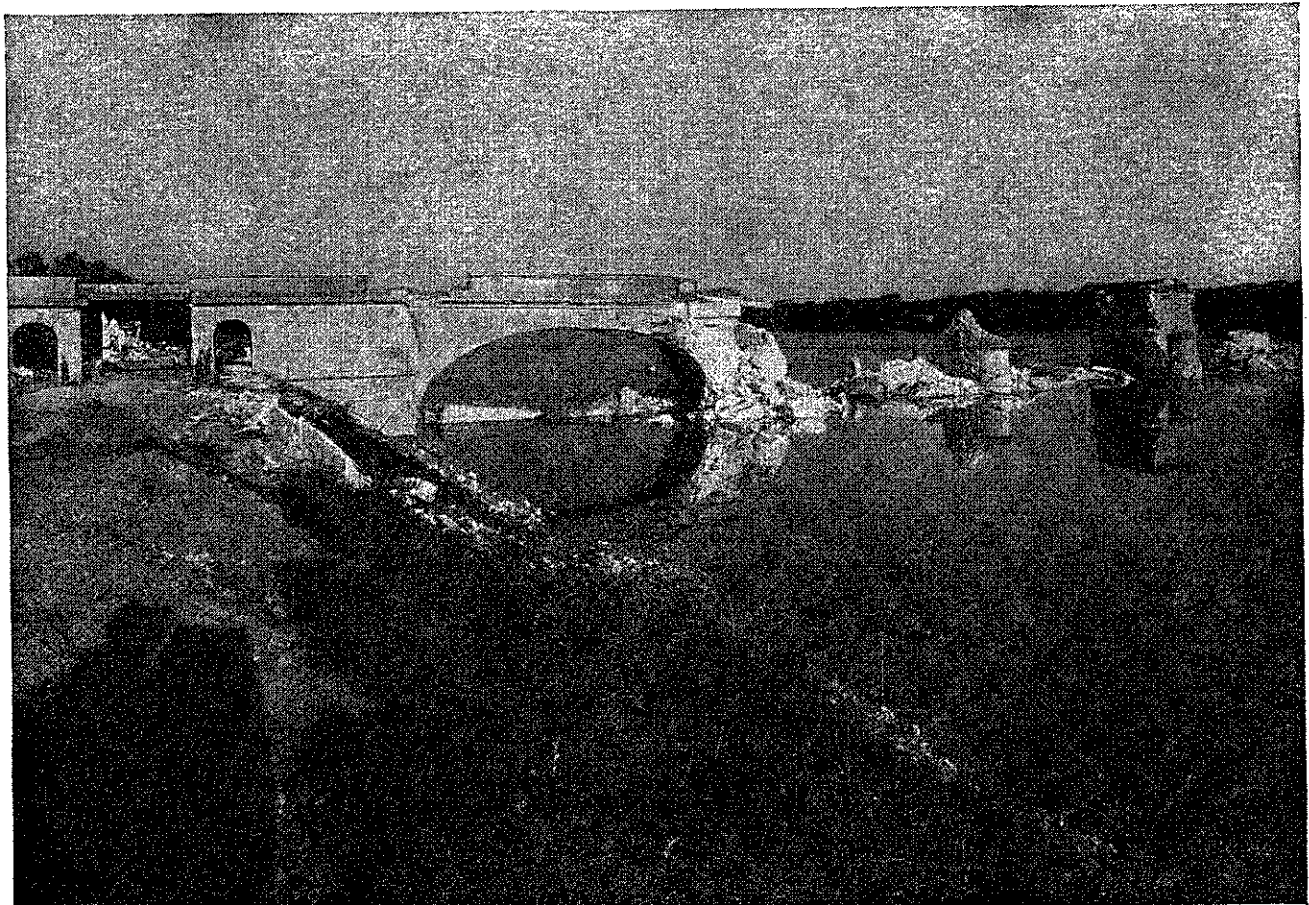


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
28, RUE DES SAINTS PÈRES PARIS



PONT DE MONTLOUIS SUR LA LOIRE, le 21 septembre 1944

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL : SOCIÉTÉ NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES
15, BOULEVARD DES SAUVAGES, PARIS 12^e

Service Publicité : J. ARNAUD, 34, rue de Liège, Paris 8^e. — Tél. : Europe 51-15

SOMMAIRE

UNE GRANDE FIGURE DISPARUE : M. BOUL- LOCHE, Inspecteur des Ponts et Chaussées, Directeur des Routes	2	à MM. les Directeurs du Ministère des Tra- vaux Publics	15
HOMMAGE A NOS MORTS : M. MIDOL, Ingénieur des Ponts et Chaussées, fusillé	4	à M. le Ministre de l'Air	16
NECROLOGIE	7	TRAVAUX DES EQUIPES :	
PROCES-VERBAL DE LA REUNION DU COMITE du 3 septembre 1945	8	Equipe Methodes	18
PROCES-VERBAUX DES ASSEMBLEES GENERALES EXTRAORDINAIRES du 7 octobre 1945	12	Equipe Affiliations	23
COMPTE-RENDU DES VISITES DU COMITE :		Equipe Documentation Administrative	23
à M. le Ministre des Travaux Publics	13	Equipe Organisation Administrative	27
à M. le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées	15	ACTIVITE DES GROUPES :	
		Groupe de Lyon	30
		VARIETES :	
		Automobilisme. <i>En marge de la Coupe de Paris</i>	31
		AVIS AUX CAMARADES : Changements d'adresse ..	32



UNE GRANDE FIGURE DISPARUE

M. BOULLOCHE, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur des Routes

Le 6 août 1944, aux premières heures du jour, la gestapo arrêta à leur domicile Monsieur et Madame BOULLOCHE ainsi que leur fils Robert, Inspecteur des Finances.

Cette nouvelle nous frappait de stupeur. Nous sentions toutefois que la libération était proche et, nous refusant aux appréhensions qui nous assaillaient concernant le sort des otages au départ de l'ennemi, nous nous accrochions à l'espoir que celui-ci n'aurait plus ni le temps, ni les moyens de déporter en Allemagne ses ultimes victimes.

Paris libéré, nous apprenions hélas que tous les efforts faits pour ravir M. BOULLOCHE et les siens aux mains de l'occupant avaient été vains et que le dernier train de déportés, dans lequel ils se trouvaient, avait pu franchir la frontière, puis que M. BOULLOCHE était au camp de Buchenwald.

L'évolution alors rapide des opérations militaires justifiait un nouvel espoir : celui d'une prompte délivrance des détenus de ces camps dont nous ne soupçonnions pas alors tout ce qu'ils recélaient de souffrance et de dangers.

Les jours passèrent ; le froid vint qui ajouta ses rigueurs aux cruautés infligées par les geoliers ; notre inquiétude ne s'affirma.

Je peux dire que chaque jour de cet hiver notre pensée alla vers ceux dont nous pressentions que la misère était infiniment plus grande que ce que nos privations nous infligeaient. Pourtant nous nous refusions à désespérer et c'est avec un sentiment mitigé de joie et d'angoisse que nous attendions le retour dès que le front de bataille eut pénétré au cœur de l'Allemagne.

Les témoignages des premiers rapatriés de Buchenwald étaient malheureusement trop précis et trop concordants pour qu'un doute put subsister en nos esprits sur le sort de M. BOULLOCHE et la certitude s'imposa qu'il ne nous reviendrait plus.

Affecté dans ses moyens de résistance aux traitements inhumains infligés aux déportés, par les soucis et les inquiétudes qu'il éprouvait à l'égard des siens, épuisé par les privations, M. BOULLOCHE succomba le 19 février 1945. Mme BOULLOCHE l'avait précédé dans la mort en octobre 1944 au camp de représailles de Ravensbruck où elle avait subi les brutalités de ses gardiens.

Leur fils Robert lui aussi n'avait pu, comme tant d'autres, supporter les fatigues et les mauvais traitements du camp d'Ellrich, l'un des plus meurtriers parmi les bagnes nazis.

Seul notre camarade André BOULLOCHE, arrêté à Paris le 12 janvier 1944, déporté successivement à Auschwitz à Buchenwald et à Flossenbourg, a pu, en dépit de la blessure qu'il avait reçue lors de son arrestation, surmonter toutes ses épreuves et nous avons l'heureuse fortune qu'il soit à nouveau parmi nous.

C'est un tribut bien lourd que cette famille de grands fonctionnaires a payé à la libération du pays. Le Corps des Ponts et Chaussées — par ailleurs si durement tou-

ché — a perdu en M. BOULLOCHE l'un de ses membres les plus éminents, la France, de son côté, un de ses grands commis qui firent la force et le renom de son Administration.

Né à Paris, le 2 novembre 1888, M. BOULLOCHE fut reçu à l'École Polytechnique en 1907. A sa sortie de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, en novembre 1913, il fut nommé Ingénieur à Bourges et chargé du Service Ordinaire et de l'Arrondissement du Service du Canal de Berry.

Mobilisé en août 1914, il fit campagne dans le génie de la 3^e Division d'Infanterie Coloniale.

Quatre citations et la Légion d'Honneur témoignent de ce que fut son attitude aux armées.

En 1914, M. BOULLOCHE fut affecté au Service Ordinaire de Beauvais, où il resta jusqu'au 31 octobre 1925 date à laquelle il fut mis en congé sur sa demande pour participer à une mission d'études en Indo-Chine.

A son retour il entra à l'Administration centrale comme Ingénieur en Chef au Contrôle de l'Exploitation Technique des Chemins de Fer jusqu'au 1^{er} août 1927 date de sa nomination au poste d'Ingénieur en Chef de l'Oise.

En 1931, il revint au Ministère pour être successivement chargé des fonctions de Chef du Service Central de la Voirie Routière, d'Adjoint au Directeur Général des Chemins de Fer et des Routes et enfin en janvier 1937 de Directeur des Routes.

Si l'on en exempt quelques éclipses, la carrière de M. BOULLOCHE fut donc spécialisée dans la « Route », qui en dépit des multiples attributions qui au cours des ans sont venues surcharger les Services des Ponts et Chaussées, demeure le fleuron de leur profession. Dans le domaine qui comprend et la technique routière et la réglementation de la circulation, aucune question ne lui était étrangère.

Tous ceux qui l'ont approché étaient séduits par sa vaste culture et ils garderont le souvenir de la courtoisie et de la droiture dont il ne se départait en aucune occasion.

Dans les discussions où se débattaient les intérêts dont il avait la charge, tous savaient la sincérité et la force de ses convictions et que ses actes étaient uniquement guidés par une haute conception du bien public.

Pendant l'occupation, la fermeté et la dignité de son attitude, imposa le respect aux fonctionnaires allemands avec lesquels il était contraint de négocier pour limiter leurs revendications.

Si son exemple commandait la déférence à ses collaborateurs, ses qualités de cœur trouvaient rapidement, en dépit d'une froideur apparente, un écho en leur affection.

Ce n'est pas seulement un chef qu'ils ont perdu en le perdant.

11 octobre 1945.

RUMPLER.



an old newspaper

Hommage à nos Morts

M. Henri MIDOL, Ingénieur des Ponts et Chaussées, fusillé

Le 28 août 1945 la population de Reims s'associait au personnel du Service de la Navigation Belgique-Paris-Est pour rendre hommage à trois fonctionnaires de ce Service assassinés un an auparavant par la Gestapo :

Henri MIDOL, Ingénieur des Ponts et chaussées,

Jean BEAUBRAS, Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat,

Edmond POTTELAÏN, cantonnier des Ponts et Chaussées,

tous trois attachés à l'Arrondissement de Reims.

Les nombreux amis que comptaient ces trois braves, une foule énorme qui connaissait leur action dans la résistance et leur martyre assistaient à la cérémonie. — On y remarquait en particulier :

MM.

Peltier, Directeur des Voies Navigables, représentant le Ministre des Travaux Publics ;

Frontard, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées ;

Briancourt, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées ; Commissaire aux travaux de la Région de Champagne ;

Vauthier, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de la Marne, représentant le P. G. M. ;

Babinet, Ingénieur en Chef du Service de la Navigation ;

Vernier, *Alta*, *Geoffroy*, *Ludinard*, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées de la Marne et des départements voisins ;

Le Sous-Préfet de Reims ;

Le Maire de Reims,

et de nombreuses personnalités civiles et militaires.

A neuf heures, une messe était célébrée à la cathédrale de Reims. Puis la foule se rendit aux cimetières de la Ville se recueillir sur les tombes des suppliciés. A 11 h. 30 le cortège s'arrêtait à quelques kilomètres au nord de la ville, sur la route de Neufchâtel à la Redoute de Brimont où une plaque commémorative était inaugurée sur le lieu même où le 28 août 1944 nos trois amis furent sauvagement assassinés par les agents de la Gestapo.

M. le Maire de Brimont prenant le premier la parole rappela en des termes simples et émouvants ce que les témoins connaissaient du drame : la découverte des trois corps ensanglantés le 30 août, lendemain de la libération de Reims par nos Alliés Américains.

M. l'Ingénieur en Chef *Babinet* rappela ensuite dans les termes ci-après la vie pleine d'action et de patriotisme de chacun d'eux.

« C'est pour moi un pénible devoir, mais qui me tient particulièrement à cœur, d'évoquer la mémoire de ceux



« qui ont été mes collaborateurs, avant de « faire à leur patrie le sacrifice suprême
« C'est avec une poignante émotion que « je me reporte à ce lendemain de la libé-
« ration, où, reprenant petit à petit con-
« tact avec le personnel dispersé du ser-
« vice, j'appris le drame qui s'était déroulé
« à Reims et au fort de Brimont.

« Je n'ai pas besoin de m'étendre sur
« les circonstances particulièrement odieu-
« ses qui avaient entouré l'arrestation :
« la trahison d'un ancien ami, demandant
« l'hospitalité pour un groupe de pré-
« tendus résistants belges, en réalité
« agents de la Gestapo.

« Mais pourquoi nous étendre sur ces
« turpitudes ? Ce que nous savons c'est

« que tous trois ont été victimes de leur activité
« patriotique.

« Cette activité, je ne vous la dépeindrai pas en détail
« puisque tout à l'heure le représentant officiel du Mi-
« nistre des Travaux Publics vous lira les citations à
« l'Ordre de la Nation qui viennent de leur être dé-
« cernées. Que pourrais-je ajouter à ces textes, éloquentes
« dans leur brièveté ?

« Tous trois, quoique dans des groupements différents.
« avaient consacré toute leur ardeur et toute leur foi à
« la cause de la libération, mettant à sa disposition les
« moyens de renseignements ou d'activité dont ils dispo-
« saient de par leur service.

« Tous trois ont succombé victime de leur dévouement.
« Nos regrets et notre vénération ne les sépareront pas.

« Laissez-moi pourtant évoquer brièvement sous cette
« commune auréole, leurs personnalités propres, en re-
« traçant rapidement leurs carrières.

« Celle de M. Midol a été consacrée presque toute aux
« Services de Navigation :

« Nommé Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat à
« l'âge de 20 ans, il est affecté de 1923 à 1929 aux ca-
« naux de la région de Montargis, Canal d'Orléans, Canal
« du Loing, Canal de Briare, Canal latéral à la Loire.
« Après trois ans passés au Service Central des Phares
« et Balises, il est reçu en 1932 au concours d'Ingénieur
« des Ponts et Chaussées. A sa sortie de l'Ecole, il passe
« deux ans au service des Ponts et Chaussées de Charle-
« ville. Enfin en 1936 il prend la direction de l'Arrondis-
« sement de Reims du Service de la Navigation Belgique-
« Paris-Est, qui s'étend de Soissons à Vitry-le-François.

« C'est à ce poste que je l'ai connu, 18 mois à peine ;
« j'avais été tout de suite conquis par cette nature ar-
« dente et enthousiaste. Plus les difficultés matérielles de
« la tâche à remplir étaient grandes, plus il s'y donnait
« avec cœur, et plus rapides étaient les réalisations. Tel
« fut le cas, en particulier, pour la remise en état des
« destructions de la campagne de 1940. La collaboration
« avec lui était toujours personnelle, amicale, et si cette

« épithète ne sonnait douloureusement aujourd'hui,
« j'ajouterais : vivante. Car même maintenant je ne puis
« évoquer son souvenir sans que ce mot revienne sur
« mes lèvres.

« Monsieur BEAUBRAS lui aussi, a consacré toute son
« existence professionnelle au Service de la Navigation
« Reçu Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat en 1932,
« il est affecté au service des Etudes de l'Arrondissement
« de Reims. Au début de 1937, il assume la gestion de
« la Subdivision de Reims, à laquelle s'ajoutera bientôt
« la direction, pour le compte de l'Office National de la
« Navigation, du bureau d'affrètement. Il devait con-
« naître après la campagne de 1939, la première épreuve
« de 18 mois de captivité.

« Au cours de cette brève carrière, Monsieur BEAUBRAS
« avait su s'acquérir la plus parfaite estime de ses chefs,
« par son intelligence et son activité, par son doigté aussi
« dans ses constants rapports avec les mariniers au bu-
« reau d'affrètement. Sa modestie et sa bonne grâce ca-
« chaient une nature généreuse, qui trouvait dans sa foi
« la source de tous les dévouements.

« Monsieur POTTELAÏN, après avoir travaillé pendant
« sept ans de 1930 à 1937, à l'entretien du canal de
« l'Aisne à la Marne, fut titularisé en 1937 comme can-
« tonnier à la subdivision de Reims. Il ne m'est pas
« possible, de par l'organisation matérielle de nos ser-
« vices, de rendre sur lui un témoignage aussi personnel
« peut-être que sur ses deux compagnons d'héroïsme.
« Pourtant, sa carrière fut toute entière celle d'un hom-
« me de devoir, actif et travailleur : ses nombreuses an-
« nées passées dans le même service sont à la fois la
« marque de son dévouement et de la façon dont il était
« apprécié. Et comment ne me rappellerai-je pas ce
« caractère plein d'entrain, cette physionomie si ouverte
« qui dès l'abord attirerait la sympathie de quiconque
« l'avait une fois rencontré !

« Henri MIDOL, Jean BEAUBRAS, Edmond POTTELAÏN,
« vous nous avez quittés pour ce monde meilleur que
« Dieu réserve à tous les hommes de bonne volonté, où il
« accueille tous ceux qui savent faire le sacrifice su-
« prême, le don de soi.

« Dans vos familles en deuil, que votre image radieuse
« soit le réconfort pour vos femmes, l'exemple pour vos
« enfants.

« En même temps que notre profonde tristesse, en mê-
« me temps que notre sympathie pour les vôtres, per-
« mettez-moi de vous dire toute la fierté douloureuse
« que nous éprouvons en évoquant votre souvenir. Per-
« mettez-moi aussi de deviner le message que vous nous
« laissez, à nous survivants. Car le but de notre péle-
« rinage ne serait pas atteint si nous nous contentions
« de rendre un hommage stérile à nos disparus sans
« essayer de comprendre la leçon de leur mort héroïque.
« Pendant des mois ils ont combattu silencieusement
« dans les rangs obscurs de ces Français qui n'accep-
« taient pas leur défaite, et préparé ainsi la libération de
« notre patrie. Ils risquaient tous les jours leur vie pour
« la France et le savaient. Ils ont été enlevés en même
« temps, et notre pensée ne peut les séparer. Leurs fa-
« milles ont tenu, comme les souscripteurs de ce monu-
« ment à ce que rien ne distingua dans la mort l'Ingé-
« nieur des Ponts et Chaussées, l'Ingénieur des Travaux
« Publics de l'Etat, et le cantonnier, tombés tous trois de
« la même façon pour la même cause.

« A nous qui restons membres de la même famille pro-
« fessionnelle de méditer cet exemple. Que la nécessaire
« hiérarchie des fonctions ne nous empêche pas de nous
« sentir tous égaux devant le devoir à accomplir. Que
« l'union de tous dans le travail commun soit plus que
« jamais notre règle, et c'est ainsi que chacun à notre
« place, il nous sera donné de contribuer au salut de notre
« pays. Si, un an après la libération, l'immensité de la
« tâche restant à accomplir risque de nous effrayer, re-
« prenons courage en pensant qu'il n'est pas besoin de
« voir ses efforts couronnés de succès pour travailler avec
« cœur ; ceux que nous pleurons aujourd'hui sont tombés
« un jour à peine avant la libération, but suprême de
« leur obscur et dangereux travail de tous les jours.

« Henri MIDOL, Jean BEAUBRAS, Edmond POTTELAÏN,
« nous promettons de garder pieusement votre souvenir
« et de nous montrer dignes de vous !

Après un discours de M. le Sous-Préfet de Reims qui
salua la mémoire des disparus au nom du Gouvernement,
M. Peltier, Directeur des Voies Navigables, parlant au
nom de M. le Ministre des Travaux Publics et des Trans-
ports, rappela les citations dont MM. MIDOL, BEAUBRAS et
POTTELAÏN furent l'objet et dégagaa du sacrifice de ces
héros la leçon que nous devons tous en tirer. Il dit no-
tamment :

« La valeur de leur sacrifice a été attestée par la ci-
« tation signée le 14 août 1945 par M. le Général DE
GAULLE, Chef du Gouvernement Provisoire de la Répu-
« blique Française, sur la proposition de M. René Mayer,
« Ministre des Travaux Publics et des Transports, et dont
« je rappellerai les termes :

« POTTELAÏN, Cantonnier des Ponts et Chaussées,

« a fourni de nombreux et intéressants renseignements
« à l'Etat-Major de la Résistance ; a constitué dans un
« local appartenant au Service dont il avait la garde,
« un dépôt d'explosifs. Arrêté par la Gestapo le 27 août
« 1944, a été exécuté le 28 août 1944, à la Redoute du
« Fort de Brimont près de Reims. »

« BEAUBRAS, Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat,

« a effectué de nombreux transports d'armes et logé des
« dépôts d'armes pour les organisations de résistance
« A transporté des parachutistes. Arrêté par la Gestapo
« le 27 août 1944, a été exécuté le 28 août 1944 à la re-
« doute du Fort de Brimont près de Reims. »

« MIDOL, Ingénieur des Ponts et Chaussées,

« a fourni de nombreux et précieux renseignements aux
« organisations de résistance, notamment pour la pré-
« paration des coupures sur les voies fluviales ; a auto-
« risé l'établissement d'un dépôt d'explosifs dans un
« local appartenant à son service. Arrêté par la Gestapo
« le 27 août 1944, a été exécuté le 28 août 1944 à la re-
« doute du Fort de Brimont près de Reims. »

« L'hommage que nous rendons aux trois patriotes
« dont nous inaugurons aujourd'hui le monument ne
« serait pas complet si nous ne nous efforcions pas de
« tirer de leur sacrifice les enseignements qu'il comporte
« Résistants dans toute l'acceptation du terme, puis-
« qu'ils n'ont pas reculé devant les plus grands risques et

« ont affirmé jusqu'à la mort leurs convictions, MIDOL, « BEAUBRAS et POTTETAIN nous ont montré que pour eux, il « y avait quelque chose de plus grand que la vie : le dé- « vouement à la patrie. Ils l'ont servie obscurément, sans « le soutien que constituent pour les soldats en uniforme « l'entraînement collectif, l'action immédiate des chefs, « l'impression d'être avec l'ennemi à égalité de moyens « Il sont agi isolément, sans crainte des souffrances et « des tortures promises aux résistants par un ennemi « implacable, sachant qu'ils ne pourraient en aucun cas « bénéficier des garanties que donnent à celui qui tombe « dans la bataille des lois de la guerre. Ils ont aussi fait « preuve d'une force de caractère et d'une énergie morale

« tante, un travail obstiné, une conscience profession- « nelle sans faiblesse, l'accomplissement des tâches qui « lui sont confiées. Efforçons-nous, en résistant aux ten- « tations de la facilité, de suivre l'exemple que nous ont « laissé les trois patriotes dont nous commémorons le « sacrifice et ce sera pour nous la meilleure façon de « rendre hommage à leur mémoire ».

La cérémonie se termina par le silencieux défilé des assistants devant le lieu où les corps furent retrouvés, à l'intérieur d'une casemate du fort et devant la plaque commémorative apposée sur celle-ci.

Rappelons que notre Camarade MIDOL avait pris très tôt part dans la lutte anti-allemande, en agissant :



« sans lesquelles leur intelligence et la connaissance de « de leur métier auraient été sans forces dans la lutte « contre l'ennemi.

« Puisseons-nous, dans notre action de tous les jours à « quelque degré de la hiérarchie que nous soyons placés, « nous inspirer de cet exemple ! Que ce soit dans notre « activité professionnelle ou dans notre vie familiale, « quel que soit notre rôle dans la cité, l'intelligence et « la connaissance du métier seront insuffisantes en l'ab- « sence de caractère et de valeur morale pour nous per- « mettre de réaliser pleinement notre but social. Des « ruines qui recouvrent notre pays, nous ne réussirons à « faire sortir une France nouvelle que si chacun de nous « à la place qu'il occupe, poursuit avec une énergie cons-

— par la transmission de renseignements (Transports, liaisons téléphoniques, matériel allemands) relatifs aux départements de la Marne, de l'Aisne et des Ardennes ;

— par l'organisation de l'instruction de groupes de saboteurs et le transport de ceux-ci, en liaison avec un Officier de la Chefferie du Génie ;

— par la mise sur pied d'un organisme local de surveillance, noyautage et destruction ;

— par la fourniture du matériel de service pour ces destructions.

Ayant hébergé, le 12 août 1944, un groupe de soi-disant résistants belges, présentés par un de ses anciens amis, il a été dénoncé par eux, ainsi que l'a révélé l'interro-

gatoire du neveu de MIDOL et de deux autres Agents de son Service également arrêtés, mais relâchés.

Arrêté le 27 août à 6 heures 30, il a été emmené le 28 par la Gestapo ; on a retrouvé son corps le 31, à la Redoute du Fort de Brimont, une balle dans la nuque.

Ces faits ont valu à notre Camarade MIDOL la citation militaire suivante :

Décision N° 1.087

Sur proposition du Ministre de la Guerre, le Président du Gouvernement Provisoire de la République Française. Chef des Armées, cite :

A l'ordre de l'Armée à titre posthume :

MIDOL, Henri, 2^e classe, des Forces Françaises de l'Intérieur de la VI^e Région :

« Ardent patriote qui n'a cessé pendant les années d'occupation de lutter à son poste contre l'envahisseur ; a notamment d'avril 1943 à juillet 1944 fourni au commandement des renseignements précieux en vue de l'organisation de sabotage des voies navigables. Arrêté le 27 août 1944, pour avoir hébergé chez lui des patriotes belges et constitué un dépôt d'armes ; a été fusillé le lendemain ».

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec palme.

Fait à Paris le 29 août 1945.

Signé : JEANNENEY.

L'Association du P. C. M. partage sincèrement la douleur de tous les amis des disparus et exprime ici ses condoléances à leurs familles.

NÉCROLOGIE

Le retour des communications que nous leur avons faites nous a appris le décès de nos Camarades retraités ci-après :

MM.

Mallat, IGPC à Nantes,
Masson Clement, IGPC à Paris,
Meugy, IGPC à Paris,
Perissoud Alexandre, IGPC à Annecy,
Aumont, ICPC à Arès,
Roth Emile, ICPC à Paris,
Vallee, IGPC à Dax,
Harem Léon, IPC à Eu,
Fontanelles, IGPC à Nice,
Rhétore, IPC à Nice.

Nous assurons les familles de nos Camarades disparus de notre sympathie attristée.

Procès-Verbal de la Réunion du Comité du Lundi 3 Septembre 1945

Le Comité du P. C. M. s'est réuni le lundi 3 septembre 1945, à 14 heures, au Ministère des Travaux Publics, sous la présidence de M. STAHL, Président.

Etaient présents : MM. Baudet, Delaigue, Desvignes, Deutsch, Fischesser, Issarte, Jouvent, Lesieux, Leroy, Lévi, Meunier, Michel, Olivési, Perrineau, Prot, Renoux, Siegfried et Stahl.

Absents excusés : MM. Baseilhac, Genet et Macarez.

Assistaient à la séance : MM. Decelle, Durand et Bernard Renaud.

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

Le texte de ce procès-verbal, qui avait été au préalable adressé à tous les membres du Comité, est adopté, sous réserve de la suppression, au § 11^e relatif à la situation faite aux Ingénieurs Elèves prisonniers, d'un membre de phrase visant l'invitation aux intéressés d'assister à la séance du Comité du 3 septembre 1945.

2°) PRÉPARATION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE.

M. Deutsch, Secrétaire, donne lecture du projet de convocation aux Assemblées Générales Extraordinaires du dimanche 7 octobre 1945.

Le Comité approuve ce projet, étant entendu que :

— il sera proposé de fixer le taux du plafond des cotisations à cinq pour mille pour les Sociétaires en activité de Service et à deux pour mille pour les Sociétaires retraités et les Ingénieurs Elèves ;

— il ne sera pas accepté de membres perpétuels pour l'Exercice 1945-46 ;

— une addition au règlement intérieur modifiera la composition des groupes en ce qui concerne les départements de l'Ardèche, de l'Indre-et-Loire et de l'Eure-et-Loir.

3°) BULLETIN DU P. C. M.

M. Prot signale que la parution du Bulletin du P. C. M. reste subordonnée à la délivrance de l'autorisation demandée au Ministère de l'Information ; une démarche sera faite pour activer cette délivrance. Il expose ensuite ce que sera le prochain numéro à paraître avant l'Assemblée Générale Extraordinaire.

4°) MODIFICATION DU PÉCULE ET DE L'IMPÔT SUR LE REVENU.

Sur une observation de M. Leroy visant une demande à faire en vue de la suppression du pécule et de l'aménagement de l'impôt sur le revenu, le Comité décide d'écrire au Ministre pour protester contre l'institution du pécule

5°) COMMODITÉS POUR LES INGÉNIEURS DE PASSAGE A PARIS.

M. Stahl donne lecture de la réponse faite par l'Administration Centrale au sujet des commodités demandées

par les Ingénieurs de passage à Paris. Cette réponse n'étant pas satisfaisante, le Comité décide de reprendre la question dès que la fin des congés annuels le permettra

6°) RÉPARTITION DES INDEMNITÉS.

M. Issarte rend compte de la réunion tenue le 3 août dernier pour avoir l'avis des Associations de personnel sur les modalités de répartition des indemnités, réunion à laquelle il a représenté le P. C. M. : le Syndicat des Ingénieurs des T. P. E ayant trouvé trop fortes les amplitudes proposées, le coefficient a été ramené de 1,75 à 1,50, en accord avec la Direction du Personnel. Il va être procédé au paiement immédiat de la partie mensuelle de la prime de rendement.

7°) DÉCÈS DE MEMBRES DU P. C. M.

M. Stahl fait part du décès des Camarades Malavoy et Bernadet, Ingénieurs en Chef des Mines, morts le premier en captivité, le second en service. Il a représenté le P. C. M. aux obsèques de M. Le Gavrian, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite.

Le Comité est d'avis que, dans le cas de décès d'un Camarade, le P. C. M. doit être représenté aux obsèques et cela indépendamment des représentants propres du Service. Ce soin appartient aux Délégués de Groupes ou à quelqu'un désigné par eux.

8°) PROTESTATION DES INGÉNIEURS COLONIAUX.

Les Ingénieurs Coloniaux protestent contre le fait que le Ministère des Colonies n'admet pas de comprendre, dans les six ans de service obligatoire aux Colonies, les années de Service militaire et de captivité. Après échange de vues, le Comité charge M. Decelle de faire un rapport sur cette question.

9°) SALAIRE DU PERSONNEL DE RÉPARTITION DES TRANSPORTS.

Le Président donne lecture d'une lettre par laquelle M. Buré, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, proteste contre les salaires accordés par l'Administration des Travaux Publics au personnel de répartition des transports et qu'il trouve trop élevés. Le Comité, tout en regrettant la disparité entre ces salaires et les appointements des fonctionnaires, ne croit pas devoir appuyer cette protestation, sans risque de tarir le recrutement des S. D. T. R.

10° VISITES A FAIRE PAR LE COMITÉ DU P. C. M.

M. Stahl annonce que le Comité du P. C. M. a été reçu au Ministère de la Production Industrielle ; le compte rendu de cette visite sera inséré au Bulletin du P. C. M. Le Comité n'a pas encore été reçu par le Ministère des Travaux Publics et des Transports.

11° SITUATION FAITE AUX INGÉNIEURS ELÈVES PRISONNIERS.

Au cours même de la séance du Comité, MM. *Stahl* et *Decelle* ont été reçus par M. le Directeur du Personnel qu'assistait M. le Directeur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

Les mesures prises par l'École pour les Ingénieurs Elèves prisonniers consistent en la création d'une session générale d'examens portant sur des cours allégés ; cette session sera suivie d'autant d'examens qu'il sera nécessaire pour que, pratiquement, à chaque instant, les Ingénieurs Elèves qui se déclareront prêts puissent les passer. D'autre part, les examinateurs ne sauraient oublier la situation spéciale de jeunes Camarades en cause.

Le Comité estime que ces mesures répondent de façon satisfaisante au vœu émis par l'Association.

12°) RECRUTEMENT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

M. *Lesieux* fait un exposé détaillé de la question du recrutement d'Ingénieurs destinés à combler les vacances des postes d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; il passe successivement en revue l'insuffisance des effectifs, les modalités proposées par l'Administration pour remédier à cette situation, les variations des effectifs depuis 1914, les conditions d'avancement convenables à sauvegarder, la répartition entre les grades.

Il observe qu'il convient de se préoccuper, non seulement de l'augmentation d'effectifs actuellement envisagée, mais encore de l'équilibre du corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées après cette augmentation, qui fait suite à la fusion avec le Service Vicinal. Après ces deux mesures, l'effectif total du corps en activité de service devrait augmenter de 35 %. Faite sans précaution, une telle opération ne peut qu'entraîner un abaissement considérable du niveau du corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, au grand dommage de l'intérêt général. Elle aurait également pour conséquence fatale de ralentir encore, dans l'avenir, l'avancement, alors que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont déjà plus désavantagés qu'aucun autre corps technique comparable et sont notamment en retard de six ans environ sur leurs camarades mineurs.

Avant d'augmenter le nombre des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, il conviendrait donc de tirer le meilleur rendement des Ingénieurs existant, d'une part en ne les plaçant qu'à la tête des services où il est vraiment justifié, dans l'état actuel des effectifs, de les employer ; d'autre part, en les faisant aider dans les services les plus importants d'Ingénieurs en Chef et d'Ingénieurs Ordinaires par des Adjointes qualifiés.

Dans cet esprit, deux solutions ont été suggérées. L'une présentée par M. *Stahl*, tend à la création d'un cadre d'Ingénieurs en Chef et d'Ingénieurs Principaux des T. P. E. Ce cadre serait recruté :

— pour la moitié, parmi les Ingénieurs des T. P. E. ayant plus de 10 ans de service dans ce grade et moins de 40 ans d'âge ;

— pour 1/3, parmi les anciens élèves de certaines grandes écoles (dont obligatoirement l'X, l'École Centrale, l'École Nationale des Ponts et Chaussées) ;

— pour 1/6, après un concours sur titres.

Ces Ingénieurs en Chef et Ingénieurs Principaux des T. P. E. seraient les collaborateurs immédiats des Ingé-

nieurs en Chef et des Ingénieurs Ordinaires des Ponts et Chaussées, sous l'autorité desquels ils dirigeraient leurs bureaux. Les Ingénieurs en Chef et Ingénieurs Principaux des T. P. E. resteraient toujours sous l'autorité des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Les Ingénieurs Principaux pourraient être — mais ceci serait exceptionnel et limité au très petit nombre d'entre eux — chargés de l'intérim d'un arrondissement. Leurs traitements et indemnités seraient fixés par analogie avec ceux des Ingénieurs en Chef et Ingénieurs Ordinaires des Ponts et Chaussées.

L'autre solution est présentée par M. *Lesieux* qui préconise que l'on attribue aux Ingénieurs T. P. E. qui font montre des qualités et de la compétence voulues, un « brevet d'aptitudes spéciales ». Les Ingénieurs T. P. E. titulaires de ce brevet pourraient, soit être chargés d'un arrondissement, soit être adjoints aux Ingénieurs en Chef et Ingénieurs Ordinaires à la tête de services importants. Les adjoints auraient, sous l'autorité des Ingénieurs en Chef et Ingénieurs Ordinaires, délégation pour certaines parties du service.

M. *Lesieux* conclut en indiquant que le Comité doit : — prendre position devant les projets de l'Administration ;

— proposer une solution concrète et précise.

M. *Stahl* remercie M. *Lesieux* de son exposé et M. *Bernard Renaud* signale que le projet de l'Administration est revenu du Conseil d'Etat avec de simples rectifications de style.

M. *Michel* estime qu'un texte doit être rapidement mis sur pied pour constituer les contre-propositions du P. C. M.

M. *Stahl* ne pense pas qu'il soit possible, sans abaisser le niveau du Corps, de recruter les 120 Ingénieurs des Ponts et Chaussées que l'on estime nécessaires ; on est donc contraint de recourir, soit à la politique des faisant-fonctions, soit, et selon lui ce serait mieux, de décharger les Ingénieurs des Ponts et Chaussées des besognes pouvant être confiées à d'autres fonctionnaires placés sous leur autorité.

M. *Delaigue* expose l'état d'esprit du cadre latéral, il demande que l'on facilite le recrutement normal et l'admission à l'École des Ponts et Chaussées, ainsi que la suppression du cadre latéral réclamée par le Syndicat des Ingénieurs des T. P. E.

M. *Baudet* est partisan de la solution faisant appel aux Ingénieurs des T. P. E. avec brevet d'aptitudes spéciales, remplissant soit les fonctions de chef d'arrondissement, soit celles d'adjoint aux Ingénieurs en Chef ou aux Ingénieurs Ordinaires, sans création d'un nouveau cadre spécial.

Après un échange de vues auquel prennent part notamment MM. *Stahl*, *Baudet*, *Prot*, *Lesieux*, *Delaigue*, M. *Leroy* demande si le déséquilibre entre les besoins et les effectifs doit durer longtemps.

M. *Prot* estime que ce déséquilibre est très temporaire et peut être résorbé en trois ans par diverses mesures : recul de la limite d'âge pour la retraite, augmentation des admissions à l'École Polytechnique et à l'École des Ponts et Chaussées.

M. Stahl est partisan d'une solution neuve avec des titres nouveaux, assurant la quiétude d'esprit et une meilleure utilisation des Ingénieurs.

M. Prof observe que la préoccupation temporaire de l'Administration ne doit pas se résoudre par le recrutement massif mais par un aménagement de l'administration elle-même.

M. Stahl est bien de cet avis et estime qu'il n'y a pas lieu d'introduire dans les cadres de nouveaux éléments dont le recrutement est impossible, mais qu'il faut employer des moyens nouveaux.

M. Lesieux précise que, dans son projet, les Ingénieurs T. P. E. recevraient le brevet d'Aptitudes Spéciales à la suite de l'examen professionnel pour le grade d'Ingénieur des Ponts et Chaussées : les premiers continueraient à recevoir le grade d'Ingénieurs des Ponts, les suivants auraient le brevet d'Aptitudes Spéciales. Les Ingénieurs titulaires de ce brevet seraient assimilés, en ce qui concerne toutes les indemnités, aux Ingénieurs Ordinaires. Il estime que cette solution est souple et doit permettre d'utiliser au mieux, en les rémunérant en conséquence, les Ingénieurs T. P. E. les plus qualifiés et d'alléger ainsi la tâche des Ingénieurs en Chef et des Ingénieurs Ordinaires qui pourraient se consacrer aux choses essentielles de leur Service.

M. Delaigue voudrait que l'on réserve la possibilité de nomination à quelques postes sur titres.

M. Prof signale que, pour cette année, trois places seulement sont réservées aux Ingénieurs T. P. E. à l'Ecole des Ponts et Chaussées, alors qu'il y a 20 candidats dont 8 sont déjà en stage à l'Ecole. Il pense que le nombre des admissions pourrait être augmenté.

M. Lesieux observe que la loi de 1907 sur le recrutement des Ingénieurs des Ponts, dans l'interprétation qu'on lui a donnée jusqu'ici, s'y oppose. M. Delaigue insiste à ce sujet.

Le Président constate que le Comité paraît admettre les propositions de M. Lesieux ; celui-ci reçoit donc mandat d'assurer leur présentation et, notamment, de préparer les projets de texte nécessaires. Son exposé et ces projets seront insérés au prochain Bulletin.

13° RÉMUNÉRATION — TRAITEMENTS.

a) — *Etude générale de la rémunération des Ingénieurs depuis l'intervention des nouveaux textes* (Ordonnance du 6 janvier 1945 et Décret du 7 juillet 1945).

M. Stahl demande à M. Leroy, rapporteur de l'équipe Traitements, de faire le point de l'étude entreprise par cette équipe sur la situation créée aux Ingénieurs par les derniers textes intervenus en matière de rémunération et traitements.

M. Leroy expose que l'étude en cours porte principalement sur les points suivants :

— Comparaison entre les traitements (maxima et moyens) d'avant-guerre et les traitements actuels. Les renseignements déjà obtenus à ce sujet, et qui doivent être complétés par des chiffres fournis par la Direction

du Personnel, montrent que le coefficient de majoration ne dépasse guère 2 à 2,3 alors que le Gouvernement ne s'est pas fait faute de publier en janvier 1945 qu'il voulait accorder à tous les fonctionnaires le coefficient 3. Ce chiffre correspond d'ailleurs très sensiblement à ceux de 3,33 % et 3,82 % admis par le Décret du 4 juin 1945 pour les Ingénieurs et Techniciens de toutes les professions.

— Comparaison entre les traitements des divers fonctionnaires en 1914, en 1939 et en 1945. Cette comparaison doit faire ressortir la dévaluation matérielle et morale qui résulte, pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, de leur classement dans les échelles de la loi du 3 août 1943. Elle montrera certaines assimilations absolument inacceptables (Ingénieurs en Chef et Chef de division de préfecture, par exemple) et certains déplacements de parités (avec les Militaires en particulier). On y tiendra compte des qualifications adoptées dans certaines administrations (Ingénieurs en Chef régionaux ou Inspecteurs Généraux au plus assimilables aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées) et de l'avancement spécialement lent dans notre Corps.

— Comparaison entre les traitements des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et ceux des cadres des services publics et du secteur privé : Houillères, S. N. C. F., Industrie (Travaux Publics en particulier).

— examen de la situation créée par la disparition du fonds commun et des honoraires : préjudice causé par cette mesure aux Ingénieurs (la prime de rendement, à moyenne et maximum fixés en fonction des traitements, ne pouvait que très partiellement remplacer les anciennes indemnités permanentes et les honoraires) et surtout aux finances publiques (désaffection des Ingénieurs pour les travaux particuliers conduisant les collectivités et particuliers à rechercher d'autres concours beaucoup plus onéreux).

L'ensemble de ces considérations suffira à montrer que s'imposent :

— le reclassement des Ingénieurs par modification des échelles actuelles (Ingénieur en Chef à l'échelon actuel de l'Inspecteur Général, Ingénieur Ordinaire à l'échelon Ingénieur en chef, etc...);

— le maintien des honoraires avec coexistence de la prime de rendement qui servira à différencier les postes et à rémunérer les anciennes activités permanentes à caractère d'obligations contractuelles (Service vicinal, Infrastructure, D. E. E., Contrôle D. E. P., etc...). Un prélèvement serait d'ailleurs opéré comme autrefois sur ces indemnités de façon à permettre l'attribution de primes aux Services déshérités (Navigation, etc...).

M. Lesieux fait remarquer que dans l'état présent des choses il serait inefficace de mettre au premier plan des revendications du P. C. M. la modification des échelles. L'indemnité de fonction compense d'ailleurs en partie la déficience résultant du classement. Il paraît préférable de réclamer très fermement le retour au système des honoraires, en supplément des primes de rendement bien entendu.

Après une discussion à laquelle prennent part MM. Stahl, Lesieux, Leroy, Issarte, Fischesser et Siegfried, il est convenu que sans abandonner ses prétentions relatives au reclassement, le P. C. M. insistera sur la remise en vigueur immédiate des honoraires.

M. Leroy poursuivra son étude dans ce sens. Une réunion de l'équipe « Traitements » aura lieu à Paris le 24 septembre pour une dernière mise au point avant l'Assemblée Générale du 6 octobre.

b) — *Circulaire ministérielle du 8 août 1945.*

La C. M. du 8 août 1945 relative à la détermination des primes de rendement semble indiquer que toutes les indemnités de fonds commun non perçues au 1^{er} janvier 1945 entreront en ligne de compte pour le calcul des primes de rendement en 1945. Cela aboutit pour nombre de départements à la suppression pure et simple des indemnités semestrielles du fonds commun de 1944. Cette mesure, qui porte un sensible préjudice aux Ingénieurs, est moralement inadmissible. Elle ne repose d'ailleurs sur aucun fondement légal.

M. Stahl, alerte par M. Leroy, a entretenu de la question M. le Directeur du Personnel. Ce dernier a reconnu que la décision prise était parfaitement injustifiée, mais il n'a pu passer outre aux instructions formelles des Finances.

Le Comité charge M. Leroy de préparer une lettre de protestation au Ministre (1).

(1) — Cette lettre a été effectivement adressée le 19 septembre 1945. On la trouvera dans le Bulletin du P. C. M

c) — *Attribution d'une prime de rendement spéciale pour les travaux de la Reconstruction.*

MM. Issarte et Leroy font connaître qu'un renseignement intéressant vient de leur être donné par M. Baudet : A la date du 27 août 1945, M. le Ministre de la Reconstruction vient de saisir M. le Ministre des Travaux Publics de propositions tendant à faire obtenir aux fonctionnaires des Ponts et Chaussées des primes de rendement spéciales afférentes aux travaux supplémentaires effectués pour le compte de la Reconstruction. Le projet du décret qui serait soumis, après accord du Ministère des Finances, prévoit que ces indemnités ne pourront dépasser, en maximum comme en moyenne, la moitié des primes fixées par le Décret du 7 juillet 1945.

Le Comité charge son Président d'intervenir auprès de la Direction du Personnel pour obtenir une réponse favorable aux propositions de la Reconstruction et décide, au cas où l'affaire serait acceptée par les Finances, de tenter une action analogue en ce qui concerne les travaux de l'Air.

La prochaine réunion du Bureau du Comité aura lieu le lundi 17 septembre et celle du Comité le samedi 6 octobre, veille des Assemblées Générales Extraordinaires.

La séance est levée à 19 h. 35.

Le Secrétaire,

DEUTSCH.

Le Président,

STAHL.



Procès-Verbaux des Assemblées Générales extraordinaires du Dimanche 7 Octobre 1945

PREMIERE ASSEMBLEE GENERALE

Les Membres du P. C. M. se sont réunis pour une première Assemblée Générale Extraordinaire, le dimanche 7 octobre 1945, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, sous la présidence de *M. Stahl*, Président du Comité du P. C. M. assisté des Membres du Bureau de ce Comité.

La séance est ouverte à 15 heures 20. L'ordre du jour comporte la modification des statuts, en vue d'y introduire les deux nouveaux articles ci-après :

« Article 4 bis. — A titre exceptionnel, pour les élections de 1945, 1946, 1947, la condition de faire partie de l'Association depuis trois ans au moins, au 1^{er} novembre précédant les élections, n'est pas exigée pour les membres du Comité et est remplacée par la condition de faire partie de l'Association au 1^{er} juillet 1945 ».

« Article 5 bis. — A titre exceptionnel, les Membres du Comité qui seront désignés en 1945 seront élus :
« — pour un tiers, pour le délai qui courra de l'élection jusqu'à la prochaine Assemblée Générale Ordinaire ;
« — pour un tiers, pour ce délai augmenté d'un an ;

« — pour un tiers, pour ce délai augmenté de deux ans.
« La détermination de la durée de leur mandat s'effectuera par tirage au sort ».

Cette modification avait déjà été soumise à une Assemblée Générale Extraordinaire tenue le 8 juillet 1945, qui n'a pu valablement délibérer, le quorum statutaire du tiers des Membres de l'Association n'ayant pas été atteint.

Aux termes de l'article 14 des statuts, le quorum exigé pour cette nouvelle Assemblée Générale Extraordinaire est limité au sixième des membres de l'Association.

Le nombre des membres présents à cette nouvelle Assemblée Générale Extraordinaire est de 110, porteurs de 172 pouvoirs, soit, au total, 282 suffrages exprimés ou représentés, soit plus du sixième des membres de l'Association.

Le Président met au voix l'adoption de la proposition figurant à l'ordre du jour. Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

La séance est levée à 15 heures 25.

Le Secrétaire,

DEUTSCH.

Le Président,

STAHL.

DEUXIEME ASSEMBLEE GENERALE

Les Membres du P. C. M. se sont réunis pour une seconde Assemblée Générale Extraordinaire, le dimanche 7 octobre 1945, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, sous la présidence de *M. Stahl*, Président du Comité du P. C. M. assisté des membres du Bureau de ce Comité.

La séance est ouverte à 15 heures 30. L'ordre du jour comporte la modification suivante aux statuts :

« Article 15. — La cotisation annuelle est fixée par le Comité, suivant les besoins de l'Association, dans la limite du maximum ci-après :

« — cinq pour mille du traitement brut, indemnités non comprises, pour les Ingénieurs en Service ;

« — deux pour mille pour les Ingénieurs en congé hors cadres, en disponibilité, en retraite, démissionnaires et les Ingénieurs Elèves ».

Et la ratification des modifications ci-après du Règlement Intérieur de l'Association :

« Article 2. — Ajouter :

« Toutefois, le Comité pourra donner son agrément à des mutations de départements à l'intérieur des Groupes, le nombre total des groupes n'étant pas augmenté ».

« Article 16 bis. — Les cotisations à titre perpétuel et au titre de Membre Bienfaiteur sont suspendues jusqu'à nouvelle décision d'une Assemblée Générale ».

Aux termes de l'article 14 des statuts, le quorum exigé pour cette Assemblée Générale Extraordinaire doit atteindre le tiers du nombre des membres de l'Association.

Or, le nombre des membres présents étant de 110, porteurs de 172 pouvoirs, le nombre des suffrages pouvant être exprimés n'est que de 282, inférieur au tiers du nombre des membres de l'Association, soit 997, dont le tiers est 333.

En constatant que l'Assemblée Générale Extraordinaire ne peut pas valablement délibérer sur l'ordre du jour de la séance. M. le Président signale que le Comité du P. C. M. se proposait, pour répondre aux vœux de nombreux Camarades, de modifier comme suit les textes envisagés :

« Article 15. — La Cotisation annuelle est fixée par le Comité, suivant les besoins de l'Association, dans la limite du maximum ci-après :

— deux 1/2 pour mille du traitement brut, indemnités non comprises, pour les Ingénieurs en Service ;

— un pour mille pour les Ingénieurs en congé hors cadres, en disponibilité, en retraite, démissionnaires et les Ingénieurs Elèves ».

« Article 16 bis. — Les admissions nouvelles aux cotisations à titre perpétuel et au titre de Membre Bienfaiteur sont suspendues jusqu'à nouvelle décision d'une Assemblée Générale ».

Une nouvelle Assemblée Générale Extraordinaire sera convoquée pour le lundi 3 décembre 1945, en vue de délibérer sur cette proposition.

La séance est levée à 15 heures 35.

Le Secrétaire,

DEUTSCH.

Le Président,

STAHL.

LES VISITES DU P. C. M.

Visite à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports

AUDIENCE DU 6 SEPTEMBRE 1945

M. René Mayer, Ministre des Travaux Publics et des Transports, a bien voulu recevoir, le 6 septembre 1945 une délégation du P. C. M. constituée ainsi : MM. *Stah*, Président du P. C. M., *Macarez*, Vice-Président du P. C. M., *Prot*, Membre du Comité du P. C. M., *Bernard Renault*, Membre du P. C. M.

La note ci-dessous a été remise et commentée à M. René Mayer :

Monsieur le Ministre,

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Ingénieurs des Mines, groupés au sein d'une Association Professionnelle dite « P. C. M. », vous remercient d'avoir bien voulu recevoir une délégation de leur Comité.

En leur nom à tous, nous venons d'abord auprès de vous, qui êtes le Chef de la plupart d'entre eux, assurer le Gouvernement tout entier, et vous-même plus particulièrement, de leur entier dévouement au bien public.

Ce faisant, nous voulons vous assurer qu'en toutes circonstances vous trouverez en eux les fonctionnaires zélés, travailleurs, sachant interpréter et appliquer les directives générales que vous aurez à leur donner. Nos Corps sont fiers d'un long passé et de leur action dans ce passé : ils sont particulièrement fiers de leur action dans les mois qui viennent de s'écouler et qu'ils continuent en ce moment même ; alors que la tâche la plus essentielle est pour tous le rétablissement du Pays, ils ont conscience d'y avoir, dans leur domaine propre, et singulièrement dans le rétablissement des communications, fait tout ce qu'il était humainement possible de faire et peut-être même plus que l'on n'attendait d'eux.

De cette attitude, qui a toujours été la leur, nous vous prions de voir le gage et le garant des promesses d'entier dévouement qu'en leur nom nous venons de vous renouveler.

Zélé, consciencieux, dévoué, Monsieur le Ministre, cela est nécessaire, cela est bien. Il y a des époques où cela peut suffire. Aujourd'hui, devant l'énormité de la tâche, il faut y ajouter autre chose. Nous le caractériserons d'un mot en disant qu'il faut aussi, et plus que jamais, de l'efficacité et du rendement.

Nous nous plaçons à reconnaître que votre Administration, de tout temps, a fait beaucoup dans cette voie.

Nous pensons cependant que l'on peut aller beaucoup plus loin. Et à cet égard nos Camarades nous ont prié de vous faire l'offre d'une collaboration totale et confiante.

Certes, d'une part, tous ceux d'entre nous qui ont des suggestions à présenter sont bien sûrs de toujours rencontrer auprès de vous-même et des hauts fonctionnaires de votre Administration l'accueil le plus libéral et le plus efficace ; d'autre part, il existe au sein même de l'Administration des Organismes, spécialisés ou non, dont c'est une des fonctions que de rechercher les meilleurs modes d'administration, ou de définir la meilleure technique.

Nous pensons cependant que le concours de nos Camarades, concours qui s'exercerait sous la forme corporative, peut être utile à l'Administration : il est de tradition chez nous, et nous espérons que cette tradition non seulement se maintiendra mais aussi se développera, d'examiner les questions dans leur ensemble, et sans négliger le détail et l'exécution du service, ce qui est notre fonction propre, de savoir élever le débat.

Une des missions de notre Comité est assurément, Monsieur le Ministre, de vous renseigner sur l'état d'esprit, sur la mentalité, sur les préoccupations, sur les désirs des Ingénieurs. A cet égard, nous devons vous dire qu'à l'instar de beaucoup de Français, ils sont préoccupés de la reconstruction, le mot étant pris dans son sens le plus large, qui comprend toute la rénovation nécessaire. Nous pouvons vous dire que, particulièrement parmi les éléments les plus jeunes — et pour notre part, nous nous réjouissons de cette constatation — il y a un véritable effort pour repenser tout notre métier et pour se mettre en mesure de le remplir encore mieux.

C'est cette constatation qui est à la base de l'offre de collaboration corporative que nous vous faisons. Nous vous demandons, d'une part, de bien vouloir nous consulter sur les questions d'ordre général et, d'autre part, de nous reconnaître le droit d'initiative, ou même encore mieux de nous inviter à vous présenter les suggestions qui, selon nous, seraient susceptibles d'améliorer, soit techniquement, soit administrativement nos Services.

Ce faisant, nous pouvons vous donner la double assurance, d'une part, que nous ne sommes animés que d'un désir de critique constructive où l'esprit de dénigrement n'a pas de place, et, d'autre part, que nous n'entendons nullement aller à l'encontre des prérogatives de votre Administration Centrale. C'est à vous seul qu'il appartient de décider, guidé par ces avis, mais nous pensons que si ceux-ci sont établis en pleine connaissance de nos sentiments, ils ne peuvent qu'y gagner.

Sachant combien votre tâche est lourde, nous aurons le souci de ne vous déranger qu'à bon escient : nous serons cependant amenés assez fréquemment à vous demander de nous recevoir.

Notre Association vient à peine de renaitre à une vie réelle ; nous devons donc nous borner aujourd'hui à ne vous parler que des problèmes fondamentaux, même si, ce que nous ne voudrions point renouveler, nous ne vous apportons point en même temps des suggestions très précises.

Il y a d'abord la question du recrutement. Il est certain que votre Administration a besoin d'effectifs supplémentaires pour elle-même et qu'elle est, en outre, en butte aux demandes de personnel technique d'autres Ministères.

Mais nos Camarades ont été très émus de savoir qu'il pourrait être créé, autrement que par les voies habituelles, des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et l'Assemblée Générale récente a adopté à l'unanimité un vœu qu'elle nous a donné mission de vous remettre.

Nous ne prétendons point que cette position n'ait pas pour objet, d'une part, de défendre les prérogatives d'un Corps qui, par définition même, est fermé ; mais nous espérons vous démontrer que cela correspond à l'intérêt du Service. Nous vous avons déjà dit que nous étions soucieux de critique constructive ; nous comptons donc vous apporter des suggestions : une équipe d'étude a été constituée à cet effet au sein de notre Association ; nous vous demandons de lui accorder un délai pour que nous soyons à même de vous proposer une solution ; la date du 1^{er} octobre 1945 ne nous paraît pas trop éloignée. Si, d'ici là, les décrets en préparation devaient intervenir, nous vous demanderions d'attendre, avant d'en faire usage, que nous vous ayons remis ces propositions.

Une autre très grave question est celle de la situation des Ingénieurs. La situation qui nous est faite par l'Ordonnance générale sur les traitements était proprement intolérable. Vous l'avez reconnu et nous vous remercions d'avoir obtenu un premier correctif que constitue le décret du 7 juillet 1945. Nous nous doutons, et même nous savons que ce décret n'a été obtenu que par votre action personnelle et nous avons comme premier devoir de vous dire toute la gratitude que notre Corps éprouve de ce fait à votre égard.

Mais nous aurons à vous dire que la question ne peut être considérée comme réglée.

Sur le plan matériel d'abord. Si nous reconnaissons qu'un effort important a été fait, il nous sera facile de vous démontrer que la situation présente amenuise vos Ingénieurs, par rapport aux autres cadres de fonctionnaires, en ne leur donnant pas les mêmes coefficients de revalorisation.

Mais il y a plus grave.

Sur le plan moral, le classement fait l'a été à notre détriment. Si cela est évident pour certaines catégories nouvelles de fonctionnaires nantis de titres redondants, cela est également vrai pour d'autres Administrations plus anciennes. Enfin cela est encore vrai lorsque d'autres Administrations — et non nos Corps — ont bénéficié d'une inflation de titre ou d'une dévaluation de fonctions.

Sur ce plan moral, il était de tradition que votre subordonné direct dans le département — l'Ingénieur en Chef — n'était dépassé en traitement par personne, l'Administration préfectorale seule étant mise à part. Tout le reste s'en suivait. C'est là un principe auquel nous tenons beaucoup et dont nous voulons croire que vous admettez le bien fondé.

Enfin, et nous serons d'autant plus pressants sur ce point qu'il s'agit de bien autre chose que nos intérêts, nous n'exagérons pas, Monsieur le Ministre, en disant que le bien du Service est en jeu.

Nous constatons que l'on reconnaît généralement, non seulement la valeur individuelle de ses membres, mais l'esprit tout entier qui anime nos Services, où chacun pense que rien n'est fait s'il reste quelque chose à faire pour le bien public ; et votre Administration occupait, de ce fait, une place à part dans l'ensemble des Administrations publiques. Elle avait d'ailleurs un mode particulier de rémunération.

Il y avait corrélation entre ces deux ordres de fait. A supprimer l'un, a-t-on réfléchi aux risques de modifier l'autre ; et c'est une constatation dont nous devons vous faire part, que nous voyons déjà une certaine désaffec-

tation pour tout ce qui n'est pas la tâche immédiate et obligée.

Pour y remédier, il faut revenir à l'état ancien : c'est-à-dire maintenir les indemnités pour travaux occasionnels et celles pour les travaux d'autres Départements Ministériels. Les indemnités du décret du 7 juillet 1945 remplacent, selon nous, les indemnités mensuelle de fonds commun et celles-ci seulement.

Nous vous parlons en ce moment, Monsieur le Ministre, en tant qu'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; mais nous ne saurions omettre de vous parler de la situation de nos collaborateurs. Tout ce que nous vous disons ne nous s'applique à eux avec encore beaucoup plus de force. Nous devons vous dire que nous constatons présentement un découragement certain de nos collaborateurs, y compris, et peut-être même surtout, des meilleurs d'entre eux. En ce qui les concerne, ce ne sont pas seulement des craintes d'avenir que nous exprimons, mais bien la constatation d'un état déjà existant. Il est urgent, Monsieur le Ministre, que vous examiniez leur situation : celle que leur fait le décret du 7 juillet 1945 ne convient pas à l'aide qu'ils nous apportent, qu'ils ne nous ont jamais marchandée et sans laquelle les Services ne fonctionneraient pas.

Il est d'ailleurs, en ce qui concerne les Ingénieurs des T. P. E., un autre problème qui les concerne spécifiquement, celle de la situation des débutants : nos jeunes Ingénieurs des T. P. E. ont, d'une part, des traitements qui, toutes indemnités comprises, ne leur permettent pas de vivre et d'autre part, les mettent sur les chantiers qu'ils ont à conduire bien au-dessous du personnel qu'ils dirigent ; il est matériellement impossible actuellement de recruter un surveillant aux conditions que l'on offre à son chef, l'Ingénieur-Adjoint des T. P. E.

S'il est vrai que nos Collaborateurs auront certainement l'occasion de vous entretenir eux-mêmes, nous pensons que l'ensemble des fonctionnaires de cette maison constitue une seule famille et qu'il était de notre devoir d'attirer votre attention sur leur situation.

Monsieur le Ministre, nous vous avons présenté quelques doléances, c'est qu'il existe parmi nous un malaise certain dont nous devons vous donner les raisons principales.

Nous avons débuté en vous assurant de notre entier concours, c'est par ce rappel que nous terminerons.

Le président : STAHL, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Les Vice-Présidents : DELAIGUE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ; MACAREZ, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ; PERRINEAU, Ingénieur en Chef des Mines.

Les réponses de M. René Mayer ont été les suivantes :

1^o) *Consultation du P. C. M.* — M. Mayer a paru favorable à la demande que nous lui faisons et il nous a, en particulier, annoncé qu'il nous consulterait prochainement sur l'organisation administrative du Pays, en général et sur place du Service des Ponts et Chaussées dans cette organisation.

Il nous a, en effet, demandé, quelques jours après, notre avis sur cette question : on trouvera un résumé de sa communication à la rubrique « Travaux des Equipes »

2°) *Recrutement.* — Sur ce point, *M. René Mayer* a été formel ; ayant pris l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées et celui du Conseil d'Etat sur les textes projetés (parus depuis ; c'est le décret 45-2159 du 21 septembre 1945), il s'y tiendra. Comme nous faisons observer que ce serait aller à une dévaluation du Corps et que d'ailleurs il est vraisemblable que l'on ne trouvera pas le nombre de candidats voulu, *M. René Mayer* a répondu en disant que les règles qu'il a fixées pour l'entrée dans le Corps lui paraissent très sévères et que les garanties dont il s'est entouré — notamment l'avis du Comité d'Avancement — lui paraissent suffisantes ; que, dans ces conditions, si le nombre des candidatures retenues est trop faible, on ne nommera pas le total de cent Ingénieurs prévus à l'article du décret.

Sur cette affirmation, la question nous a paru s'ame- nuiser, car nous sommes persuadés que le chiffre de cent ne pourra pas être atteint à beaucoup près.

3°) *Rémunération.* — *M. René Mayer* nous a rappelé les difficultés d'ordre législatif ou réglementaire qui s'opposaient, selon lui, à une modification des échelles. Il n'est pas favorable au rétablissement des honoraires sous leur forme ancienne, disant qu'il préfère voir les Ingénieurs dépendre, y compris à ce point de vue, du Ministre que des Assemblées ou des pouvoirs locaux.

Par contre, il semble bien que *M. René Mayer* croyait que le crédit qui lui est alloué pour les primes de rendement était égal aux recettes du fonds commun ; et il paraîtrait favorable à obtenir cela, si, par ailleurs, nos demandes n'étaient pas quelque peu distinctes.

Visite à M. le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées

M. Daniel Boutet, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, a reçu, le 13 septembre 1945, une délégation du P. C. M. composée de *MM. Stahl, Macarez* et *Prof.*

Cette délégation a entretenu *M. Boutet* des questions posées dans la note au Ministre que l'on trouvera ci-dessus

M. Boutet nous a accueillis de la façon la plus amicale et nous a assurés de son bienveillant appui. Notamment, il nous a donné l'assurance que le Comité d'Avancement ne proposerait pas une nomination exceptionnelle comme Ingénieurs de candidats qui n'en seraient pas complètement dignes, dût-il, pour cela, réduire de beaucoup le nombre des propositions faites.

Visite à MM. les Directeurs du Ministère des Travaux Publics

Une délégation du P. C. M. a rendu visite, le 15 octobre 1945 aux Directeurs du Ministère des Travaux Publics ; *MM. Fischer* et *Rumpler* étaient absents.

Nous avons vu *MM. DORGES (Stahl, Desvignes, Prof., Paoli)*, *VINCENT (Stahl, Macarez, Desvignes, Siegfried, Paoli)* et *PELLIER (Stahl, Siegfried, Desvignes, Paoli)*.

Nous avons remis à chacun d'eux copie de la note remise au Ministre lors de l'audience qu'il nous a accordée le 6 septembre dernier, en insistant sur les points les concernant plus particulièrement :

— pour *M. Vincent*, nous avons parlé des indemnités dues pour 1944 et dont l'Administration des Finances interdit le paiement. *M. le Directeur du Personnel* reconnaît pleinement le bien-fondé de notre demande, mais aucune démarche nouvelle n'a encore été faite auprès des Finances ;

— pour *M. Peltier*, nous avons attiré son attention sur les tâches qui incombent actuellement aux Ingénieurs des Services de Navigation, qui se rapportent à l'administration du personnel de la Batellerie et qui pourraient

ne pas leur être confiées. *M. Peltier* nous a indiqué que ces questions trouveraient une solution dans le prochain statut de la Batellerie, en cours d'étude. Il a, par contre, insisté sur l'importance que prendront, pour l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, les questions sociales (entendues dans notre rôle vis-à-vis des tiers et particulièrement dans notre rôle d'Inspecteur du Travail) L'attention de l'Equipe (*Le Gorgeu, Vieillard*) a été attirée sur ce point. Lui faire des suggestions ;

— pour *M. Dorges*, nous avons surtout insisté sur l'intérêt de simplifier le travail des S. D. T. R. *M. Dorges* pense bien qu'il est souhaitable d'aller encore plus avant dans la voie de la liberté rendue à chacun, mais il n'est pas encore convaincu qu'il soit bien opportun de le faire avant que l'hiver soit passé (l'hiver paraît être générateur de difficultés aussi bien ferroviaires que routières). *M. Dorges*, par contre, attire l'attention sur les problèmes généraux de transport (et notamment de coordination) qui vont se poser à bref délai. Il ne lui paraît nullement déplacé que le P. C. M. émette ses opinions à ce sujet. Une Equipe spéciale d'études va être constituée à cet effet.

Visites au Ministère de l'Air

M. Charles Tillon, Ministre de l'Air, a bien voulu recevoir, le 15 octobre, une délégation du P. C. M., composée de MM. Stahl, Président, Macarez, Vice-Président, Meunier et Bringer. La même délégation avait été reçue, le 6 octobre, par le Général de Boysson, Directeur des Installations et Travaux.

La note ci-dessous a été remise à M. le Ministre de l'Air et copie en a été également donnée au Général de Boysson.

Le Président de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines,

à Monsieur le Ministre de l'Air, 26 Bd. Victor, Paris.

Après une éclipse de cinq années due à la guerre et à l'occupation ennemie, l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines (P. C. M.) vient de reprendre contact avec ses membres et de reconstituer son Comité d'Administration. Ainsi prête à se consacrer de nouveau aux tâches qui avaient été les siennes jusqu'en 1939, elle a l'honneur, aujourd'hui, par l'organe de la délégation que vous avez bien voulu recevoir, de se présenter à vous pour vous assurer du dévouement des Ingénieurs de nos corps et esquisser en même temps la silhouette des problèmes qui se posent à nos Camarades dans leur collaboration avec vos services.

Depuis la création, en 1928, du Ministère de l'Air, et sauf l'intervention, juste avant la guerre, de chefferies spécialisées du Génie Militaire, les Ponts et Chaussées ont, en fait, été le seul service technique chargé des travaux d'infrastructure. Tout en restant orienté vers la recherche de perfectionnements incessants, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont donc à peu près seuls dépositaires de la tradition et de l'expérience technique des aérodromes, pour lesquels ils ont d'ailleurs à leur actif des réalisations importantes. A l'heure où, par suite des nouveaux progrès faits par l'Aviation à la faveur des hostilités, l'équipement aéronautique de l'Empire revêt une importance toute particulière, ces Ingénieurs vous apportent, Monsieur le Ministre, l'assurance de leur entier dévouement et la garantie de leur compétence et de leur expérience. Il faut en outre noter que l'organisation territoriale du service des Ponts et Chaussées, avec son réseau serré d'arrondissements et de subdivisions, permet d'assurer dans les meilleures conditions et aux moindres frais la direction et la surveillance de chantiers situés en des points quelconques. Vous pouvez être certains que tous nos Camarades, prêts à « servir » avec une ardeur renouvelée par la joie de la victoire et de la libération, mettront à votre service toutes leurs connaissances et qu'ils ne lésineront pour cela ni sur leur travail, ni sur leur dévouement.

Notre Association professionnelle a également à vous entretenir aujourd'hui, Monsieur le Ministre, de quelques vœux que nous formulons.

En premier lieu, ce n'est pas sans émotion que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ont pris connaissance du projet d'ordonnance, actuellement soumis au Gou-

vernement, portant création d'un corps du Génie de l'Air, et du projet de décret relatif à la participation de leur service aux travaux de votre Ministère. Si ces textes devaient être adoptés dans leur forme actuelle, il ne manquerait pas d'en résulter une éviction de fait progressive, mais complète, de nos Camarades ainsi d'ailleurs que des autres fonctionnaires des Ponts et Chaussées. Sans invoquer même la reconnaissance due aux services déjà rendus, il nous semble que la création de nouveaux cadres techniques, augmentant encore un peu plus le nombre des serviteurs titulaires de l'Etat, ne donnerait pas des résultats en rapport avec les charges supplémentaires qu'elle imposerait au budget. Nous pensons en outre, quant à nous, qu'elle n'est pas indispensable, du moins avec l'ampleur envisagée : le Service des Ponts et Chaussées peut fort bien, comme par le passé, rester chargé des travaux de l'Air ; il suffirait, dans certains cas, de disposer d'un peu de personnel pour le renforcer éventuellement sur des chantiers importants, ou même, le cas échéant, pour des bases d'importance exceptionnelle, pour organiser pendant la durée des travaux un service spécial. Il apparaît qu'ainsi comprise la création d'un corps du Génie de l'Air pourrait nous permettre de n'être pas débordés par l'importance de certains chantiers, sans venir augmenter outre mesure le nombre des fonctionnaires techniques. Il convient en outre de noter que le recrutement de ce corps nouveau — mais limité — devrait faire un très large appel à des Ingénieurs en service détaché, et prévoir à cet égard des dispositions plus favorables que n'en comportent les projets actuels.

C'est dans ce sens que nous vous présentons, par une note annexe, les modifications que nous vous demandons d'apporter au projet d'ordonnance ; et nous osons espérer, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien reconnaître les services que vous rendent nos camarades en vous donnant satisfaction.

Le second problème qui retient notre attention est celui des indemnités attribuées aux Services des Ponts et Chaussées en compensation des travaux supplémentaires qui correspondent à notre collaboration à la construction et à l'entretien des aérodromes. Jusqu'à l'intervention de l'ordonnance du 6 janvier 1945, la question était réglée par un décret du 8 juillet 1930, un arrêté du 2 février 1943 fixant d'autre part les maxima individuels à attribuer aux fonctionnaires des différents grades. Sans avoir à examiner ici l'affaire en détail, cette étude devant être poursuivie avec vos Services, nous pensons qu'il conviendrait de faire revivre purement et simplement, en application de l'article 7 de l'ordonnance du 6 janvier 1945, le décret du 8 juillet 1930 (avec les modifications devant résulter des nouvelles tranches fixées par l'acte dit loi du 5 octobre 1941), et de fixer des nouveaux maxima qui pourraient être, non pas tout à fait ceux de l'arrêté du 2 février 1943 du Secrétariat à l'Aviation, mais ceux fixés en 1944 pour le Ministère de la Reconstruction (arrêté du 2 Mars 1944), lesquels devraient être multipliés par 3 pour correspondre à la majoration générale des traitements.

Nous savons d'ailleurs que votre Administration a pris une initiative en ce sens : nous vous en remercions et

nous vous demandons, Monsieur le Ministre, de bien vouloir l'appuyer de toute votre autorité auprès du Ministère des Finances, étant entendu qu'il doit s'agir d'une mesure définitive, et non pas d'une mesure simplement applicable à l'exercice 1944, non encore réglé.

En troisième lieu, nous avons le souci de voir pleinement reconnues par le Ministère de l'Air les règles de fonctionnement et de subordination de nos services ; la plus essentielle étant que l'ingénieur en Chef, chef de service, est sous les ordres directs du Ministre et jouit d'une très large autonomie. Or il se manifeste à l'Air une tendance, de la part de certains organismes régionaux, à intercaler entre la responsabilité du Ministre et celle du Chef de service une responsabilité intermédiaire qu'ils s'attribuent en dehors de leur rôle normal d'information et de liaison. Sans vouloir méconnaître l'utilité de ces organismes pour centraliser et coordonner tous renseignements utiles, il semble qu'ils ne devraient pas tendre à s'ériger en échelons intermédiaires de commandement et de responsabilité, la tâche des services d'exécution ne pouvant que se trouver simplifiée par l'application de larges mesures de déconcentration.

En dernier lieu enfin, Monsieur le Ministre, nous devons exprimer le souhait qu'entre vos Directions et nos Services s'établisse une collaboration plus intime et où la confiance réciproque ne puisse être mise en doute. Nous savons que certains chefs de service n'ont pas vu sans émotion des fonctionnaires non compétents — au sens administratif — de votre administration venir, en dehors de leur présence, visiter les chantiers et rechercher des renseignements dont ils auraient tiré parti pour émettre des critiques pas toujours justifiées. Nous vous demandons instamment que, si des missions d'inspection vous semblent nécessaires (et nous sommes les premiers à désirer nous sentir suivis dans nos efforts), leur accomplissement soit confié à des fonctionnaires compétents de par leurs fonctions propres ; il est hautement désirable aussi qu'elles soient exécutées sans paraître mettre en question l'autorité et la responsabilité des chefs de service. Nous avons d'ailleurs la conviction qu'une bonne compréhension mutuelle n'est pas, là non plus, impossible et vous savez que, sur ce point comme sur tous autres problèmes qui nous intéressent, vous pouvez compter, Monsieur le Ministre, sur la collaboration éclairée, empressée et dévouée de tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et de leur Association professionnelle.

Au cours de ces deux audiences, les entretiens ont porté principalement sur les problèmes soulevés par le projet d'ordonnance portant création du Génie de l'Air.

Après étude préalable de la question par l'équipe « Attributions-Air », le Comité du P. C. M. avait décidé d'adopter et de défendre la position de principe suivante : Sans méconnaître l'utilité, et même la nécessité du Génie de l'Air, il est désirable de voir consacrées officiellement et stabilisées par un texte organique les attributions du service des Ponts et Chaussées en tant que services locaux de l'infrastructure. Le texte de l'ordonnance devrait donc être modifié dans ce sens, posant comme principe général que le service chargé des travaux d'infrastructure est le service des Ponts et Chau-

sées (ou, le cas échéant, le service des travaux Maritimes ou le service des Travaux Publics des Colonies) ; le rôle du Génie de l'Air serait alors :

1°) de constituer les cadres de l'Administration centrale ;

2°) de renforcer les services locaux des Ponts et Chaussées quand les effectifs de ceux-ci seraient insuffisants à l'occasion de l'ouverture de chantiers importants ;

3°) de constituer, le cas échéant, des services autonomes pour la réalisation de certains aérodromes d'importance exceptionnelle.

D'autre part, la création envisagée d'une école du Génie de l'Air distincte ne semblait pas nécessaire, l'enseignement correspondant pouvant fort bien être donné à l'École des Ponts et Chaussées moyennant une réorganisation d'ailleurs indispensable sur un plan plus général encore.

Une note développant ces observations fondamentales et quelques autres remarques de détails sur les textes dont nous avons eu connaissance a été remise à M. le Ministre de l'Air et au Général de Boysson. Après échanges de vues, il a été constaté que les points de vue de l'Administration de l'Air et du P. C. M. n'étaient pas loin d'être tout à fait concordants sur les deux points essentiels ci-dessus. Au cours de l'audience ministérielle, en particulier, nous avons pu nous convaincre que M. Tillon, très au courant des efforts déployés par tous les Camarades, spécialement depuis la Libération, n'entendait pas se servir de la nouvelle ordonnance pour modifier l'état de droit et de fait actuel. Malheureusement, cette ordonnance était sur le point de paraître, puisque seule y manquait la signature du Ministre des Finances, et M. le Ministre de l'Air ne nous a pas caché qu'il était vraisemblablement trop tard pour y apporter une modification.

A ce sujet, la délégation, qui n'a eu connaissance du projet d'ordonnance qu'alors que le Ministre de l'Air considérait la question comme réglée du fait de l'accord des Travaux Publics, a souligné que dans ces conditions, le P. C. M. ne songeait nullement à gêner l'action du Ministre de l'Air, et encore moins à retarder par des manœuvres dilatoires la parution d'un texte. Aussi nous en sommes-nous remis à la décision du Ministre de l'Air.

Cette attitude nous a paru avoir été favorablement accueillie par lui ; et il nous a donné l'assurance qu'à l'avenir il consultera officiellement le P. C. M.

Il le fera en particulier pour les décrets d'application de l'ordonnance, et nous a clairement laissé entendre que ceux-ci nous apporteraient, sur le fond, les satisfactions que nous demandons.

L'équipe de l'Air s'est mise aussitôt au travail pour l'étude de ces textes.

Indépendamment des autres questions traitées dans la note remise au Ministre de l'Air qui n'ont pas donné lieu à observations, nous avons attiré son attention sur la situation particulière des Ingénieurs actuellement en service détaché auprès de son département. Le Ministre nous a donné l'assurance qu'il était bien au courant et qu'il faisait le nécessaire.

TRAVAUX DES ÉQUIPES

Recherches des meilleures méthodes de travail — pour les Services des Ponts et Chaussées —

Paris, le 26 Septembre 1945.

Questions à mettre à l'ordre du jour des Etudes du P. C. M.

QUESTIONS A METTRE A L'ORDRE DU JOUR DES ÉTUDES DU P. C. M.	QUESTIONS SUCCESSIVES A SE POSER POINTS DE VUE DIVERS OBSERVATIONS DIVERSES	POINTS DE VUE PROPOSÉS PAR L'ÉQUIPE DES MÉTHODES
<p>I. — SERVICES CENTRAUX</p>	<p>1°) Faut-il accroître considérablement le rôle, le nombre et l'importance des services centraux, suivant le modèle de la S. N. C. F. ?</p> <p>Certains camarades sont de cet avis (intervention TEYSSIER DU GROS à la dernière assemblée du P. C. M.). C'est le système adopté à la S. N. C. F. : centraliser tous les services d'études, par exemple, les services locaux devenant de simples agents d'exécution. Ce système permet une grande spécialisation des ingénieurs : certains dans les projets de ponts (peut-être même d'une façon encore plus spécialisée, certains dans les ponts en béton armé, d'autres dans les ponts en acier, etc.), d'autres dans les projets de routes, d'autres pour les questions de matériel, etc... Chacun de ces ingénieurs, hautement spécialisé, devient naturellement particulièrement compétent dans la branche dont il s'occupe. Par contre, il reste peu compétent sur toutes les autres activités du service. Les ingénieurs des services locaux se voient privés des études intéressantes qui constituent pour beaucoup l'intérêt du métier. On peut penser que cela entraînerait une baisse du niveau technique des ingénieurs des services locaux. De plus, beaucoup de problèmes techniques que nous avons à résoudre doivent être étudiés, compte tenu de nombreuses questions locales qu'il est plus facile aux services locaux de prendre en considération.</p> <p>2°) Dans la négative, y-a-t-il lieu de conserver tels quels les services centraux actuels ou y aurait-il lieu d'en améliorer le fonctionnement ou de les compléter par un petit nombre de services nouveaux à créer ?</p> <p>Si les camarades n'estiment pas nécessaire de transformer complètement la structure du service sur le modèle S. N. C. F., comme envisagé au paragraphe 1 ci-dessus, ils peuvent cependant penser qu'il y aurait matière à amélioration dans le fonctionnement des services centraux actuels ou qu'il conviendrait d'en créer un petit nombre de nouveaux. C'est ainsi par exemple qu'à la suite de diverses interventions qui ont eu lieu à la dernière assemblée générale du P. C. M., il a été envisagé de demander la création d'un service central de documentation technique et d'un service central de documentation administrative. Des équipes d'études spéciales ont même été constituées à ce sujet.</p> <p>De nombreux camarades pensent qu'il serait possible et qu'il y aurait intérêt à augmenter l'activité du laboratoire des Ponts et Chaussées en l'étoffant en personnel, en lui donnant une certaine autonomie financière ou par tout autre moyen à rechercher. De nombreux camarades pensent également que le Service central d'études techniques, tout en conservant son rôle actuel d'un conseiller technique des ingénieurs, pourrait être mieux utilisé dans l'intérêt général de notre Service, s'il s'établissait entre les ingénieurs locaux et lui-même une collaboration plus étroite permettant aux ingénieurs de suivre eux-mêmes l'étude de certains projets, tout en bénéficiant de la compétence du Service central d'études techniques.</p>	<p>NON, ne pas chercher à systématiser l'emploi des services centraux, suivant le modèle de la S. N. C. F.</p> <p>OUI, il conviendra certainement de créer un service central de documentation technique et un service central de documentation administrative, suivant les conclusions des équipes d'études constituées spécialement à ce sujet.</p> <p>Le Laboratoire des Ponts et Chaussées existe et est bien installé; il est très mal utilisé faute de moyens en personnel et en crédits, alors qu'un laboratoire voisin, celui du Bâtiment et des Travaux Publics, monté et soutenu par les Entreprises, est beaucoup plus actif. Notre laboratoire des Ponts peut et doit redevenir un centre actif de recherches et un « outil » très utilisé par les services locaux pour les études et le contrôle des travaux. Cette transformation est indispensable pour le prestige technique du Service et répond à des besoins réels (ex. : les grands laboratoires américains).</p> <p>Le Service central d'Études Techniques devrait être non seulement un Bureau d'Études de projets types ou de projets difficiles, mais « l'Ingénieur Conseil » des Services locaux avec lesquels il travaillerait en étroite collaboration. Il faudra étoffer ce Service central pour la période de Reconstruction; des ingénieurs des services locaux pourraient venir y faire des stages.</p> <p>Dans les points de vue exprimés par l'équipe, aucune nuance de critique à l'égard des services centraux visés ci-dessus qui pourraient aussi bien se rapprocher aux services locaux de les ignorer et de les laisser tomber ».</p>

QUESTIONS A METTRE A L'ORDRE DU JOUR DES ETUDES DU P C M	QUESTIONS SUCCESSIVES A SE POSER POINTS DE VUE DIVERS OBSERVATIONS DIVERSES	POINTS DE VUE PROPOSES PAR L'EQUIPE DES METHODES
II. — SERVICES REGIONAUX	<p align="center">Faut-il creer de veritables services regionaux ?</p> <p>Certains camarades disent non, car échelons supplémentaires inutiles</p> <p>Augmentent sans bénéfice les délais d'instruction des affaires</p> <p>D'autres pensent que cela pourrait présenter un avantage, si on laissait aux chefs de services régionaux des pouvoirs de décision propre et que, dans ce cas, cela permettrait au contraire de régler plus rapidement un certain nombre d'affaires, tout en assurant une meilleure coordination régionale des affaires importantes</p>	NON
III. — ORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DANS LE DÉPARTEMENT	<p align="center">1°) Répartition géographique ou fonctionnelle du travail :</p> <p>L'Organisation géographique est celle dans laquelle la compétence des Ingénieurs d'arrondissement et des subdivisionnaires est définie par un certain secteur géographique ou chaque ingénieur connaît de toutes les questions qui sont du ressort de notre service. On peut lui reconnaître les avantages suivants</p> <p>a) Dans chaque secteur géographique, les populations, les maires, les autres administrations connaissent parfaitement les responsables qui ont eux-mêmes d'étroits contacts avec toutes ces personnes. Cela évite des fausses manœuvres et facilite le service</p> <p>b) Cela évite de nombreuses transmissions et conférences de service, d'où accélération des affaires</p> <p>Exemple : Dans un service où le même ingénieur d'arrondissement et le même subdivisionnaire s'occupent de la voirie et du contrôle D E E, la consultation du service de voirie pour les questions de contrôle D E E se fait automatiquement sans la moindre conférence</p> <p>c) Ce système est formateur pour l'ensemble des Ingénieurs</p> <p>On lui reproche comme inconvenient de ne pas former d'ingénieurs très spécialisés au point de vue technique</p> <p>L'Organisation fonctionnelle est celle dans laquelle la compétence des ingénieurs est limitée à certaines questions techniques bien définies, mais étendues par contre (pour les ingénieurs d'arrondissement) à tout le département. Ce système est partiellement adopté dans un assez grand nombre de départements pour les contrôles</p> <p>On peut lui reconnaître les avantages suivants</p> <p>a) Forme des techniciens spécialisés connaissant mieux les sujets auxquels ils se limitent</p> <p>b) Peut permettre une meilleure utilisation d'un ingénieur très compétent</p> <p>c) Peut permettre une meilleure utilisation de cadres hétérogènes</p> <p>On peut lui reprocher les inconvenients suivants</p> <p>a) Ce système ne forme pas également tous les ingénieurs au point de vue technique</p> <p>b) Il aboutit à une assez grande hétérogénéité des cadres</p> <p>c) Il aboutit assez facilement à la création d'un certain nombre d'arrondissements de moindre intérêt pour lesquels on pourrait avoir des difficultés à trouver des titulaires de qualité</p> <p align="center">2°) Nombre et importance des subdivisions :</p> <p>Les deux questions sont liées. On peut avoir un grand nombre de petites subdivisions ou un petit nombre de grosses subdivisions fortement équipées</p> <p>Nécessité absolue d'avoir des subdivisions de dimensions telles que le subdivisionnaire soit en contact direct et étroit avec les municipalités et les populations de sa subdivision. C'est la force de notre service et c'est également l'intérêt général des collectivités locales</p>	<p>On peut poser en principe que c'est l'organisation géographique très ramifiée avec de bons techniciens de compétence très étendue à tous les échelons qui a jusqu'ici fait la force du Service des Ponts et Chaussées. Il ne faut pas y renoncer. Les avantages et inconvénients des deux systèmes sont en tout cas à examiner de près. En particulier, l'équipe souhaite recevoir des renseignements précis sur les tentatives d'organisation fonctionnelle faites dans quelques départements et sur ce qui s'en dégage à l'expérience</p> <p>Signalons une solution assez souple qui semble bien allier les avantages des deux systèmes : avoir pour certaines grandes questions un ingénieur « centralisateur » qui est dans le département le spécialiste qui cherche à fixer la doctrine, fournit des renseignements à ses collègues, prend en main les questions de principe ou intéressantes tout le département</p> <p>Une certaine réduction du nombre des subdivisions paraît possible ; il ne semble pas qu'on puisse dépasser dans les cas extrêmes 20 % de réduction</p> <p>D'une façon générale, une subdivision ne paraît pas devoir correspondre à plus de deux cantons</p>

QUESTIONS A METTRE A L'ORDRE DU JOUR DES ETUDES DU P. G. M	QUESTIONS SUCCESSIVES A SE POSER POINTS DE VUE DIVERS OBSERVATIONS DIVERSES	POINTS DE VUE PROPOSES PAR L'EQUIPE DES METHODES
IV. — PERSONNEL	<p>1°) Il faut interesser le personnel à son travail et à l'efficiency de son travail :</p> <p>Pour cela, on peut songer aux moyens suivants</p> <p>a) Développer l'emploi des primes de rendement</p> <p>b) Donner à l'Ingénieur en Chef la possibilité d'attribuer à un de ses agents une gratification exceptionnelle pour lui marquer sa satisfaction pour un travail exceptionnel ou un service rendu particulièrement remarquable. Cela se fait dans les entreprises industrielles et commerciales et c'est comme cela que les chefs d'entreprises arrivent à obtenir de leur personnel un rendement « commercial »</p> <p>c) Primes aux suggestions pour développer l'initiative du personnel et l'intéresser davantage à la marche générale du service dont il fait partie. Cela existe à la S N C F ou sont accordées à divers membres du personnel allant depuis le cantonnier de la voie jusqu'aux ingénieurs des primes pour suggestions intéressantes. Il en est donné connaissance à tout le personnel par voie d'affiche et les suggestions ainsi recueillies présentent très souvent beaucoup d'intérêt, même venant de personnel tout à fait subalterne</p> <p>2°) Formation des chefs cantonniers et adjoints techniques :</p> <p>On n'a presque plus d'adjoints techniques. Il semble qu'il y aurait possibilité et intérêt de créer des écoles régionales pour en former. Pour les cantonniers chefs, cela pourrait être des cours ou stages départementaux. En ce qui concerne des derniers, l'examen ne doit d'ailleurs pas être trop théorique, mais surtout pratique, un chef cantonnier devant surtout être un chef de cantonniers, et non un agent de bureau ou un surveillant de chantier</p> <p>3°) Equipement des bureaux en personnel :</p> <p>a) Il est absolument nécessaire pour les Ingénieurs en Chef comme pour les Ingénieurs d'arrondissement d'avoir d'excellents collaborateurs. Il faut en effet que les bureaux fonctionnent bien pour qu'un chef puisse donner à son service tout le dynamisme qu'il est capable de lui insuffler, sans être constamment gêné par des difficultés matérielles, comme c'est trop souvent le cas. Pour cela, il faut que le chef de bureau et les chefs de bureaux ou subdivisions d'études soient bien payés ou bénéficient d'avantages divers, pour attirer dans ces postes de bons ingénieurs T P E et éviter que ces postes constituent comme c'est souvent le cas à l'heure actuelle un pis aller pour les jeunes T P E venant de passer le concours ou une situation de repli pour des T P E qui ne sont pas ou ne sont plus capables de tenir une subdivision. Le système du fonds commun avait permis de commencer à faire quelque chose pour rendre plus intéressantes ces situations, il faudra continuer en ce sens avec les nouveaux modes de rémunération</p> <p>b) Il faut absolument régulariser l'absurde et fautive situation des subdivisionnaires en ce qui concerne les auxiliaires de subdivision.</p> <p>On peut poser en principe qu'il ne faut pas faire faire par un Ingénieur T P E un travail matériel qui peut l'être aussi bien par un agent de capacités réduites. Chaque subdivision devrait être dotée officiellement d'un auxiliaire pour expéditions, travail matériel de la comptabilité, répondre au téléphone quand le subdivisionnaire n'est pas là, etc. Cette situation désirable est d'ailleurs actuellement au vu et au su de tous les ingénieurs et d'accord avec eux une situation de fait, presque chaque subdivisionnaire ayant à son bureau un jeune homme qu'il a dressé à toutes les petites besognes de la subdivision,</p>	<p>a) Développer les primes de rendement.</p> <p>b) Donner à l'Ingénieur en Chef la possibilité d'attribuer à un de ses agents une gratification exceptionnelle pour lui marquer sa satisfaction</p> <p>c) Pousser le personnel à faire des suggestions pour la bonne marche du service, en l'en récompensant par primes aux suggestions et large publicité donnée dans tous les services des Ponts et Chaussées aux suggestions retenues et aux récompenses accordées</p> <p>Créer des écoles régionales pour la formation des adjoints techniques et des cours régionaux ou départementaux pour la formation des chefs cantonniers</p> <p>Bien payer les chefs de bureau et les chefs de subdivision d'études pour attirer et y conserver les bons éléments</p> <p>Admettre en principe un auxiliaire par subdivision. Pour les grosses subdivisions, nombre variable d'auxiliaires, un adjoint technique pouvant en outre être adjoint au subdivisionnaire</p>

QUESTIONS A METTRE A L'ORDRE DU JOUR DES ETUDES DU P. C. M	QUESTIONS SUCCESSIVES A SE POSER POINTS DE VUE DIVERS OBSERVATIONS DIVERSES	POINTS DE VUE PROPOSÉS PAR L'ÉQUIPE DES MÉTHODES
<p>V. — MODERNISATION DES BUREAUX ET DE LEURS METHODES DE TRAVAIL</p>	<p>qui sait bien souvent taper a la machine et dessiner et qui, tel quel, rend les plus grands services</p> <p>Dans les grosses subdivisions ou temporairement dans des subdivisions qui se trouvent pendant un certain temps avoir à faire face a une lourde tâche (et de cas se présentera souvent dans les années prochaines avec la reconstruction des ouvrages d'art et des villes détruites), il faudrait un petit bureau d etudes occupant deux ou trois dessinateurs, la subdivision devant comporter alors un nombre variable d'auxiliaires</p> <p>1°) Au point de vue des locaux, il y a beaucoup a faire Le public ne doit pas être admis dans les bureaux ou l'on travaille Il faut pour le public des salles d'attente et de réception, des guichets Les bureaux eux-mêmes doivent être installés de façon moderne, très lumineux, très aérés, faciles à surveiller</p> <p>2°) Au point de vue équipement materiel des bureaux, il y aurait peut-être intérêt pour nos services à s'équiper davantage que ce n'est fait jusqu'ici machines à calculer, machines comptables, classeurs bien conçus, etc Chaque subdivisionnaire ne devrait il pas officiellement disposer d'une machine à écrire ? actuellement beaucoup en ont, mais à titre personnel, ceux qui n'en ont pas écrivent leurs rapports à la main et ceux ci doivent être ensuite tapés en plusieurs exemplaires aux bureaux d'arrondissement, ce qui surcharge inutilement ces bureaux</p> <p>3°) Au point de vue classement des archives, les règles anciennes de classement sont devenues caduques, il semble nécessaire de fixer à nouveau un plan de classement avec indice de référence (décimal ou autre) qui serait inscrit sur toutes pièces et faciliterait énormément le classement par un employé ne connaissant pas particulièrement bien la marche du service ainsi que les recherches</p> <p>4°) Au point de vue circulation des documents : La circulation des documents mériterait sans doute d'être étudiée de plus près Voici un exemple une circulaire ministerielle actuellement est tirée au Ministère à 89 exemplaires et envoyée aux 89 Ingénieurs en Chef des départements, chacun de ceux ci la fait taper en 2 ou 6 exemplaires pour ses arrondissements Chaque Ingénieur d'arrondissement a son tour la fait taper en 6 à 15 exemplaires pour ses subdivisionnaires On tape trois fois le même document à la machine, c'est du gaspillage, il faudrait au ministère étudier pour chaque document la diffusion à lui donner (Ingénieurs en Chef, Ingénieurs ordinaires et subdivisionnaires) et en faire du premier coup le tirage nécessaire</p>	<p>Équipement moderne des locaux Le Ministère l'a d'ailleurs envisagé par circulaire récente Il est souhaitable que l'Administration soit propriétaire de ses bureaux</p> <p>Il faut faire quelque chose Serait à étudier de plus près Nous demandons aux camarades des suggestions précises à ce sujet En tout cas, doter officiellement chaque subdivision d'une machine à écrire</p> <p>Etablissement d'un plan de classement avec indice de référence à inscrire sur toutes pièces pour faciliter le classement et la recherche</p> <p>Effort à faire pour tenir la main à la bonne application des règles fixées</p> <p>Question à étudier de près</p> <p>Fixer pour chaque pièce la diffusion à lui donner et en tirer du premier coup le nombre d'exemplaires nécessaires</p> <p>Il est indispensable que soient prévus des crédits spéciaux pour frais généraux, de façon à prendre conscience de leur importance et à mettre fin au plus tôt à la situation actuelle qui est parfaitement désagréable pour les ingénieurs</p> <p>Entreprendre une étude systématique de la mécanisation de nos travaux en régie (entretien et autres) par motorisation et mécanisation Etudes</p>
<p>VI. — COMPTABILITÉ ET CRÉDITS</p>	<p>1°) De nombreux camarades se plaignent de la quasi inexistence de crédits pour frais généraux (fournitures, téléphone, frais de bureau personnel auxiliaire de bureau, etc) De sorte que ces dépenses font couramment l'objet d'imputations discutables</p> <p>2°) On ressent d'autre part très généralement le besoin de connaître le prix de revient de nos travaux courants (petit entretien, revêtements de chaussées, etc) de façon à pouvoir faire des comparaisons entre les subdivisions, les arrondissements et les départements Peut on fixer des règles générales pour dégager ces chiffres de notre comptabilité ? L'Équipe souhaite recevoir des suggestions à ce sujet</p>	<p>Il est indispensable que soient prévus des crédits spéciaux pour frais généraux, de façon à prendre conscience de leur importance et à mettre fin au plus tôt à la situation actuelle qui est parfaitement désagréable pour les ingénieurs</p> <p>Entreprendre une étude systématique de la mécanisation de nos travaux en régie (entretien et autres) par motorisation et mécanisation Etudes</p>
<p>VII. — MOTORISATION ET MÉCANISATION DU SERVICE POUR SES TRAVAUX EN RÉGIE</p>	<p>Il est absolument indispensable que soit étudiée le plus rapidement possible la modernisation de nos méthodes d'entretien par motorisation et mécanisation Il semble qu'il y aurait intérêt à faire faire des études systématiques à ce sujet par le Service Central de la Voirie Routière Beaucoup des opérations d'entretien courant pour-</p>	<p>Entreprendre une étude systématique de la mécanisation de nos travaux en régie (entretien et autres) par motorisation et mécanisation Etudes</p>

QUESTIONS A METTRE A L'ORDRE DU JOUR DES ÉTUDES DU P. C. M.	QUESTIONS SUCCESSIVES A SE POSER POINTS DE VUE DIVERS OBSERVATIONS DIVERSES	POINTS DE VUE PROPOSÉS PAR L'ÉQUIPE DES MÉTHODES
<p>VIII. — LE TRAVAIL DES INGÉNIEURS</p>	<p>raient être effectuées d'une façon plus moderne, depuis la faucheuse mécanique pour l'herbe des accotements jusqu'à l'appareil point à temps automobile, mais il ne semble pas raisonnable que les études à faire à ce sujet soient entreprises en ordre dispersé par les divers Ingénieurs en Chef des départements Il faudrait qu'une étude d'ensemble soit entreprise, au besoin en faisant faire les études de détail par les Ingénieurs en Chef des départements</p> <p>En ce qui concerne la motorisation, beaucoup à faire également Il semble qu'il pourrait y avoir intérêt à faire travailler les cantonniers en équipes en les dotant de matériel automobile : une jeep avec remorque pour chaque brigade de cantonniers travaillant en équipe, pourquoi pas ?</p> <p>Les Ingénieurs sont actuellement surchargés Une grande partie de leur temps est pris par un travail purement administratif et ils tendent à s'éloigner de la technique Il faut donc décharger les Ingénieurs En pratique, certains Ingénieurs ayant auprès d'eux du personnel de bonne qualité arrivent à se décharger Ce qu'il faut donc d'abord, c'est du personnel.</p> <p>Il est pourtant certain que le travail administratif qui nous est demandé pourrait être allégé Nous demandons aux camarades de faire des propositions précises à ce sujet</p>	<p>par le Service Central de la Voirie Routière avec le concours des services locaux</p>

NOTE : Nous avons systématiquement laissé de côté certaines questions dont l'importance pour l'amélioration de nos méthodes de travail n'est cependant pas douteuse, parce qu'elles sont l'objet des études d'autres Equipes du P. C. M. C'est le cas par exemple pour : les services sociaux, la documentation des ingénieurs, la culture des ingénieurs.

Recherches de meilleures méthodes de travail pour les services des Ponts et Chaussées

L'Equipe des Méthodes s'est réunie les 30 juillet et 22 septembre 1945. Assistaient à la dernière réunion :

- M. Genet, Inspecteur Général, Chef d'Equipe.
- MM. Baudet et Michel, Ingénieurs Ordinaires.
- M. René Durand, Ingénieur Ordinaire, Rapporteur.

Après échange de vues, il a finalement été décidé ceci :

1°) En ce qui concerne les méthodes de notre administration, le P. C. M. se limitera à l'étude et à la recherche des meilleures méthodes à adopter pour les services extérieurs au Ministère. Pour l'Administration Supérieure, le P. C. M. lui demandera seulement des résultats — qui pourront d'ailleurs être différents de ceux actuels — s'interdisant en quelque sorte de s'immiscer dans son fonctionnement intérieur.

2°) Notre étude sera faite dans le cadre de l'organisation administrative actuelle de la France ; nous n'examinerons pas si des améliorations pourraient être obtenues par une réforme de cette organisation (départements et régions). Cette question est en effet l'objet des études d'une équipe spéciale.

3°) Cela posé, l'équipe a établi la liste des questions qui lui ont semblé devoir en premier lieu retenir l'atten-

tion du P. C. M. Cette liste est donnée par le tableau ci-joint qui constitue simplement un cadre de sujets d'études. Pour chaque sujet, nous avons indiqué le détail des questions qu'il nous a semblé opportun de se poser et les points de vue proposés par l'Equipe.

L'Equipe souhaite que les camarades réfléchissent sur les questions ainsi posées, que les groupes régionaux du P. C. M. les mettent à l'ordre du jour de leurs délibérations et lui adressent leurs propositions, observations ou suggestions.

Bien entendu, ce cadre n'est pas limitatif et toutes observations ou suggestions seront accueillies avec plaisir, même si elles sortent du cadre tracé et aussi si elles portent sur la méthode même de travail proposé.

En mettant noir sur blanc les points de vue qu'elle propose d'adopter, l'Equipe s'est toujours laissée guider par les idées directrices suivantes :

a) L'organisation actuelle a fait ses preuves en maintes circonstances difficiles. Il faut donc chercher plutôt à la perfectionner, à la moderniser qu'à la changer.

Améliorer les méthodes ne signifie pas nécessairement tout bouleverser. Tous les Services des Ponts travaillent « à plein » actuellement à des tâches urgentes ; il pourrait être dangereux de les déséquilibrer par des réformes

trop radicales ou par des essais hasardeux. Par contre, l'occasion est belle, dans le climat actuel, de nous rallier et devenir « plus efficaces », selon le mot de notre Président. Donc, effort tenace, continu, s'attachant aussi bien aux petites questions qu'aux grandes, mais surtout, pour commencer, à celles qui peuvent *aboutir vite*.

b) Eviter les codifications trop rigides. Notre organisation actuelle assez souple, s'adapte à des situations, assez différentes, dans l'espace et dans le temps. Il faut conserver cette possibilité d'adaptation.

c) L'efficacité et le prestige de notre administration résultent surtout de deux caractères particuliers : d'une part, ses fonctionnaires sont des techniciens et, d'autre part, elle est bien représentée aux divers échelons locaux. Ces caractères qui lui sont propres sont à conserver.

La liste ci-jointe de questions que nous proposons de mettre à l'ordre du jour des discussions du P. C. M. com-

porte uniquement des questions relatives au Service Ordinaire. Nous avons laissé complètement de côté les Voies Navigables et les Ports Maritimes. Nous nous en excusons auprès des camarades des voies navigables et des ports maritimes ; cela ne provient pas d'un oubli ; la raison en est que l'équipe se trouve actuellement composée uniquement d'ingénieurs du service ordinaire. Nous pensons qu'il y aura intérêt à adjoindre à l'équipe un ingénieur des services de navigation et un ingénieur d'un port maritime qui pourraient être rapporteurs pour les questions particulières aux voies navigables ou aux ports maritimes.

La commission des Méthodes du Ministère devant se réunir prochainement, il y aurait intérêt à ce que les observations ou propositions des camarades ou des Groupes Régionaux du P. C. M. nous parviennent rapidement

LE RAPPEUR.

Equipe "Affiliations"

L'équipe « Affiliations » a pris contact avec les représentants de diverses organisations syndicales ; elle se propose d'adresser aux Camarades une documentation objective sur les conditions du rattachement éventuel aux grandes centrales syndicales afin de recueillir les observations avant rédaction du rapport définitif ; dès à présent elle serait reconnaissante aux Camarades qui adresseraient à son Rapporteur (*Deutsch* — Pavillon de la Navigation, — 2, quai de la Tournelle, Paris) tous éléments positifs d'information, principalement d'origine locale, de nature à compléter sa documentation.

Pour répondre aux questions posées par certains Camarades au cours de la discussion qui a suivi la séance de l'Assemblée Générale du 7 octobre, l'équipe « Affiliations » a pris contact avec l'U. N. I. T. E. C. ; l'U. N. I. T. E. C. est une Association en principe apolitique et asyndicale formée de la fusion de l'Union des Cadres Industriels de la France Combattante (U. C. I. F. C.) et de l'U. N. I. T. E. C. d'Alger : sous sa forme clandestine elle a été l'organisme technique du Conseil National de la Résistance.

Les deux questions qui préoccupaient les Camarades étaient, d'une part, une démarche qui aurait été faite auprès du Ministre de l'Air au cours de laquelle l'U. N. I. T. E. C. aurait émis l'avis qu'il n'était pas souhaitable que l'Administration des Ponts et Chaussées intervînt dans certains travaux d'infrastructure de l'Air et, d'autre

part, une intervention auprès des Conseils Généraux en faveur d'une participation active directe de l'U. N. I. T. E. C. dans les Commissions départementales de Reconstruction.

Il résulte de l'entretien cordial avec l'U. N. I. T. E. C., dont le Camarade *Antoine* est un des présidents et dont plusieurs Ingénieurs sont membres à titre personnel, qu'aucune démarche n'a été effectuée dans le sens indiqué auprès du Ministre de l'Air. Quant à l'intervention auprès des Conseils Généraux, il semble qu'elle n'ait pas la portée que lui ont attribuée les Camarades qui s'en sont inquiétés le 7 octobre ; la lettre qui a été adressée les 23-30 septembre 1945 aux Conseils Généraux recommande la création ou, si elles existent déjà, l'augmentation des moyens d'action des Commissions Départementales de Reconstruction Economique chargées de « ...coordonner les initiatives, dépanner les usines, vaincre les sabotages, housculer la bureaucratie et aider les Administrations en vue d'une production accrue et de transports améliorés... » : elle demande que des crédits pour le fonctionnement de ces Commissions soient inscrits aux budgets départementaux et elle offre enfin la collaboration technique de l'U. N. I. T. E. C. à la résolution des problèmes économiques locaux. Il ne s'agit donc pas d'interférer avec les Administrations chargées de l'exécution des décisions du pouvoir exécutif et il ne semble pas que ces Commissions soient de nature à entraver la marche de nos services.

Equipe "Documentation administrative"

I. — L'organisation d'une documentation administrative à la disposition de nos Services soulève les deux problèmes ci-dessous :

1°) la constitution d'une documentation administrative spécialement destinée aux Services du Ministère des Travaux Publics et des Transports, avec, si possible, la codification des textes en vigueur ;

2°) la tenue à jour permanente de cette documentation et sa diffusion auprès de tous les Services, sous la forme de dictionnaire, de tables ou de feuillets classés, auxquelles pourraient s'ajouter les consultations individuelles données par un Service responsable.

II. — Il convient tout d'abord de rechercher quels sont les organismes qui ont déjà eu à se préoccuper du

problème de la documentation. Il ne faut pas se cacher que les limites de la documentation administrative sont délicates à préciser, et que se sont souvent les mêmes organismes qui ont englobé les diverses branches de la documentation :

la documentation technique
la documentation économique
et la documentation administrative.

Il sera à cette occasion nécessaire que les groupes du comité du P. C. M. respectivement chargés de la documentation technique et de la documentation administrative travaillent en étroit accord ; ils pourront même en tant que besoin, procéder à une étude commune.

On note en général que les divers organismes de documentation ont plutôt été préoccupés de l'organisation d'une *documentation technique* auprès de laquelle la branche administrative n'est qu'un complément. Il faut signaler en particulier :

a) la Section de documentation scientifique et technique du Ministère de la Production Industrielle laquelle publie une note périodique de documentation.

b) Le Service de la Documentation à la S. N. C. F. (*M. Dugas*, Ingénieur en Chef du Service technique de la Direction Générale). La S. N. C. F. possède maintenant un Service de documentation extrêmement riche, et publie un bulletin mensuel de documentation technique, lequel se préoccupe exclusivement de documentation technique, volontairement limitée aux matières intéressant le chemin de fer.

c) les bureaux de documentation créés par certaines revues, en général techniques, lesquelles analysent tous les ouvrages parus et en tiennent parfois un fichier et un classement précieux. On peut citer dans ce sens, la documentation technique et administrative de la revue : Sciences et Industrie (Travaux)

Sur le plan de la *documentation économique*, il a été créé au Ministère de l'Economie Nationale une Direction de la Documentation (Directeur *M. Hervé Gruyer*). Cette Direction organise des réunions permanentes des représentants des différents Ministères se préoccupant de la documentation dans leur branche ; les représentants du Ministère des Travaux Publics sont *M. l'Inspecteur Général Noel* et *M. l'Inspecteur Général Outrey*, pratiquement représentés par *M. l'Ingénieur en Chef Trinche*. Le titre exact de cette direction est : Direction de la Documentation et des Etudes Economiques ; il montre que ses préoccupations se sont plus spécialement aiguilées vers l'information économique, pour laquelle un fichier a été constitué qui comprend des études d'actualité fournies par les différents Ministères.

A l'intérieur de notre Ministère, il existe déjà un *Service de documentation*, créé à la fin de 1941, qui fonctionne sous la direction de *M. l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées Noel*, chargé du bâtiment et du matériel. Ce Service, dont le premier titulaire a été notre regretté camarade *Jacquard*, fut institué sous forme de service autonome, à la suite d'une étude du Conseil Général des Ponts et Chaussées répondant aux suggestions du Secrétariat Général des Travaux et Transports auxquelles étaient jointes les propositions du camarade *Jacquard* ; on peut se référer à ce sujet au rapport de la 3^e Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées adopté par le Conseil le 28 mai 1941.

Depuis 1941, le Service de Documentation du Ministère, qui possède quelques archives et reçoit diverses revues, établit des fiches en recourant également aux documents existant dans la collection de divers organismes.

Le cadre général de la classification adoptée dans ce fichier (classification décimale) est le suivant :

- 0 — Sciences pures et appliquées,
- 1 — Matériaux et procédés généraux de construction,
- 2 — Ponts,
- 3 — Routes,
- 4 — Navigation Maritime,
- 5 — Navigation intérieure,
- 6 — Chemins de fer,
- 7 — Eaux — Assainissement et Bâtiment,
- 8 — Administration — Personnel,
- 9 — Jurisprudence.

M. Noel nous a remis un exemplaire détaillé de la classification et nous a communiqué les propositions qu'il avait adressées en janvier 1945 pour l'extension du Service et l'ouverture de crédits qui permettraient d'entreprendre la diffusion ou la communication de fiches ou de pièces archivées aux Ingénieurs. Pour l'instant, le Service ne dispose que du concours de deux agents auxiliaires, dont une traductrice ; il ne dispose d'aucun crédit appréciable pour acheter des documents. Son rôle s'est borné presque exclusivement à établir 15.000 fiches techniques. L'établissement de fiches portant sur des matières administratives et juridiques a bien été envisagé, mais il eut nécessité deux agents de plus et n'a pu, faute de ceux-ci, être mis en route.

L'existence de ce service, encore récent, n'a pas été signalée officiellement aux services extérieurs, de sorte qu'il n'a reçu jusqu'à présent que peu de visiteurs (1).

Pour terminer enfin cette revue, il convient enfin de noter que le problème de la documentation administrative doit être examiné par les commissions chargées dans chaque Ministère de définir et de réformer les *méthodes de travail* ; la commission opérant au sein du Ministère des Travaux Publics a été constituée depuis quelque mois, sous la présidence de *M. l'Inspecteur Général Lemoine* ; elle n'a pas encore abordé le problème de la documentation, mais celui-ci est inscrit au programme des travaux de la sous-commission de l'Administration

(1) A signaler que *M. Noel* nous a incidemment tenu au courant de l'état d'avancement de la *publication du Potiquet* qu'il s'est également chargé de reprendre pour rattraper le retard intervenu pendant la guerre. Etant donné l'importance du Potiquet dans la constitution d'une documentation administrative pour le Service du Ministère des Travaux Publics, les renseignements ci-dessous sont particulièrement intéressants :

Le Potiquet 1938 est distribué ; les Potiquets 1939-1940 sont à l'impression, celui de 1939 devant être livré dans un mois ; le Potiquet de 1941 est à la composition, et le Potiquet 1942 en cours de mise au point. D'autre part, le répertoire analytique pour la période antérieure à 1930 a déjà vu paraître trois volumes ; le quatrième et dernier étant à l'impression ; enfin l'établissement du tableau récapitulatif des potiquets postérieurs à 1930 est envisagé par *M. Noël*, qui serait disposé à faire d'un seul coup la récapitulation 1931 à 1944 ou 1945.

Centrale et de l'organisation générale, également sous la présidence de *M. Lemoine* ; c'est à cette Commission que les suggestions du P. C. M. seraient probablement transmises par *M. le Ministre des Travaux Publics*.

III. — Examinons d'autre part quels sont les rares ouvrages ou tables qui ont constitué jusqu'à présent la documentation administrative nécessaire aux Services des Ponts et Chaussées. On peut distinguer deux branches :

1°) La documentation intéressant l'ensemble des administrations françaises.

Il s'agirait donc d'une documentation interministérielle, dont la première tâche serait d'ailleurs de codifier les textes législatifs et réglementaires. Il ne semble pas qu'il ait été établi quelque chose de général dans ce sens, qui dépasse le cadre de la table des matières du Journal Officiel ou des publications privées qui ont cherché à l'explicitier ou à s'y substituer (tel que l'Agenda mensuel Dalloz, ou le memento législatif publié quatre fois par an, 8, rue du Faubourg Montmartre à Paris).

2°) La documentation propre au Service des Ponts et Chaussées.

Nous avons essentiellement le « Potiquet » et le « Debauve ».

a) Le *Potiquet* est la mine de toutes les recherches d'ordre administratif des ingénieurs, qui donne non seulement les textes législatifs et réglementaires intéressant leur activité mais encore les instructions et circulaires d'ordre général.

Malheureusement la table du *Potiquet* établie par périodes décennales, ainsi que le répertoire analytique pour la période antérieure à 1931 sont beaucoup trop touffus et surtout l'ensemble ne donne que les textes, sans constituer une codification qui précise quels sont ceux qui sont abrogés et quels sont les seuls, plus ou moins récents, encore en vigueur et d'intérêt pratique.

Dans l'esprit d'un document maniable et de consultation facile, spécialisé d'ailleurs à une branche de l'activité de nos services, nous ne connaissons que la table alphabétique pour les Services Routiers établie en 1938 sous l'égide de la Direction des Routes, par *M. Antoine*, Secrétaire de la première Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Ce peut être dans la forme de ce travail qu'une codification intérieure à nos services pourrait être tentée pour toutes les branches d'activité étant elle-même complétée par la réunion et le fichage des documents spéciaux.

b) Le *Debauve*, dont le titre exact est « Dictionnaire Administratif des Travaux Publics » est un recueil ancien, maintenant démodé parce qu'il n'a pas été tenu à jour. Sa reconstitution, soit par mise à jour, soit sous forme d'ouvrage nouveau inspiré des mêmes principes, représenterait un travail important et d'assez longue haleine (2).

M. l'Ingénieur en Chef Stahl nous a remis une note dressée à titre personnel, dans laquelle il envisage la publication d'un nouveau Dictionnaire Administratif,

(2) Nous ne citons que pour mémoire le dictionnaire des Travaux Publics de Courcelles, plus récent, qui n'a pas, comme le *Debauve*, le caractère d'un ouvrage de service.

inspiré du *Debauve* et rédigé par l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées entre lesquels le travail serait réparti par l'équipe « Documentation Administrative » du P. C. M. Il apparaît en effet peu probable qu'un Ingénieur des Ponts et Chaussées puisse refaire, à lui seul, le travail de *Debauve* ; par contre, nombreux sont ceux qui possèdent des fiches personnelles ou qui ont eu l'occasion d'étudier et de fixer certains points particuliers ; enfin les diverses études du Conseil Général des Ponts et Chaussées constituent une mine directement exploitable, avec la collaboration des Inspecteurs Généraux et des secrétaires du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Naturellement ce nouveau dictionnaire, pour être à jour en permanence, devrait être présenté sous la forme d'un registre à feuillets mobiles permettant par la suite, et au besoin à l'Administration elle-même, de publier les textes nouveaux par feuillets s'ajoutant ou se substituant à ceux de ce dictionnaire.

On doit toutefois se demander s'il appartient à notre Corps de se charger de la rédaction d'un ouvrage de ce genre et si nous pouvons être bien certains de mener, à travers nos multiples occupations, cette œuvre à bonne fin dans un délai raisonnable. Il serait évidemment souhaitable qu'un ingénieur ou un groupe d'ingénieurs exécutent ce travail à titre personnel, aidés au besoin des suggestions du P. C. M. ; nous hésitons par contre à admettre que le P. C. M. sorte de son rôle d'association professionnelle, toujours prête à présenter des suggestions constructives à l'Administration Supérieure, mais n'ayant pas à prendre la charge et assumer la responsabilité d'une véritable mission administrative. L'organisation d'une telle mission et les conditions de son exécution pourraient d'ailleurs rentrer dans les attributions de la commission chargée de réformer les méthodes de travail au sein du Ministère des Travaux Publics, laquelle commence seulement ses travaux.

Ces objections n'ont pas échappé à *M. Stahl*, elles ne l'ont cependant pas arrêté, persuadé qu'il est que l'Administration ne parviendra pas d'elle-même à résoudre la question. Et que, si elle y parvenait, ce ne pourrait être qu'en faisant appel à la collaboration de tous, ce qui reviendrait, à peu de choses près, à ce qu'il préconise.

IV. — Ces réflexions et ces rappels faits, il convient de chercher à définir la position que le P. C. M. peut adopter et les suggestions qu'il doit présenter pour la constitution d'une documentation administrative destinée aux Services des Ponts et Chaussées. Les questions à examiner paraissent être essentiellement les suivantes, sur lesquelles l'équipe « Documentation Administrative » souhaiterait recueillir les observations de tous les camarades :

Première question : Quelle forme donner à la documentation administrative dont doivent disposer nos Services :

— Registres tenus à jour dans chacun des services (extrapolation et modernisation du *Potiquet*). Accessoirement se pose également à ce sujet le problème du mode de présentation, et de diffusion auprès de tous les services, des textes officiels et des instructions ou circulaires de l'Administration ; comme l'ont déjà noté d'autres équipes, les dactylographies successives d'un même texte à tous les échelons et les copies du Journal Officiel doivent cesser, et il faudrait en venir à la diffusion par

l'Administration de tous les textes intéressant nos Services, sous la forme de feuillets mobiles comportant une codification permanente, une numérotation multiple et un classement par registre rendus réglementaires. (Voir à ce sujet la diffusion des circulaires techniques de la S. N. C. F.).

— Dictionnaire administratif publié ou révisé le plus fréquemment possible (modernisation du Debauve, ou, sous forme de simples tables, reprise d'études analogues, sur le plan administratif, à la Table alphabétique de 1938 pour les Services Routiers).

— Réunion d'études et d'ouvrages à rechercher et à fichier par un service spécialisé (Branche administrative du Service de Documentation de M. l'Inspecteur Général Noël) lequel aurait en outre à organiser la diffusion (consultations, envois, extraits, microfilms, etc...).

— Superposition ou interpénétration des conceptions précédentes.

Deuxième question. — Comment doit être constitué le Service qui, rattaché au Ministère, deva être chargé de la documentation administrative des Services des Ponts et Chaussées.

Qu'il s'agisse d'une extrapolation du Potiquet (type table alphabétique pour les Services Routiers) ou d'un nouveau dictionnaire type Debauve, il s'agit de travaux importants qu'un Service spécial semble devoir mener à bien, pour ensuite les tenir à jour et les perfectionner en liaison avec l'amélioration des méthodes administratives. Le Service de Documentation créé à l'Administration Centrale et confié à M. Noël paraît fort utile pour créer une documentation technique ; mais la documentation administrative serait plus judicieusement confiée directement aux Services de la Haute Assemblée qui inspire le plus souvent les instructions de l'Administration et devant laquelle défilent les études et les rapports qui s'y rapportent, savoir : le Conseil Général des Ponts et Chaussées, dont le Secrétaire Général et les quatre Secrétaires de section pourraient parfaitement être chargés de travaux analogues à celui entrepris par M. Antoine en 1938, et du maintien à jour d'une collection spécialement classée des documents susceptibles d'intéresser tous les Ingénieurs. La consultation et la diffusion des textes recueillis pourraient être assurées par le Service

du Secrétariat du Conseil Général comprenant un bureau supplémentaire.

La branche administrative du Service de documentation de M. l'Inspecteur Général Noël serait alors rattachée à ce bureau, et le ferait profiter de l'expérience déjà acquise dans la réunion d'études et d'ouvrages, et les recherches faites sur les procédés de diffusion.

La mise au point du dictionnaire administratif Debauve pourrait également être effectuée à titre personnel par les Ingénieurs en Chef secrétaires des Sections du Conseil Général ; les principales sources de documents pour toutes ces études ne sont-elles d'ailleurs pas la bibliothèque du Ministre du Conseil Général des Ponts et Chaussées, la bibliothèque de l'Ecole des Ponts et Chaussées, et enfin les archives des différents bureaux de l'Administration Centrale ?

Il faut rappeler que lorsqu'en mai 1941 le Conseil Général des Ponts et Chaussées a étudié l'organisation d'un Service de documentation, il a jugé souhaitable, conformément à la suggestion qui lui était soumise par le Secrétariat Général des Travaux et Transports, que soit constitué un *Comité de Documentation* qui, sous la Présidence d'un Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, répartirait le travail de recherche des documents entre les Services ou bureaux de l'Administration Centrale, réglerait les conditions de production et de classement des textes et rechercherait de façon permanente les améliorations à apporter à notre documentation. Cette création, jusqu'à présent différée, croyons-nous, semble plus que jamais opportune, et devra probablement retenir l'attention et recueillir l'héritage de la sous-commission chargée de l'organisation générale au sein de la commission de réforme des méthodes de travail du Ministère des Travaux Publics et des Transports.

V. — La présente note a seulement pour objet de poser les problèmes de la Documentation administrative des Services des Ponts et Chaussées. L'équipe « Documentation administrative » du P. C. M. souhaite recevoir les suggestions et les conseils de tous les camarades, et leur demande de bien vouloir les adresser au camarade *Siegfried*, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Port Autonome de Strasbourg, 25 rue de la Nuée Bleue à Strasbourg (Bas-Rhin) et, dans toute la mesure du possible, d'adresser une copie au Président du P. C. M., 28, rue des Sts-Pères, à Paris.



Equipe " Organisation administrative "

Voici le texte de la lettre remise par le P. C. M. au Ministre des Travaux Publics, qui lui avait demandé son avis sur les questions posées par la Mission provisoire de Réforme de la Fonction Publique.

Paris, le 17 octobre 1945.

Le Président de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, à Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, 244, boul. Saint-Germain, Paris (7^e).

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu demander à l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines de vous faire connaître son sentiment sur les questions suivantes, posées par la Mission Provisoire de Réforme de la Fonction Publique.

— Est-il utile, ou nécessaire, de maintenir la carte départementale actuelle ?

— Est-il utile, ou nécessaire, de maintenir les régions actuelles, soit en maintenant les départements, soit en supprimant ceux-ci ?

— Est-il utile, ou nécessaire, de supprimer les régions en créant de nouveaux départements moins nombreux, plus larges et plus peuplés ?

— Une nouvelle division du territoire ne pourrait-elle être l'origine d'une décentralisation des pouvoirs, permettant de diminuer le nombre des fonctionnaires et d'augmenter leurs responsabilités ?

Nous vous remercions d'avoir bien voulu consulter notre Association sur une question aussi importante pour l'avenir de la Nation. Le très grand nombre de réponses faites par les Ingénieurs à la consultation que nous avons entreprise, malgré le très court délai imparti, atteste qu'ils ont compris tout l'intérêt des problèmes posés. Il se dégage d'ailleurs de leurs réponses une très forte majorité en faveur des solutions que l'Association, interprète de leur sentiment, préconise ci-dessous.

Parmi les considérations qui nous paraissent justifier notre point de vue, nous développerons surtout celles inspirées de l'expérience professionnelle des Ingénieurs sur le fonctionnement du Service des Ponts et Chaussées et la vie administrative ambiante.

Pour rendre plus clair l'exposé, nous répondrons tout d'abord à la deuxième question.

L'avis de l'Association est défavorable au maintien des Régions actuelles, superposées aux départements.

Est-ce à dire que l'expérience de quatre années du système régional ait donné des résultats défavorables à la bonne gestion du Service des Ponts et Chaussées ? Non, car, en pratique, la création des régions, n'a rien changé à l'organisation antérieure : on s'est contenté de découper, suivant les contours régionaux, les circonscriptions territoriales des Inspections Générales des Ponts et Chaussées, à l'intérieur desquelles les Inspecteurs Généraux ont continué d'assumer la mission de contrôle, de coordination qu'ils exerçaient déjà antérieurement. L'Ingénieur en Chef départemental est resté le subordonné direct du Ministre, correspondant avec

lui sans passer par l'échelon régional — sauf pour certaines affaires bien déterminées, où le Ministre jugeait opportun de faire intervenir l'Inspecteur Général.

On peut donc dire que la création des Régions n'a guère affecté le fonctionnement de nos Services. L'hostilité dont font preuve les Ingénieurs à l'égard de leur maintien s'explique certainement par la crainte de voir si la région subsiste et se consolide, renforcer l'organisation régionale en matière de Travaux Publics et donner au fonctionnaire régional une autorité totale sur les fonctionnaires départementaux, en d'autres termes, créer un échelon entre le Ministre et l'Ingénieur en Chef.

Une telle mesure ne pourrait avoir d'heureuses conséquences que si elle simplifiait le fonctionnement des Services en donnant au fonctionnaire régional des pouvoirs de décision qui n'appartiennent actuellement qu'au Ministre. Or, l'Administration des Ponts et Chaussées est d'ores et déjà très heureusement décentralisée, comme nous le précisons plus loin. Les Ingénieurs en Chef disposent, depuis 1935, de pouvoirs étendus et n'ont à recourir au Ministre que pour des affaires très importantes. La création de régions ne peut donc rien apporter de plus. Il est à redouter, au contraire, qu'elle agisse en sens inverse, en réduisant les pouvoirs des Ingénieurs en Chef Départementaux et en créant un échelon inutile. L'expérience faite par d'autres Services paraît légitimer ces craintes.

D'un point de vue plus général, nous croyons devoir signaler la difficulté d'un groupement rationnel des départements en régions. Selon que sont pris en considération les critères historiques, ethniques, agricoles, commerciaux, industriels, les voies de communication, etc... on est conduit à des délimitations très différentes, parmi lesquelles aucune n'est jamais pleinement satisfaisante. Il en est ainsi de la solution actuelle, qui assemble parfois des départements fort disparates — Nièvre et Territoire de Belfort — et néglige des affinités évidentes — Indre et Cher. — Il en serait probablement de même de tous les autres essais de découpage.

Pour la même raison, les Administrations dont l'activité embrasse plusieurs départements ne peuvent généralement pas s'accommoder de circonscriptions territoriales communes (Région Militaire, Université, P. T. T., etc...) et en ce qui nous concerne plus spécialement : Services de Navigation, Arrondissements Minéralogiques, Circonscriptions Electriques, Directions Régionales des Travaux de l'Air, Commissariats Régionaux à la Reconstruction.

La Région apparaît donc comme une création artificielle, nécessairement imparfaite et susceptible de compliquer bien plus que d'assouplir le fonctionnement de l'appareil administratif.

Si l'on invoquait, en faveur de son maintien, la nécessité d'une coordination, d'un contrôle de l'activité des départements voisins, l'utilité d'intermédiaires entre le Ministre et son représentant départemental pour certains problèmes spécifiquement régionaux ou particulièrement délicats, nous ferions observer que ces hautes missions sont parfaitement remplies, au sein de notre Administration, par les Inspecteurs Généraux des Ponts et Chaussées et pourraient l'être, dans les

autres Départements Ministériels, par des fonctionnaires chargés de missions analogues (Inspecteurs Généraux des Services Administratifs ou des Finances, par exemple) sans qu'il soit nécessaire, ni même opportun, que les zones de compétence de ces divers hauts fonctionnaires coïncident.

Nous abordons maintenant cet autre aspect du problème : faut-il substituer aux départements actuels de nouveaux départements moins nombreux et plus peuplés, ou même maintenir les régions en supprimant les départements ?

L'Association est favorable au maintien du cadre départemental actuel.

Un argument d'ordre général, sur lequel nous n'insistons pas, est que les départements, malgré leur constitution artificielle, ont acquis, au cours de 150 années d'existence, une individualité politique et économique indiscutable ; que la suppression ou la confusion de ces constituants élémentaires de la Nation donnerait lieu à de sérieuses difficultés pratiques.

Sur le plan professionnel, l'organisation actuelle du Service des Ponts et Chaussées dans le cadre d'un département moyen est satisfaisante. L'Ingénieur en Chef commande à trois ou quatre Ingénieurs Ordinaires (1), chacun d'eux dirigeant huit à dix Ingénieurs Subdivisionnaires. La Subdivision correspond à un canton et demi ou deux cantons. Cette organisation assure un contact utile entre le public et les fonctionnaires de tout grade. Elle permet à l'Ingénieur en Chef de suivre d'assez près le fonctionnement de son Service pour y bien connaître choses et gens et en assurer effectivement la responsabilité. Elle assigne à l'Ingénieur Ordinaire un rôle technique prépondérant, comportant notamment l'étude personnelle des projets de travaux. Elle confie à l'Ingénieur Subdivisionnaire la direction ou la surveillance des chantiers, les opérations topographiques sur le terrain, etc... Elle impose donc — à ces deux derniers échelons notamment — de fortes disciplines techniques qui sont garantes de la valeur professionnelle de notre Corps.

Si l'on augmente considérablement, la superficie du département, l'Ingénieur en Chef ne pourra plus intervenir de façon aussi personnelle dans le fonctionnement du Service dont il aura la charge. On sera nécessairement conduit à l'une des solutions suivantes :

— soit à se constituer des sections de département d'étendue intermédiaire, gérées par un sous-Ingénieur en Chef ou par un Sur-Ingénieur Ordinaire. On crée alors un rouage supplémentaire dans la machine administrative, avec tous les inconvénients qu'il comporte ;

— soit encore à entourer l'Ingénieur en Chef d'Adjoints spécialisés chacun dans une des activités du Service. La collaboration d'un Chef et d'Adjoints est toujours délicate et plus délicate encore la subordination à plusieurs Ingénieurs en Chef Adjoints d'un même Ingénieur Ordinaire. Il ne paraît pas souhaitable de systématiser cette méthode ;

— soit enfin à remplacer le Service unique des Ponts et Chaussées par plusieurs Services spécialisés. Si les

Ingénieurs Ordinaires et Subdivisionnaires sont spécialisés, leurs circonscriptions seront trop étendues pour qu'ils soient bien en contact avec le public. S'ils ne le sont pas, ils dépendront de plusieurs chefs, inconvénient évident. Enfin et surtout, il est contre-indiqué de multiplier le nombre des administrations en contact avec le Préfet, surtout si ces administrations s'occupent de questions connexes : plutôt que de tenter entre elles une coordination rendue problématique par les divergences de vues et les susceptibilités, il est bien préférable de les fusionner sous la direction d'un chef unique. Mais il faut, pour cela, que la circonscription géographique ne soit pas démesurément étendue.

Ces difficultés ne seraient évidemment pas dirimantes dans le cas d'une petite réduction du nombre des départements — de 10 à 20 % par exemple. Mais il est douteux que les avantages d'une réforme de portée aussi limitée — 70 départements au lieu de 90 — compensent les inconvénients du bouleversement territorial inévitable (2).

La Mission de Réforme de la Fonction Publique recherche également l'augmentation des responsabilités des Chefs de Services locaux.

Cette question a été résolue jusqu'alors de façon satisfaisante, en ce qui concerne notre Administration, par l'affirmation de deux tendances également heureuses : — décentralisation très poussée des pouvoirs de décision ;

— extension des attributions du Service des Ponts et Chaussées à de nombreuses missions administratives et techniques.

On peut admettre que la décentralisation est complètement réalisée dans l'Administration des Ponts et Chaussées depuis que les arrêtés des 7 décembre 1935 et 1^{er} avril 1941 ont donné aux Ingénieurs en Chef de très larges délégations de pouvoirs en matière d'approbation des marchés. Cette formule a donné d'excellents résultats et d'autres Départements Ministériels (Air, Reconstruction) se sont empressés de l'adopter. En outre, l'esprit de notre Administration Centrale est de faire la plus large confiance à ses Chefs de Service locaux et de laisser jouer leur initiative et leurs responsabilités dans le domaine technique aussi bien que dans le domaine administratif.

L'extension des attributions des Services des Ponts et Chaussée a été progressivement réalisée par de nombreux textes. Nous citerons parmi les principales missions dont se trouvent actuellement investis ces Services :

- le contrôle des Distributions d'Énergie Électrique ;
- le contrôle des voies ferrées d'intérêt local ;
- le Service Hydraulique ;

(2) On objectera peut-être que les Services de certains départements très importants (Seine, Nord, Rhône, etc...) fonctionnent parfaitement sous le régime actuel. C'est indiscutable, mais ces Services exceptionnels ont une organisation spéciale et sont confiés à des fonctionnaires d'élite très expérimentés. Si tous les Services départementaux devaient prendre la même importance, on verrait surgir les difficultés que nous avons mentionnées plus haut et notamment se poser le problème de la formation des fonctionnaires.

(1) Dont l'un est généralement affecté à des tâches spéciales telles que Transports, Air, Grands Travaux, etc..

- le Service Vicinal ;
- le Service des Transports ;
- les installations et travaux de l'Air ;
- la Reconstruction Immobilière, avec des modalités différentes suivant les départements ;
- le contrôle des travaux d'Équipement Sportif ;
- le concours porté aux Collectivités locales pour l'exécution de divers travaux ressortissant à l'art de l'Ingénieur.

En confiant ces diverses missions à un Service unique, organisé avec souplesse, l'Administration a fait évidemment l'économie de nombreux fonctionnaires et bénéficie, comme nous l'avons déjà marqué, des avantages que procure l'unité de vues et d'organisation. En outre, le rôle du Préfet est d'autant plus simple et plus efficace que les Chefs de Service sont moins nombreux et qu'ils sont doués de pouvoirs plus étendus. D'autres Administrations (Finances, Agriculture...) pourraient donc réaliser des concentrations du même genre pour répondre au désir de la Mission Provisoire de Réforme de la Fonction Publique de voir réduire le nombre des fonctionnaires et augmenter leurs responsabilités. C'est dans cette voie, plutôt que dans l'augmentation de l'étendue territoriale des circonscriptions, que devrait être, à notre avis, cherché la solution du problème.

En définitive, l'avis de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines sur les questions posées peut être résumé comme suit :

- 1°) le maintien de la carte départementale traditionnelle paraît souhaitable ;
- 2°) la suppression des régions est désirable ;
- 3°) la constitution de nouveaux départements de

grande étendue serait de nature à entraver le bon fonctionnement de nos Services.

La décentralisation à l'échelon départemental et l'extension des responsabilités des Chefs de Service sont largement réalisées en ce qui concerne notre Administration. Des mesures analogues pour les autres Services pourraient permettre de réaliser les réformes souhaitées sans qu'il soit nécessaire de modifier le cadre départemental.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments respectueusement dévoués.

Le Président,
STAHL.



La lettre adressée au Ministre traduit le sentiment de la très grande majorité de nos Camarades sur le principe des questions posées. Mais le Comité du P. C. M. estime que l'envoi de cette lettre ne mettait pas fin à la tâche de l'Équipe constituée pour l'étude de ces questions. Il est possible, en effet, qu'une nouvelle organisation administrative soit adoptée à bref délai et, dans cette hypothèse, notre Association aurait à prendre position sur les modalités de réorganisation de nos Services.

Il faut donc réfléchir dès maintenant aux diverses hypothèses qui pourraient être retenues. L'Équipe a reçu de nombreuses observations intéressantes et même des projets détaillés de réformes générales ou localisées. Le P. C. M. demande aux Camarades de continuer à faire part aux membres de l'Équipe de leurs suggestions et avis.



ACTIVITÉ DES GROUPES

Groupe de Lyon

Le Groupe Lyonnais du P. C. M. a fait une tournée très réussie le 29 septembre dernier. Descente de la Saône sur un remorqueur depuis Tournus jusqu'à Lyon avec visite des nombreux chantiers de déblaiement et de reconstruction de ponts et de barrages.

Une quarantaine de camarades y ont participé, venus du Rhône, Saône-et-Loire, Côte-d'Or, Ain, Jura, Doubs, Loire, Puy-de-Dôme, Haute-Savoie, Savoie.

Organisation parfaite par les camarades *Kirchner* et *Marchal*, du Service de la Navigation de la Saône, qui ont assuré un excellent déjeuner à bord.

Favorisés par un temps magnifique, cette tournée fut une agréable détente touristique coupée d'aperçus très intéressants sur les nombreux chantiers de ponts et d'amphis sur les problèmes du jour : recrutement et rémunération.

Ambiance extrêmement sympathique de camarades heureux de se retrouver en touristes après des années difficiles.

Nouveauté technique intéressante à signaler : le perforateur Brandt à charge creuse, pour la destruction du béton armé.

Intéressante discussion sur les problèmes Recrutement et Rémunération.

Recrutement. — Le Groupe adopterait le point de vue du Comité tout en craignant qu'on ne trouve pas parmi les Ingénieurs T. P. E. les éléments nécessaires. Il semble d'ailleurs que, sur ce point, une action immédiate devienne sans objet puisque le décret vient de paraître.

Rémunération. — Le Groupe, mis au courant du projet de décret préparé par le Ministre de la Reconstruction créant une indemnité spéciale, est d'avis d'appuyer fortement ce projet qui serait un heureux précédent et qui paraît être la meilleure solution pour aboutir rapidement à un résultat dans les circonstances actuelles. Mais le Groupe estime qu'il faut en même temps continuer à réclamer avec ténacité la revalorisation de nos traitements, d'autant plus que c'est la tendance du Syndicat des Ingénieurs T. P. E. dont nous ne devons pas nous dissocier.

Les camarades se sont séparés avec l'intention bien arrêtée de refaire une tournée dès le printemps prochain.



VARIÉTÉS

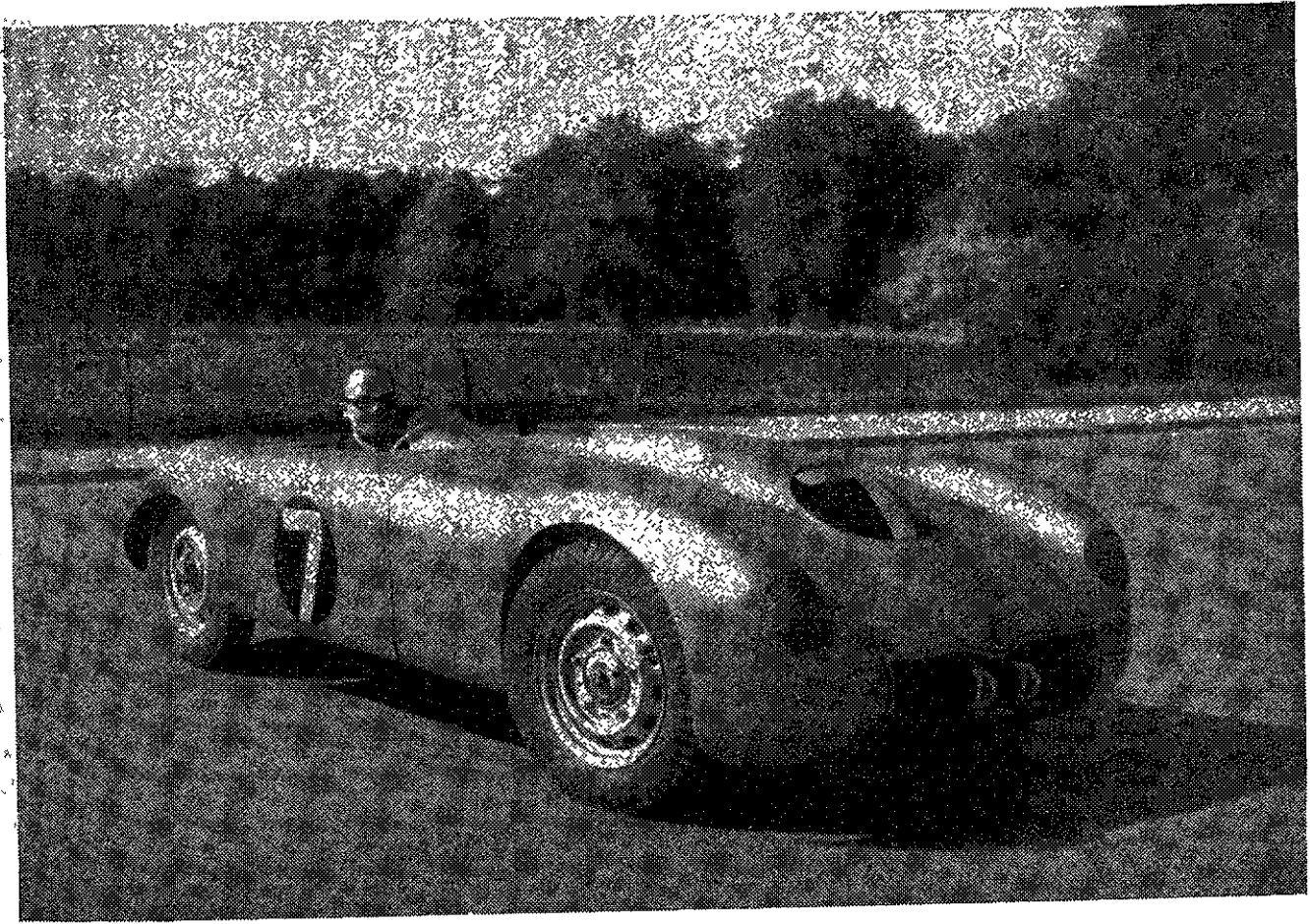
Automobilisme : En marge de la Coupe de Paris

Essentiellement français à sa naissance, le sport automobile se heurtait, ces dernières années avant la guerre, à de grosses difficultés : désaffection de la plupart des marques, charges de l'industrie automobile.

Il est vraiment curieux et sympathique que la pre-

B..., du châssis et de la carrosserie; le moteur est une adaptation d'un modèle de série.

Deutsch et B. ont piloté chacun une voiture; des ennuis dus à une préparation hâtive les ont empêchés d'avoir une place brillante; ils ont cependant terminé



mière grande compétition après les hostilités ait eu lieu à Paris; d'autant plus que presque toutes les voitures étaient la propriété d'indépendants, qui les avaient cachées pendant quatre ans, après les avoir spécialement façonnées selon leurs manies ou leurs inspirations. Quand on a connu la fièvre des préparatifs de la Coupe de Paris, on ne peut pas désespérer de l'amour-propre et du courage français.

Il y a même eu des voitures nées depuis 1939, — on peut donc dire dans la clandestinité — la Talbot de Sommer et les deux D. B. Ces dernières sont les enfants de deux indépendants, dont le premier n'est autre que notre sympathique Camarade Deutsch, l'actuel Secrétaire du P. C. M., que l'on voit sur la photographie ci-contre au volant de sa 1.500 cc.

Deutsch a dessiné et participé à la construction, chez

la course, ce qui n'est guère arrivé qu'à la moitié des concurrents.

L'essence de la course a été allouée en accord avec les Américains : elle n'a donc pas privé les Médecins... !

La compétition est sans doute un laboratoire. Mais c'est aussi une école de premier choix, tant pour la maîtrise de soi que pour le « fair play ». C'est, à coup sûr, une activité désintéressée (et même au-delà ! car, sans le soutien d'une marque, c'est aussi ruineux qu'une danseuse).

Et il faut bien reconnaître que, pour faire des routes il vaut mieux ne pas les juger en utilisant un char à bœufs : s'il y avait plus de coureurs dans le Corps des Ponts, celui-ci regarderait peut-être d'un autre œil le programme d'autoroutes, de déviations, de suppressions de P. N...

Avis aux Camarades



Mon cher Camarade,

Avant de fermer ce Numéro du Bulletin, de le classer, et de l'oublier, vous avez un certain nombre de décisions à prendre :

I^o Envoyer votre cotisation au Trésorier, 28, rue des Saints-Pères, si vous ne l'avez déjà fait.

II^o Prendre contact avec les **Equipes de Travail**, dont les travaux vous intéressent, ou auxquelles vous pouvez apporter une contribution intéressante.

III^o Adresser au camarade PROT, Ingénieur en Chef, au Ministère, pour insertion au Bulletin :

a) Un bref article technique sur les travaux que vous poursuivez actuellement dans votre service.

b) Toutes communications, demandes de renseignements, suggestions, critiques, communications personnelles (avis de fiançailles, mariage, naissance, décès), problèmes de mathématiques, d'échecs, de bridge, de mots croisés, etc.

c) Les changements d'adresse.

AVEZ-VOUS FAIT CONNAITRE VOTRE
NOUVELLE ADRESSE
AU SECRÉTAIRE : 28, Rue des Sts-Pères

AVEZ-VOUS PAYÉ VOTRE COTISATION