIS, LORIFERNE, MACAREZ, MORISSON, RENOUX, ROQUES, SAMUEL-LAJEUNESSE et VAUTHIER.

Absents excusés : MM. ARRIBEAUTE, CAUDRELIER-BENAC, DORCHE et JACQUINOT.

Assistaient à la séance : MM. BUTEAU, PELTIER et MONNERET.

La séance est ouverte à 9 heures 30.

1°) ADOPTION DU P. V. DE LA PRÉCÉDENTE SÉANCE.

Le Comité adopte le texte qui lui est soumis pour le procès-verbal de la séance du mardi 24 février 1948.

2°) RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT.

Le Président donne lecture du rapport moral qu'il a préparé pour être présenté à l'Assemblée Générale Ordinaire du 14^e mars 1948. Après échange de vues et sous réserve de certaines additions, ce texte est approuvé par le Comité. En particulier, le Comité approuve la proposition de modification du Règlement Intérieur destiné à permettre au Trésorier du P.C.M. de percevoir, pour le compte des Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui en feront

la demande, les cotisations propres des Syndicats et afférentes à leurs membres qui sont également membres du P.C.M.

3°) RAPPORT FINANCIER DU TRÉSORIER.

Le Trésorier donne lecture du rapport financier qu'il a préparé pour être soumis à l'Assemblée Générale du 14 mars 1948. Ce texte est approuvé par le Comité.

La séance est levée à 11 heures 15, étant entendu que les prochaines séances auront lieu, l'une le dimanche soir 14 mars à l'issue de l'Assemblée Générale, l'autre le lundi 15 mars à 9 heures 30

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
R. BRINGER.

Séance du Dimanche 14 Mars 1948

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le dimanche 14 mars 1948, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

Etaient présents : MM. BOUZOU, BRINGER, BRUNOT, BUTEAU, CARPENTIER, CONCHE, COR, COURBON, COUTEAUD, CURET, DAUVERGNE, DORCHE, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY, LORIFERNE, MACAREZ, PELISSONNIER, RENOUX et ROQUES.

Excusé : M. JACQUINOT.

La séance est ouverte à 18 heures 5 sous la présidence de M. CONCHE, doyen d'âge.

1°) RENOUVELLEMENT DU BUREAU.

Le Comité décide à l'unanimité de porter à la présidence du P.C.M., M. BRINGER, Président sortant, qui remplace aussitôt M. CONCHE à la présidence de la séance. M. COURBON, trésorier sortant, est également réélu trésorier et, compte tenu de la composition des bureaux des Sous-Comités, le Bureau du P.C.M. se trouve constitué comme suit (1) :

- Président : M. BRINGER,
- Vice-Présidents : MM. DAUVERGNE, GUERBIGNY et MACAREZ,
- Secrétaire : M. DURAND-DUBIEF,
- Secrétaire-Adjoint : M. FISCHESSE,
- Trésorier : M. COURBON.

(1) La nouvelle composition du Comité du P.C.M., et des Sous-Comités des Ponts et Chaussées et des Mines, figure aux pages 2 et 3 de la couverture du présent Bulletin.

2°) POUVOIRS AU TRÉSORIER.

Après en avoir délibéré, le Comité donne à son Trésorier, M. COURBON Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères à Paris, tous pouvoirs pour l'exercice de ses fonctions

M. COURBON pourra notamment ouvrir et fermer un compte de chèques postaux et un compte de banque, endosser et acquitter tous chèques, virements, mandats, donner toutes quittances et décharges, louer tous coffres-forts au nom de l'Association et y accéder, acheter et vendre au comptant toutes valeurs entièrement libérées, régulariser toutes valeurs amorties.

M. COURBON pourra, en outre, percevoir, pour le compte des Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines qui en feront la demande au P.C.M., les cotisations propres à ces Syndicats et se rapportant à leurs membres qui sont également membres du P.C.M. Les rentrées correspondantes feront l'objet d'un compte spécial par Syndicat. M. COURBON pourra reversez globalement, à chaque Syndicat, le montant des cotisations ainsi perçues, après retenue des frais de recouvrement fixés au produit du nombre des membres du Syndicat faisant partie du P.C.M. par une taxe forfaitaire fixée par le Comité.

La séance est levée à 18 heures 15.

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
R. BRINGER.

Séance du Lundi 15 Mars 1948

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le lundi 15 mars 1948, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

Étaient présents : MM. BOUZOU, BRINGER, BRUNOT, BUTEAU, CARPENTIER, CONCHE, COR, COURBON, CURET, DAUVERGNE, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY, LORIFERNE, MACAREZ, PÉLISONNIER et ROQUES.

Absents excusés : MM. DORCHE, JACQUINOT, RENOUX.

La séance est ouverte à 9 heures 45.

1°) MISE AU POINT DE LA CONSTITUTION DES ÉQUIPES.

Il est procédé à un échange de vue en vue d'une mise au point de la constitution des Equipes de travail. Compte tenu de cet échange de vues, la nouvelle composition des Equipes pourra être arrêtée lors de la prochaine séance du Comité.

2°) DATES DES RÉUNIONS DU COMITÉ.

Pour répondre aux desiderata exprimés par plusieurs de ses membres, le Comité décide de se réunir à l'avenir, en principe, le mardi qui suivra le premier lundi de chaque mois.

3°) BULLETIN DU P.C.M.

Comme suite aux suggestions faites à l'Assemblée Générale du 14 mars 1948 par la Commission de vérification des comptes, le Comité décide, en vue de réaliser des économies sur les frais d'édition du Bulletin du P.C.M., de supprimer la

photographie publiée jusqu'ici sur la première page de couverture et de la remplacer par le Sommaire du numéro, ainsi que d'utiliser les pages blanches de couverture pour y publier certains avis insérés jusqu'ici dans les pages du texte. Il insiste également pour que les tarifs de publicité soient toujours maintenus à parité avec les tarifs d'impression. Il invite, enfin, les Camarades à intervenir auprès des annonceurs possibles pour obtenir de nouveaux contrats de publicité.

4°) STATUT DES INGÉNIEURS — AVANCEMENT.

Comme suite à la discussion de l'Assemblée sur l'application de l'article 51 du Statut Général des Fonctionnaires, M. DAUVERGNE a recherché et retrouvé un document établi avant guerre par le P.C.M. où la question de l'avancement et celle des débouchés avaient été étudiées à fond. M. MACAREZ a pris connaissance de ce document, qui lui a paru contenir des renseignements et des idées encore très intéressants à l'heure actuelle.

En conséquence, le Comité décide de faire un tirage du dossier et d'en assurer une large diffusion auprès des Camarades, pour permettre à ceux-ci de faire toutes suggestions utiles au Comité, comme il leur a été demandé lors de l'Assemblée Générale de la veille.

La séance est levée à 10 heures 25, étant entendu que la prochaine réunion aura lieu le mardi 13 avril 1948, en deux séances, l'une à 9 heures 30, l'autre à 15 heures 15.

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
R. BRINGER.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU SOUS-COMITÉ de la Section "PONTS ET CHAUSSÉES"

Séance du Samedi 13 Mars 1948

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le samedi 13 mars 1948, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

Étaient présents : MM. BRINGER, CACHERA, CASARD, CONCHE, COR, COURBON, COUTEAUD, DOLBET, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, GENET, GUERBIGNY, ISSARTE, LORIFERNE, MACAREZ, MORISSON, RENOUX, ROQUES SAMUEL-LAJEUNESSE et VAUTHIER.

Absents excusés : MM. ARRIBEAUTE, CAUDRELIER-BENAC, DORCHE et JACQUINOT.

Assistaient à la séance : MM. BUTEAU, PELTIER et MONNERET.

La séance est ouverte à 11 heures 15.

Le Sous-Comité adopte le texte qui lui est soumis pour le procès-verbal de la séance du mardi 24 février 1948.

La séance est levée à 11 heures 20.

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
R. BRINGER.

Séance du Dimanche 14 Mars 1948

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le dimanche 14 mars 1948, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées à Paris.

Etaiet présents : MM. BOUZOUZ, BRINGER, BRUNOT, BUTEAU, CACHERA, CARPENTIER, CONCHE, COR, COURBON, COUTEAUD, CURET, DORCHE, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY, LORIFERNE, MACAREZ, PÉLISSONNIER, RENOUX et ROQUES.

Excusé : M. JACQUINOT.

La séance est ouverte à 17 heures 50, sous la présidence de M. CONCHE, doyen d'âge.

M. CONCHE rappelle que le Sous-Comité doit procéder au renouvellement de son Bureau. Il propose au Sous-Comité de réélire comme Président M. BRINGER, Président sortant, qui a fait preuve dans ses fonctions d'un dévouement et d'une efficacité que tous ont pu apprécier : cette proposition est adoptée à l'unanimité.

M. CONCHE cède alors la présidence de la réunion à M. BRINGER.

M. BRINGER invite le Sous-Comité à désigner tout d'abord deux Vice-Présidents. Un accord

unanime s'établit en faveur de M. GUERBIGNY ; mais il apparaît nécessaire, pour la désignation de l'autre Vice-Président, de procéder à un scrutin à bulletins secrets, qui donne :

— au premier tour, M. MACAREZ 9 voix, M. BUTEAU 9 voix, M. PÉLISSONNIER (non candidat) 1 voix.

— au second tour, M. MACAREZ 10 voix, M. BUTEAU 9 voix.

M. MACAREZ est, en conséquence, proclamé Vice-Président.

Enfin, le Sous-Comité maintient M. DURAND-DUBIEF au poste de Secrétaire.

Le Bureau du Sous-Comité se trouve donc constitué comme suit :

— Président : M. BRINGER,

— Vice-Président : MM. GUERBIGNY et MACAREZ,

— Secrétaire : M. DURAND-DUBIEF.

La séance est levée à 18 heures, étant entendu que la prochaine séance aura lieu le mardi 13 avril 1948, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
R. BRINGER.

RENSEIGNEMENTS SUR LE CANADA

Notre Camarade René Roos, Ingénieur des Ponts et Chaussées, vient d'être mis, à partir du 1^{er} mai 1948, en Service détaché, à la disposition de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale au Canada : il se met très aimablement à

la disposition des Camarades qui désireraient des renseignements sur le Canada.

Lui écrire directement à l'adresse suivante : Organisation de l'Aviation Civile Internationale, Dominion Square Building, à Montréal (Canada).

DEMANDE D'UN INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES POUR LA TURQUIE

L'Université Technique d'Istamboul recherche, pour professer le Cours de Routes, un Ingénieur des Ponts et Chaussées français, d'au moins 40 ans et ayant, de préférence, déjà professé.

Les intéressés devront s'adresser directement, pour tous renseignements, à M. le Recteur de l'Université Technique, à Istamboul (Turquie).

Les Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

SYNDICAT GÉNÉRAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Liste des 413 Membres du Syndicat à la date du 15 Avril 1948

GROUPE DE PARIS

<p><i>Seine</i></p> <p>Inspecteurs Généraux</p> <p>MM.</p> <p>BOURGEOIS BUISSON CAVENEL DUBOIS DUTARET FAVIÈRE FRONTARD GENET GENISSIEU GILLES-CARDIN HUPNER JOYANT LEMOINE LÉVÊQUE LÈVESQUE LIPMANN MONTIGNY OUTREY PARENT STABLO TARTRAT VINCENT Maurice</p> <p>Ingénieurs en Chef</p> <p>MM.</p> <p>AUBERT BETEILLE BIZOT BONNEAU Louis BORDIER BOSANO BOUCHER BUTEAU CASTEL (DU)</p>	<p>CHARRUEAU CONCHE COR COSMI COTTARD DEBÈS GIRETTE GOSSELIN GUIGNARD HÉDUY HÉMAR JANET JULIEN KÉRISSEL MACAREZ MALET MARDON MARTIN Louis MARY MATHIEU André MAURIN NERVILLE (DE) NICOLAS NIZERY PARTRIDGE PIRAUD ROBERT Louis</p> <p>Ingénieurs Ordinaires</p> <p>MM.</p> <p>ARON Jean ARTIGUE BALCH BALLING BENOIST BLONDEL BONFILS BOUTELOUP</p>	<p>BUSSY CANDELIER CARRUS COURTE COURBON CRUSSARD DURAND René FORESTA (DE) FRONDEVILLE (DE) GENTHIAL GINOCCHIO GUINVARC'H HERMIL HUET LAZARD Achille LECŒUR LEGRAND Michel LHUEDÉ René LEROY LIOTIER MANUEL MATUSZECK MÉO MERIAUX MONNERET OLLIVIER-MARTIN OLLIVIER Pierre PELTIER POUYOL QUÉRON ROOS STEIN VRAIN</p>	<p>Ingénieurs Ordinaires et Ingénieurs Elèves présents à l'Ecole</p> <p><i>3^e Année.</i></p> <p>MM.</p> <p>CANS CUMIN DREYFUSS Gérard FAISANDIER HASSON JOSSE MANTE MARTIN Pierre PERSUY STAIMESSE</p> <p><i>2^e Année.</i></p> <p>MM.</p> <p>ANDRAU AVRIL BAYON CAMBAU Vincent COLLIN Jean GABRIEL Caude GIRARDIN MARCHAIS MONTAGNE MOREL Jacques PHILIP RAUNET REDER RUDEAU SERPETTE TCHEREPENNIKOFF VEYRENCHÉ</p>
<p><i>Eure-et-Loir.</i></p> <p>MM.</p> <p>LEROUX ARQUIÉ TÉMINE</p>	<p><i>Seine-et-Marne.</i></p> <p>MM.</p> <p>ISSARTE BOUZOUF</p>	<p><i>Seine-et-Oise.</i></p> <p>MM.</p> <p>AUGUSTIN GUERBIGNY LEGRAND Jean TRETON VANDANGE</p>	

GROUPE D'AMIENS

Aisne.

MM.
GÉRY
RÉGNIER

Nord.

MM.
DELATTRE Alexandre
ETIENNE Marcel
DUFOUR
LAMOUROUX
LECONTE Jean

PETIT André
VERMONT
WILBOIS

Oise.

MM.
ALIX
BABINET
CAUDRELIER-BENAC
CIRILLI
MORET

Pas-de-Calais.

MM.
MOREL Emile
TICHOUX
VIRY (DE)
BRIQUEL
CAYET
FAYET
LECLERCQ
VIAN

Seine-Inférieure.

MM.
CASSARD
SAIGOT
DESCHÈNES
VASSEUR Jacques

Somme.

M.
LEFEBVRE

GROUPE DE NANCY

Ardennes.

M.
GAUDEL

Aube.

MM.
THIÉBAUT
BEAULIEU

Belfort.

M.
MARÉCHAL

Marne.

MM.
BRIANCOURT
DUCREUX
ST-REQUIER

Haute-Marne.

MM.
CAMUS
HECKENROTH

Meurthe-et-Moselle.

M.
PFEIFFER

Meuse.

Néant

Moselle.

Néant

Bas-Rhin.

MM.
GRAFF
SIEGFRIED
WEIRICH
POTRAT
WENNAGEL

Haut-Rhin.

MM.
IRION
DAVID
MICHAUD Louis
VIALA

Haute-Saône.

MM.
POULAIN
RÉNET

Vosges.

MM.
BAQUERRE
CARPENTIER

GROUPE DE LYON

Ain.

MM.
DIGUE
ROBIN Marcel

Allier.

MM.
CHAVAGNAC
LEHUÉDÉ Michel
PASQUET
RIOBÉ

Ardèche.

Néant

Côte-d'Or.

MM.
PELISSONNIER
GUÉNOT
SAULGEOT
CHASTE

FOURNIER
PEZET
THILLE

Doubs.

MM.
MESNAGER
POYET
REBUFFEL

Drôme.

M.
ROULLIER

Isère.

MM.
BOURGIN
GARNIER
DREYFUSS Gilbert
ROQUES Clément

Jura.

Néant

Loire.

MM.
BOISSIÈRE
ELOY

Haute-Loire.

MM.
CHAFFARDON
REY

Puy-de-Dôme.

MM.
ABRIAL
AVENAS
DUMAS Paul
BRUGIÈRE

Rhône.

MM.
THIOLLIÈRE
HENRY

KIRCHNER Victor
RÉROLLE
BALISTE
MOOK-ARAY

Saône-et-Loire.

MM.
BAUDET
SCHAERER

Savoie.

MM.
CHARY
LÉGER
ROLLET

Haut-Savoie.

M.
TOUBIN

GROUPE DE MARSEILLE

Basses-Alpes.

MM.
LIOTARD
PROAL
ROUMIEU

Hautes-Alpes.

MM.
RAMBAUD
DÉSORGES
MARTIN Camille
THIER

Alpes-Maritimes.

MM.
CHAUVE
KIRCHNER Marcel
MÉCHIN
VALETTE
CADIÈRE
LAURENT Jacques

Bouches-du-Rhône.

MM.
FABRE
COUTEAUD
FLINOIS

MATHIEU Jean
YGOULIN
BUSSON
ESCANDE
JAY Georges
MORIN
VEY

Corse.

M. GENDREAU

Gard.

MM.
AUSSEL
CARRIÈRE

DECIS
LEYRIS

Hérault.

MM.
COYNE Louis
PARANT

Var.

MM.
JOUVENT
SUDER

Vaucluse.

M.
SOUBEYRAND

GROUPE DE TOULOUSE

Ariège.

Néant

Aude.

Néant

AVEYRON.

MM.
BRUGIDOU
BESANÇON
LASSALLE

Cantal.

MM.
POUYAT
MALHOMME

Corrèze.

MM.
LAJUGIE
MARLIN
MANSON

Haute-Garonne.

MM.
LADEFROUX
BROUSSE
CASTEX
LACROIX
ROULET
SARRAT

Lot.

MM.
GRIVEAUD
JAUBERT

Lozère.

MM.
VIGIER
SERVIÈRE

Hautes-Pyrénées.

MM.
DUBROCA

DUMAS André
ORTET

Pyrénées-Orientales.

M.
MOREL Etienne

Tarn.

Néant

Tarn-et-Garonne.

MM.
BOLLARD
TABART

GROUPE DE BORDEAUX

Charente.

Néant

Charente-Maritime.

MM.
BARE
BASTE
DUMAS Max
MIALET
ROUGIER

Dordogne.

MM.
CHAMBOREDON
FOUCAUD
GENESTIER
MARQUET

Gers.

MM.
DAUTÉZAC
ASTIER André

Gironde.

MM.
BALLAN
GRANGE
GUIZERIX
RENOUX
ANTOINE Jean
AUBRIOT
BENQUET
FUZEAU
RICHARD

Landes.

MM.
CALÈS
CAILLET
LAHITÈTE

Lot-et-Garonne.

M.
VENENCIE

Basses-Pyrénées.

Néant

GROUPE D'ORLEANS

Cher.

MM.
COQUAND
FRANCINGUES
ALBERT
CACHERA

Creuse.

MM.
PEYRE
PINCHON

Indre.

MM.
LÈVÈQUE Gaston
BRETON

Indre-et-Loire.

MM.
JAMBERT
GENEST
GIRAULT Pierre
TESSONNEAU

Loir-et-Cher.

M.
FLAJOLIET

Loiret.

MM.
THIRION
DUPOUY

BOURDIN

ROBERT Etienne
ROSIER

Nièvre.

MM.
GEOFFROY
BREUZARD
CHAFFOIS

Vienne.

MM.
PETIT Daniel
VIERFOND

AMELIN

CLÈREMBAULT

Haute-Vienne.

MM.
MABILLEAU
CARNEL
GIRARDOT
BERTELOOT
SIREYJOL

Yonne.

Néant

GROUPE DU MANS

Calvados.

MM.
ETIENNE Ernest
PALY
THOMAS
WIMBÉE

Côtes-du-Nord.

MM.
DURAND Max
GALARD

Eure.

M.
LIZÉE

Finistère.

MM.
LE PORT
OLLIERO

Ille-et-Vilaine.

MM.
RABUT
GAUTIER
MITAULT
VELUT

Loire-Inférieure.

MM.
CADENAT
TRUET
ALIAS
BIDEAU
BONTRON
CHATELLIER
CHAUCHOY
GUIOCHON

Maine-et-Loire.

MM.
DESIGNES
GUILLON

LECOMTE

LORIFERNE

Manche.

MM.
BIGOT
BRANDEIS
FLEURY
MAHÉ
MUSSO
TRUMELET

Mayenne.

MM.
DE SÈZE
PAVAUX
RAOUL

Morbihan.

MM.
BONAFOS
BONNEAU Raoul
ALIAS

Orne.

MM.
COUPRY
MARCEL

Sarthe.

MM.
BLAISE
VAVASSEUR
VINCENT Léon

Deux-Sèvres.

MM.
R. DE BEAUCHAMP
HEURTEBISE
LEPOUSÉ

Vendée.

MM.
BIREAU
BLONDEAU

GROUPE D'AFRIQUE DU NORD

MM.
BAUZIL
BERTIN
GIRARD René

LARRAS
MARCÉ
AMANTE
BROC

BROCHET
CORDONNIER
FORFERT
GEMAEHLING

KEMLER
MAILHEBIAU
POUSSE
SURLEAU

GROUPE COLONIAL

MM.
BOSC
PIALOUX
AHU

ARMENGAUD
BENOIST
BONNAL
JAMME

JUZAU
LANTENOIS
DE LISLE
REYMOND

DU ROUCHET
ROUSSELIN

SYNDICAT NATIONAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

La scission de la C.G.T., en décembre 1947, a amené le Syndicat à se poser le problème de l'affiliation syndicale. Afin de connaître le sentiment de l'ensemble de nos Camarades sur cette question d'orientation, un referendum fut organisé en janvier. Les réponses reçues ayant permis de déterminer nettement cette orientation, la Commission Exécutive du 24 janvier 1948 décidait l'affiliation provisoire à la C.G.T. « Force Ouvrière » et de réunir un Congrès pour arrêter définitivement notre position. Convoqué extraordinairement le 14 mars 1948, le Congrès a ratifié l'affiliation provisoire à la Centrale C.G.T. « Force Ouvrière ».

La Commission Exécutive est composée des Camarades :

- ARRIBEAUTE, Ingénieur en Chef à Blois ;
- BONNEMOY, Ingénieur Ordinaire à Perpignan ;
- BOULLOCHE, Ingénieur Ordinaire à Versailles ;

- BRUNOT, Ingénieur en Chef à Orléans ;
- CAROUGE, Ingénieur en Chef Adjoint à Evreux ;
- CHANU, Chef Adjoint du Cabinet du Ministre de l'Industrie et du Commerce ;
- FORAY, Ingénieur Ordinaire à Lons-le-Saunier ;
- GUY, Directeur des Travaux Maritimes à Paris ;
- LAFAIX, Ingénieur en Chef à Lons-le-Saunier ;
- MICHEL, Ingénieur Ordinaire, 2, rue de Tournon à Paris (6^e) ;
- PONTON, Ingénieur Elève ;
- THOREL, Ingénieur Ordinaire au Port de Marseille.

Le Bureau est formé de :

- BOULLOCHE, Secrétaire Général ;
- BRUNOT, Secrétaire Général Adjoint ;
- CAROUGE, Secrétaire Général Adjoint ;
- GUY, Trésorier.

SYNDICAT CHRÉTIEN DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

NOUVELLES FÉDÉRALES

Reclassement et Revalorisation :

Une délégation fédérale a été reçue le 10 mars par M. TIXIER directeur du Cabinet de M. BOURGÈS-MAUNOURY.

M. TIXIER a indiqué que le Gouvernement envisageait de réaliser le premier palier de reclassement en accordant un pourcentage de la différence entre l'ancienne rémunération et la nouvelle qui sera fixée après reclassement de toutes les catégories.

La délégation a précisé que la Fédération entendait voir réaliser le premier palier de reclassement suivant le principe « à indices égaux, rémunérations égales ».

La délégation a ensuite entretenu le représentant du Ministre du retard apporté à la parution des textes qui doivent accorder aux agents des territoires d'outre-mer une revalorisation à compter du 1^{er} janvier.

Une délégation fédérale a également été reçue le 12 mars par M. BIONDI, Secrétaire d'Etat à la

Fonction publique. La question du premier palier de reclassement a été longuement évoquée. Le Ministre a indiqué qu'il espérait terminer dans le courant de mai l'ensemble du reclassement.

Indemnité de résidence :

Un décret a précisé que la majoration familiale de l'indemnité de résidence ne pourra être inférieure à la partie familiale de l'indemnité de résidence telle qu'elle était fixée pour chaque localité, en application du décret du 4 janvier 1946. La circulaire du 2 mars 1948 (J. O. du 3 page 2233) fixe les modalités d'application de ces dispositions. En particulier en ce qui concerne l'indemnité de résidence, elle précise, comme nous l'avions demandé, que les indemnités soumises à retenue entrent en compte pour le calcul de cette indemnité.

Néanmoins la Fédération a souligné à la Direction du Budget qu'il était indispensable que

les agents bénéficiant d'une indemnité compensatrice, par suite de nomination dans un nouveau grade au traitement inférieur à celui de leur ancien grade, aient leur indemnité de résidence décomptée en fonction du traitement et des indemnités soumises à retenue dans leur ancien grade.

Comités techniques :

Faisant suite à une délibération du Conseil des

Ministres une importante circulaire du Secrétaire d'Etat à la Présidence du Conseil en date du 22 mars 1948 précise les règles à observer pour la constitution des comités techniques. Elle prévoit qu'à défaut d'accord amiable entre les organisations syndicales intéressées, on tiendra compte des résultats des élections aux commissions administratives paritaires. Elle prévoit la possibilité de recourir à titre exceptionnel à un referendum.

Tournée de l'Association Française des Ponts et Charpentes

L'Association Française des Ponts et Charpentes (A.F.P.C.) organise, pour les 21 et 22 mai 1948, une tournée de visite de chantiers de travaux de Lyon à Valence, avec descente du Rhône : départ de Paris le jeudi soir 20 mai à 21 heures 40, retour à Paris le dimanche 23 mai à 8 heures.

L'A.F.P.C., désireuse de faciliter les contacts entre les membres des deux Associations, invite

cordialement les membres du P.C.M. à participer à cette tournée, dont l'intérêt sera surtout technique.

S'adresser pour tous renseignements complémentaires et adhésion, avant le 6 mai 1948, à M. CASSE, Ingénieur à la S.N.C.F., Secrétaire de l'A.F.P.C., 51, rue de Londres, Paris 8^e (téléphone La-borde 88.00 — poste 12.64).

NAISSANCES

Notre Camarade Jean LABRUYÈRE, Ingénieur des Mines à Paris, nous a fait part de la naissance de son fils *Christian*.

Notre Camarade Eugène CHAFFOIS, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nevers, nous a fait part de la naissance de ses deux fils *Bernard* et *Robert*.

Notre Camarade Robert Bœuf, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nancy, nous a fait part de la naissance de son deuxième enfant, *Daniel*.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

MARIAGES

Notre Camarade Marcel GOSSELIN, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part du mariage de sa fille Jacqueline avec M. Yves M. L. LE JEAN. La bénédiction nuptiale a été donnée le 17 avril 1948, en l'Eglise Notre-Dame de Grâce de Passy, à Paris.

Notre Camarade J. Boucay, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général des

Travaux de la Ville de Nantes, nous a fait part du mariage de son fils Alain, Ingénieur E.T.P., avec Mademoiselle Christiane JOSNIN. La bénédiction nuptiale a été donnée le 27 avril 1948 en l'Eglise de La Chevrolière, à Passay (Loire-Inférieure).

Notre Camarade Henri TICHOUX, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Arras, nous a fait part du mariage de sa fille Anne-Marie, avec M. Roland LINXE. La bénédiction nuptiale a été donnée le 28 avril 1948 en l'Eglise Saint-Jean-Baptiste à Arras.

Nos vœux de bonheur aux jeunes époux.

DÉCÈS

Notre Camarade Charles LEFEBVRE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Amiens, nous a fait part du décès, survenu à Paris le 28 février 1948, de M. Joseph LEFEBVRE, son père, Notaire Honoraire, Ancien Président de la Chambre des Notaires d'Alger.

Nous assurons la famille du défunt de notre sympathie attristée.

P. C. M.

Composition des Sous-Comités des Sections Ponts et Chaussées et Mines à la suite des Élections du 14 Mars 1948

Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées

A. — BUREAU.

Président : M. Raymond BRINGER ,
Vice-Présidents : MM. GUERBIGNY et MACAREZ ,
Secrétaire : M. DURAND-DUBIEF ;

B. — DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL

MM. BOUZOD, BRINGER, BUIEAU, CASSARD, CON-
CHE, CURET, DOLLIT, MACAREZ, MORISSON et
PELISSONNIER.

C. — DÉLÉGUÉS DE GROUPE.

Groupe de Paris : MM. BRUNOT, COR, COURBON,
DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY et Louis MARTIN ;

Groupe d'Amiens : M. CAUDRELIER-BENAC ;

Groupe de Nancy : M. CARPENTIER ,

Groupe de Lyon : M. Clément ROQUES ,

Groupe de Marseille : M. COUTEAUD ;

Groupe de Toulouse : M. DUBROCA ;

Groupe de Bordeaux : M. RENOUX ,

Groupe d'Orléans : M. CACHERA ,

Groupe du Mans : M. LORIFERNE ,

Groupe de l'Afrique du Nord : MM. JACQUINOT et
N... ;

Groupe Colonial : M. DORCHE ,

Groupe des Ingénieurs Elèves : M. DUMARD.

D. — DÉLÉGUÉ DE LA SECTION MINES.

M. SAMUEL-LAJEUNESSE.

Sous-Comité de la Section Mines

A. — BUREAU.

Président : M. DAUVERGNE ;
Vice-Président : M. SAMUEL-LAJEUNESSE ,
Secrétaire : M. FISCHESSE

B. — MEMBRES.

MM. BASEILHAC, BOUILLOT, DAUVERGNE, FISCHES-
SER, LE BESNERAIS, LEPRINCE-RINGUET, SA-
MUEL-LAJEUNESSE, VAROQUAUX et N... Délégué
des Ingénieurs élèves

C. — DÉLÉGUÉ DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSÉES

M. MACAREZ

Secrétaire Administratif du P. C. M.

M. DELAYRE, 28, rue Madame, Paris-6° .
(téléphone LITtré 93-01).

*Voir en page 2 de couverture la composition
du Comité d'Administration du P. C. M.*

Pour téléphoner au Secrétariat du P.C.M., demander : LITTRÉ - 93.01

AVIS IMPORTANT

PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1948

Le taux des Cotisations de l'Exercice 1948 a été fixé, par le Comité du P. C. M., aux sommes ci-après :

Inspecteurs Généraux :

en activité	1000 francs
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires	500
en retraite	200

Ingénieurs en chef :

en activité	800
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires	400
en retraite	160

Ingénieurs ordinaires :

en activité	600
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires	300
en retraite	120

Ingénieurs Élèves 120

La somme due est afférente au grade au 1^{er} Janvier 1948 ou au moment de l'inscription pour les nouveaux Sociétaires ; elle est exigible dans le premier trimestre de l'année.

Les Sociétaires sont instamment priés de se mettre, dès à présent, en règle avec la caisse du P. C. M., pour éviter les frais élevés d'un recouvrement ultérieur. Ils devront joindre obligatoirement, le cas échéant, les cotisations arriérées dont ils peuvent rester redevables, suivant avis précédemment envoyé à chaque intéressé.

MODES DE PAIEMENT :

- Chèque bancaire barré au nom du P. C. M., 28, rue des Saints-Pères, PARIS-VII^e.
- Chèque postal au compte de l'Association P. C. M. : PARIS 508.39