

BULLETIN DU P. C. M.

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE

DES

Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et des Mines

SIÈGE SOCIAL

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
28, Rue des Saints-Pères, PARIS



PARIS
Henri CHARLES-LAVAUZELLE

Éditeur militaire
Boulevard Saint-Germain, 124
(MÊME MAISON A LIMOGES)

SOMMAIRE

- I. — *Procès-verbaux des réunions du Comité des 26 décembre 1920 et 23 janvier 1921, et procès-verbal de l'Assemblée générale du 23 janvier 1921.*
 - II. — *Composition du Comité et du Bureau élu le 23 janvier 1921.*
 - III. — *Banquet du P. C. M. présidé par M. Le Trocquer, Ministre des travaux publics.*
 - IV. — *Documents. — Décrets du 21 janvier 1921.*
 - V. — *Abonnements collectifs pour 1921. — Note.*
-

Procès-verbaux des séances du Comité

Réunion du Comité du 26 décembre 1920.

Etaient présents : MM. COISON, président; VERRIÈRE, WATIER, LOIREF, ARBELOT, BURQUIN, NAUD.

Assistaient à la séance : MM. DUPONT et LE CREURER.

Le Comité arrête définitivement au 23 janvier la date de l'Assemblée générale et au 22 janvier celle du banquet annuel. M. le Président fait connaître que M. le Ministre des travaux publics a accepté la présidence du banquet.

Le Comité décide de limiter les invitations au Ministre, à son chef de cabinet, aux quatre Sous-Secrétaires d'Etat, aux deux présidents des commissions des travaux publics, aux deux rapporteurs du budget des travaux publics à la Chambre et au Sénat, au président et aux vice-présidents de l'Association générale des ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

Il fixe, en outre, à 40 francs par tête la cotisation, et, après discussion, décide de ne consentir de réduction sur ce chiffre qu'au bénéfice des élèves ingénieurs, dont la cotisation sera limitée à 20 francs.

Le Comité arrête ensuite les mesures à prendre pour la réunion de l'Assemblée générale, qui se tiendra à 14 h. 30, à l'amphithéâtre de l'Ecole des mines (rédaction du compte rendu de la gestion du Comité, du compte financier et publicité à donner aux candidatures qui se sont manifestées pour pourvoir au remplacement des membres sortants du Comité).

M. LE PRÉSIDENT met ensuite le Comité au courant de l'état des diverses affaires en cours.

Sur la question des frais de tournées et de déménagements, il semble bien qu'une solution soit proche; les démarches récemment faites au Ministre des finances laissent espérer que le décret fixant les nouveaux tarifs paraîtra bientôt.

Sur la question des indemnités de fonctions attribuables aux ingénieurs des mines, la lettre à adresser au Ministre du travail est bien parvenue à son adresse, et il semble que bon accueil lui soit réservé.

Les démarches faites dans le même but au B. N. C. se continuent. Le Ministre des finances a consenti à porter le maximum des indemnités de fonctions pour les ingénieurs à 10.000 francs. Mais il ne peut signer le décret que quand le crédit correspondant sera ouvert au budget. Il figure au budget de 1921 et a été admis par la commission de la Chambre. Malheureusement, il ne peut être inscrit aux douzièmes provisoires, qui sont établis sur les bases du budget de 1920.

Les démarches auprès de l'Office de la navigation sont en cours.

M. WATIER signale, dans le même ordre d'idées, qu'il serait intéressant d'envisager le paiement de frais de contrôle pour l'outillage autorisé ou concédé des ports maritimes et pour les concessions de quais aux particuliers ou aux chambres de commerce.

La question sera mise à l'étude.

M. ARBELOT met le Comité au courant de la suite donnée à la lettre de M. VALETTE, remise à la précédente séance. L'avancement des ingénieurs ordinaires n'a pas été retardé et le rappel d'ancienneté accordé lors des avancements de décembre donne satisfaction aux désirs exprimés dans la lettre de M. VALETTE.

Le remboursement des frais de déplacement par anticipation au taux du décret en préparation n'a jamais été admis, en principe, par l'Administration des finances. Celle des travaux publics ne peut donc que régler actuellement ces frais au taux du décret de 1909.

M. ARBELOT met également le Comité au courant de la suite donnée à la réclamation relative aux conditions nouvelles d'avancement des ingénieurs. La modification suggérée par le Comité a été adoptée par le Conseil général des ponts et chaussées et l'Administration, et un décret rectificatif est actuellement soumis au Conseil d'Etat.

M. DUPONT entretient le Comité des conditions de publication du *Bulletin* et des économies qui pourraient être faites en supprimant la couverture, ou en l'établissant sur papier blanc.

Le Comité donne pouvoirs à M. DUPONT pour négocier dans cet ordre d'idées toutes les améliorations possibles.

La séance est levée à midi.

Le Secrétaire,

ARBELOT.

Le Président,

C. COLSON.

Procès-verbal de l'Assemblée générale du 23 janvier 1921.

La séance est ouverte à 14 h. 30, sous la présidence de M. COLSON, président du Comité.

LE PRÉSIDENT donne lecture à l'Assemblée du rapport établi par le Comité sur l'activité de l'Association en 1920, dans les termes suivants :

Rapport du Comité.

Les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines ont pu suivre, dans les *Bulletins* de leur Association, les travaux de leur Comité. Il ne semble pas inutile d'en résumer les principaux devant l'Assemblée générale. Sans doute, les membres présents n'apprendront ainsi rien qu'ils ne sachent déjà par la lecture du *Bulletin*; mais ce coup d'œil rétrospectif leur permettra d'embrasser dans son ensemble l'action du Comité.

Sa préoccupation constante a été de rétablir une proportion raisonnable entre la valeur des services des ingénieurs et leur rémunération. Il a été malheureusement impossible d'obtenir des relèvements de traitements suffisants, parce qu'on s'est heurté au principe, accepté par le ministère des finances, sous la pression de la Fédération des associations des fonctionnaires, celui d'une péréquation générale des traitements des agents de l'Etat. Une commission interministérielle, présidée par M. DE VILLENEUVE, a arrêté les chiffres auxquels cette péréquation a été faite d'après l'équivalence admise pour les divers grades.

Sans doute, les ingénieurs pouvaient faire valoir que, si d'autres fonctionnaires, malgré la cherté de la vie, restaient attachés, faute de mieux, à leurs situations, eux se trouvaient, au contraire, sollicités constamment par l'industrie, et que l'Etat devait craindre de voir s'accroître leur exode dans des conditions qui désorganiseraient complètement les services publics. Le Comité n'a pas manqué de se servir de cet argument, tant auprès du Ministre qu'auprès des membres de la commission du budget; mais il s'est heurté à l'idée antiéconomique de la péréquation, et il a dû se résoudre à subir des traitements insuffisants, pour reporter toute son action sur le développement des allocations de toutes natures spéciales à nos diverses fonctions et susceptibles de s'ajouter aux émoluments du grade.

Le principal objet des efforts du Comité a été la révision du décret de 1906. Ce décret permet l'allocation aux ingénieurs d'indemnités de fonction pouvant varier de 1.000 à 4.000 francs, dont le Comité a demandé le relèvement jusqu'à 15.000 francs comme maximum.

Au début, il s'est encore heurté aux conceptions de la commission interministérielle de péréquation, qui tendaient à la suppression des indemnités de ce genre, comme conséquence du relèvement général des traitements. Après de longs pourparlers, le Comité a fait reconnaître la légitimité de notre demande et le Ministre des travaux publics a fini par obtenir l'adhésion du Ministre des finances à un relèvement des allocations jusqu'à concurrence d'un maximum de 10.000 francs. La Commission du budget a accepté l'inscription au budget de 1921 des sommes nécessaires pour l'application de cette mesure; mais il n'en a pas été fait état dans les douzièmes provisoires, parce qu'il est de règle de n'inscrire aux douzièmes que les crédits nécessaires pour assurer la marche des services conformément aux errements anciens, et non ceux qui ont pour objet d'apporter les modifications nécessaires dans ces errements. Le Comité compte bien, d'ailleurs, que les indemnités allouées le seront avec effet rétroactif du 1^{er} janvier 1921.

Il ne suffit pas, d'ailleurs, que le principe soit admis; il faut que ces indemnités soient accordées largement, et c'est pourquoi le Comité, en même temps qu'il s'efforçait de faire triompher le principe, s'est préoccupé de trouver les ressources nécessaires à son application. Il lui a paru que la seule manière d'y arriver serait de les rechercher, non seulement dans le budget du ministère des travaux publics, mais aussi dans ceux d'autres ministères ou d'établissements dotés d'un budget spécial.

C'est ainsi que, en ce qui concerne le service des mines, en particulier, le Comité a exercé d'abord son action vis-à-vis du bureau national des charbons, qui ne donnait que des allocations faibles à quelques-uns des ingénieurs employés par lui et qui a déjà augmenté, dans une mesure dont nous le remercions, le nombre et l'importance de ces allocations; nous attendons de lui mieux encore, si sa suppression ne vient pas trop vite tarir cette source. Le Comité est intervenu auprès du Ministre du travail, qui alloue pour le service si lourd du contrôle du travail dans les mines des indemnités dérisoires de 100 à 500 francs par an et à qui nous demandons de 1.500 à 5.000 francs. Les pourparlers se poursuivent, à cet effet, entre l'Administration des travaux publics et celle du travail.

En ce qui concerne les ingénieurs des ponts et chaussées, le Comité estime que l'Office national de la navigation devrait rémunérer les services des ingénieurs qui participent à l'exploitation des voies navigables que cet Office a mission d'améliorer. Les demandes adressées à ce sujet aux directeurs de l'Office et à M. Théodore TISSIER, son président, ont reçu, en l'espèce, un bon accueil. Le président de l'Office des transports du Sud-Est, M. COIGNET, a pris l'initiative d'allocations aux ingénieurs chargés des ports fluviaux sur les fonds des Chambres de commerce, et nous espérons que d'autres offices ou chambres de commerce

suivront, dans cette voie, l'exemple des chambres de commerce des ports maritimes.

En même temps que le développement des allocations prévues par le décret de 1906, le Comité a poursuivi la suppression des retenues effectuées sur le traitement des ingénieurs qui reçoivent des traitements ou allocations comme chargés de services vicinaux, du contrôle de chemin de fer d'intérêt local, de services intéressant les chambres de commerce des ports, etc...

La retenue, qui était de 40 p. 100 à l'origine, a été abaissée à 20 p. 100. Le Comité s'efforcera d'obtenir sa suppression totale. Le 23 mai dernier, son président écrivait au Ministre à ce sujet :

« Déjà critiquable dans son principe, quand des ingénieurs touchaient des émoluments assez en rapport avec leur situation, la retenue est devenue, en fait, inadmissible, quand, par suite de la hausse générale des prix, l'insuffisance de leur rémunération, eu égard à la cherté de la vie et aux appointements offerts par l'industrie, est devenue criante et a multiplié les départs; votre prédécesseur, frappé par la nécessité d'améliorer la situation des ingénieurs bien avant la réalisation de la réforme générale des traitements des fonctionnaires, a réduit la retenue à 20 p. 100 et nous avait fait espérer sa suppression complète, qui est une des principales revendications formées par notre Association depuis qu'elle a été réorganisée, en 1919. Nous nous permettrons d'insister auprès de vous pour que les promesses faites à cette époque soient réalisées... »

Par ailleurs, le Comité a agi pour obtenir que les allocations départementales ou autres fussent augmentées. On se rappelle que l'Administration supérieure avait refusé, à l'origine, d'approuver le relèvement du taux des frais de contrôle des chemins de fer d'intérêt local, prévu dans divers avenants aux conventions, qui était cependant aussi légitime que l'augmentation des salaires des personnels des compagnies motivant ces avenants. C'est grâce à l'action du Comité que cette jurisprudence a été modifiée et que le ministère non seulement a admis le principe du relèvement, mais encore a prescrit, par circulaire, d'inscrire dans les avenants nécessités par les modifications de tarifs présentés par les compagnies des dispositions relevant le taux des frais de contrôle.

A côté des allocations ayant un caractère permanent, il en existe qui, pour avoir un caractère provisoire, n'en sont pas moins parfois assez importantes. Il en est ainsi des honoraires pour travaux particuliers, réglés par le décret du 14 mai 1908, qui sont de 4 p. 100 jusqu'à 100.000 francs et de 2 p. 100 au-dessus. La révision de ce décret étant confiée à une commission, le Comité est intervenu auprès d'elle et a obtenu qu'elle propose l'échelle suivante :

Jusqu'à 50.000 francs.	6 p. 100.
De 50.000 francs à 100.000 francs.	5 —
De 100.000 francs à 400.000 francs.	4 —
De 400.000 francs à 700.000 francs.	3 —
Au delà de 700.000 francs.	2 —

Le Comité a, d'ailleurs, demandé au Ministre de considérer comme travaux donnant lieu à honoraires ceux qui sont effectués par l'Administration au moyen de fonds de concours, lorsqu'ils sont exécutés dans l'intérêt exclusif de particuliers. On sait que, trop souvent, l'Administration a appliqué une jurisprudence différente. Il espère avoir prochainement satisfaction sur ces améliorations du régime institué par le décret du 14 mai 1908.

Une des questions qui ont le plus justement préoccupé le Comité est le relèvement des frais de tournée et des frais de déménagements. Le ministère des finances l'avait étudiée pour l'ensemble de tous les fonctionnaires, tandis qu'une commission spéciale l'étudiait, de son côté, au ministère des travaux publics. Le Comité est intervenu à plusieurs reprises, par des lettres de son président qu'on trouvera aux *Bulletins* de novembre 1919 et janvier 1920. Le point de vue qu'il avait énergiquement soutenu a été accepté par la commission et par le Ministre des travaux publics, qui a adressé à M. le Ministre des finances un projet de décret dans ce sens en mars dernier. Mais il y a, malheureusement, peu d'espoir que la thèse de notre Administration soit, ici encore, acceptée par le ministère des finances. Il s'est, une fois de plus, refusé à appliquer aux fonctionnaires des travaux publics un régime différent de celui des autres administrations, sans égard pour les différences profondes qui, particulièrement en matière de tournées ou de déplacements, auraient légitimé des mesures spéciales. En ce qui concerne la rétroactivité des nouveaux tarifs, il n'a pas été possible, malgré l'insistance du ministère des travaux publics, d'obtenir le relèvement à partir de la date que le Comité avait suggérée.

Le ministère des finances, qui détient le projet de décret depuis dix mois, est, paraît-il, débordé par le nombre des affaires à traiter et par le manque de personnel compétent dont il souffre, lui aussi, n'allouant pas des émoluments en rapport avec la valeur des agents. Sur une dernière intervention du président du Comité, le directeur du personnel aux travaux publics a répondu, à la fin de décembre, que le directeur du budget et du contrôle financier au ministère des finances lui avait donné l'assurance que la solution interviendrait à très bref délai. Sans accorder les tarifs que le Comité avait proposés et fait admettre, cette solution admet le principe de remboursement que nous avions suggéré: elle atténuera ainsi dans une large mesure, il faut l'espérer, les inconvénients de la situation actuelle dont la prolongation suscite partout un vif mouvement de protestation.

Au point de vue du passé, le Comité s'était efforcé de faire obtenir satisfaction aux ingénieurs mobilisés, qui avaient été indûment privés de la portion de leurs émoluments, représentant la rémunération des services de contrôle. Malgré la bonne volonté de l'Administration, il a été impossible de trouver une solution satisfaisante. Nous ne pouvions pas insister pour qu'on reprît aux intérimaires des sommes reçues par eux de bonne foi, pour des services faits. Nous avons dû renoncer à réclamer une mesure générale, qui eût restitué à tous les mobilisés les sommes perdues en les reprenant à ceux qui les avaient encaissées alors que les attributions faites n'avaient constitué de véritables abus que dans deux départements.

En dehors des démarches intéressant avant tout le service, puisqu'elles tendaient à arrêter les départs qui le désorganisent, mais offrant aussi un intérêt personnel pour les ingénieurs, votre Comité n'a pas négligé les études purement désintéressées. La branche du service où les modifications les plus profondes étaient déjà projetées avant la guerre et ont dû être improvisées pour faire face aux besoins qu'elle a créés est celle des ports maritimes. Nous avons étudié et remis à l'Administration un projet ayant pour objet la consolidation des services d'exploitation dans les ports où le régime de l'autonomie dont on parle depuis si longtemps ne serait pas appliqué, et nous l'avons remis au Ministre et au Sous-Secrétaire d'Etat de la marine marchande.

Dans toutes les démarches dont nous venons de rendre compte, nous avons trouvé au ministère des travaux publics le meilleur accueil. L'Administration a pris l'initiative de nous consulter dans divers cas, notamment au sujet des nouveaux décrets sur l'avancement des ingénieurs. Elle vient, hier même, de corriger une erreur dont nous avons dû nous reconnaître responsables. Les Commissions du Conseil général des ponts et chaussées chargées d'étudier plusieurs de nos demandes ont généralement convoqué le président et le secrétaire du Comité et tenu grand compte de leurs observations. Nous leur adressons tous nos remerciements, ainsi qu'au secrétaire général et au directeur du personnel, qui n'ont jamais manifesté aucune lassitude devant une insistance à laquelle il ne dépendait pas d'eux de donner satisfaction.

M. le Ministre nous a toujours accueillis en camarade, en même temps qu'en chef bien convaincu de la nécessité de faire les sacrifices indispensables pour garder un personnel dont la valeur est si appréciée par les entreprises privées. Nous lui en avons exprimé notre vive gratitude au banquet qu'il a bien voulu présider hier soir.

× ×

Après la lecture de ce rapport, le président invite les membres

de l'Assemblée à formuler leurs observations ainsi que les propositions ou les suggestions qu'ils jugeraient utiles de présenter pour l'avenir.

M. PRINCE demande si le Comité a pu obtenir de l'Administration des précisions sur les crédits qu'elle a l'intention de demander au Parlement en vue du paiement aux ingénieurs des indemnités de fonctions en 1921. Bien qu'un décret doive porter, en principe, de 4.000 à 10.000 francs le maximum annuel de cette indemnité, cette disposition ne produira les effets utiles que sont en droit d'en espérer les ingénieurs que si les crédits ouverts sont amplifiés dans une proportion semblable, c'est-à-dire dans le rapport de 4 à 10.

M. LE PRÉSIDENT répond qu'il est difficile de fixer actuellement les crédits nécessaires pour allouer des indemnités suffisamment fortes dans tous les cas où elles sont justifiées, parce que les cadres sont très loin d'être au complet. La proportion des élèves présents à l'École est absolument inusitée. Ce n'est qu'en 1922 qu'ils viendront combler les vides sans cesse accrus par de nouveaux départs.

On ignore aussi dans quelle mesure les allocations sollicitées de divers côtés viendront réduire les sommes demandées au budget du ministère des travaux publics. Il est donc impossible de dire exactement quel sera le crédit nécessaire.

M. DEBÈS appuie l'observation de M. PRINCE en ajoutant, d'ailleurs que la question intéresse à un degré au moins égal les ingénieurs des mines, qui peuvent s'attendre à voir disparaître, peut-être à brève échéance, les indemnités qui leur sont actuellement servies par le bureau national des charbons. Il conviendrait donc que le Comité insistât d'une manière pressante près de l'Administration, en vue d'un relèvement considérable et urgent des crédits dont elle pourra disposer pour les indemnités de fonctions.

Il ajoute qu'il conviendrait d'appeler sérieusement l'attention du Ministre sur la situation pécuniaire notoirement insuffisante faite aux inspecteurs généraux, dont le recrutement ne tardera pas à devenir difficile, sinon impossible, si on ne leur assure pas des émoluments au moins égaux à ceux des ingénieurs en chef les plus favorisés. (*Applaudissements.*)

Il se demande, enfin, s'il ne serait pas opportun d'envisager, pour les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, une disposition analogue à celle dont bénéficient les fonctionnaires des finances, qui se voient attribuer un pourcentage sur certaines opérations faites par eux pour le compte du Trésor ou d'établissement d'utilité publique.

M. DUPERRIER fait observer, sur ce dernier point, qu'une assimilation de ce genre pourrait être dangereuse, les fonction-

naires des finances en question subissant une retenue sur les bénéfices ainsi réalisés, alors que, précisément, le P. C. M. fait en ce moment campagne pour la suppression de la retenue de 20 p. 100 imposée aux ingénieurs sur leurs émoluments accessoires.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que les seuls émoluments proportionnels aux recettes ou aux dépenses faites, qu'alloue l'Etat, sont ceux qui se rapportent à des opérations engageant la responsabilité pécuniaire des comptables. Les ingénieurs ne pourraient demander une rémunération proportionnelle au montant des travaux effectués que s'ils étaient, comme les architectes, responsables pécuniairement, ce qui supposerait un changement de régime, incompatible avec toute notre organisation et avec la mobilité du personnel.

En ce qui concerne les inspecteurs généraux, le Comité a vivement insisté pour que tous ceux qui ont des services un peu chargés reçoivent le maximum d'indemnité de fonctions.

M. MASSON demande au Comité d'inscrire au programme des améliorations qu'il poursuit, le relèvement de l'indemnité pour charges de famille, qui devrait être proportionnelle à la fois au traitement et au nombre des enfants, et qui, d'autre part, devrait être acquise pour tous les enfants âgés de moins de 21 ans au lieu de 16 ans.

M. LE BESNERAIS rappelle que cette indemnité est beaucoup moins élevée pour les fonctionnaires civils que pour les militaires.

M. SÉJOURNÉ signale que les entreprises industrielles tendent à développer le sursalaire familial; aux chemins de fer du Maroc, par exemple, le sursalaire est proportionnel au traitement et croît plus que proportionnellement avec le nombre des enfants.

M. LE PRÉSIDENT déclare que le Comité est entièrement d'accord. Personnellement, il avait déjà, avant et pendant la guerre, provoqué des manifestations de l'Académie des sciences morales et politiques dans ce sens. Le Comité est profondément convaincu de la nécessité vitale pour la France d'encourager la natalité. Il a insisté et insistera sur la nécessité d'allouer aux pères de familles nombreuses des majorations proportionnelles au traitement en même temps qu'au nombre des enfants à leur charge, de les prolonger jusqu'à la majorité de ces enfants. Les allocations actuelles, indépendantes du grade et prenant fin quand l'enfant atteint 16 ans, répondent bien à la situation d'un ouvrier de l'Etat, mais nullement à celle d'un fonctionnaire, qui doit donner à ses enfants une instruction prolongée. Le Comité insistera encore sur le fait que beaucoup d'ingénieurs, désireux

de rester au service de l'Etat, sont forcés à le quitter quand leurs charges de famille deviennent telles qu'ils n'y peuvent plus faire face. Malheureusement, les associations de fonctionnaires, comme les syndicats, menés par des jeunes gens et des célibataires, sont profondément hostiles aux allocations familiales, et, quand ils ne les combattent pas ouvertement, se refusent à en tenir compte pour atténuer leur demande en ce qui concerne le salaire fixe. Il faudra mener une campagne vigoureuse, à laquelle nous consacrerons nos efforts sitôt la solution obtenue pour les indemnités de fonctions. Mais c'est là qu'il est le plus difficile d'obtenir une mesure qui ne serait pas générale (la situation de tous les fonctionnaires civils étant la même à cet égard). Les militaires échappent, heureusement pour eux, à ce nivellement.

M. PARENT demande au Comité d'examiner si l'on ne pourrait pas obtenir de l'Administration l'attribution d'indemnités spéciales aux ingénieurs chargés de la reconstruction des grands ouvrages dans les départements dévastés. Il s'agit de travaux qui vont durer de longues années encore et l'indemnité servie aux ingénieurs par le ministère des régions libérées n'a qu'un caractère provisoire.

M. MASSON appuie cette suggestion, en insistant sur le fait que certains ingénieurs ont fait réaliser à l'Etat de grosses économies sur les travaux entrepris et qu'il serait à la fois équitable et judicieux de les intéresser à ces économies.

M. FRONTARD signale l'insuffisance des avantages offerts par l'Administration aux ingénieurs des ponts et chaussées et aux ingénieurs des travaux publics envoyés dans les régions dévastées. On devrait être d'autant plus généreux à cet égard qu'en définitive, les frais de reconstitution doivent être mis à la charge de l'Allemagne. Il cite, à ce sujet, quelques cas particuliers.

M. LE PRÉSIDENT répond que le Comité n'a été saisi, en ce qui concerne les ingénieurs des régions libérées, d'aucune réclamation ayant un caractère général; si les intéressés lui transmettent une demande ayant ce caractère, il examinera avec grand soin ce qui sera possible de faire. Mais il croit impossible et d'ailleurs peu conforme aux intérêts généraux du corps, comme il l'a déjà dit, de demander des émoluments proportionnels aux dépenses faites ou aux économies réalisées. Quant à l'argument fondé sur ce que l'Allemagne payera, il ne consentirait à aucun prix à l'employer.

Tout le monde sait que les dépenses de reconstitution des régions libérées dépasseront largement ce qu'il serait possible de tirer de l'Allemagne, au moins d'ici longtemps, même si nos Alliés nous prêtaient un concours sans réserves. Tout ce qui

s'y ajoute est donc un accroissement des charges financières, sous lesquelles la France risque de succomber, et nous ne pouvons invoquer l'argument qui sert à excuser toutes les demandes exagérées dans les régions libérées.

M. LEVAILLANT demande, à ce propos, que l'Association s'occupe, désormais, de soutenir non seulement les intérêts généraux des ingénieurs, mais même les réclamations pouvant viser certains cas particuliers, quand ces cas soulèvent une question de principe intéressante pour le corps.

MM. MASSON et PARENT appuient cette observation.

M. LE PRÉSIDENT répond que le Comité a toujours examiné toute demande individuelle fondée sur la violation d'un droit ou touchant aux intérêts d'un groupe de camarades. Mais il ne peut appuyer celles dont il ne pourrait soutenir la légitimité qu'en se faisant juge, du mérite personnel de tel ou tel camarade. Il a été saisi, par exemple, de réclamations personnelles fondées sur le fait que les régions libérées auraient réduit des traitements alloués à certains camarades individuellement, pour un poste déterminé, au-dessous du chiffre d'abord offert. Le Comité soulèverait certainement de justes plaintes des camarades s'il prétendait apprécier dans quelle mesure tel ou tel d'entre eux est fondé à demander telle ou telle rémunération ne résultant d'aucun tarif. S'il s'agit de la violation d'un engagement pris envers un fonctionnaire, un recours contentieux est seul possible.

Le Comité ne pourrait intervenir qu'en cas de mesure ayant un certain caractère de généralité.

M. LEVAILLANT signale que l'Administration n'a pas encore donné complète satisfaction aux réclamations présentées par les ingénieurs démobilisés au sujet des indemnités du contrôle de chemin de fer et tramways dont ils bénéficiaient avant leur mobilisation et dont ils ont été privés pendant leur présence sous les drapeaux.

M. LE PRÉSIDENT répond que le Conseil général des ponts et chaussées a mis la plus grande bonne volonté à chercher une solution. Il a convoqué les représentants du Comité. Personne n'a trouvé une solution. Les cas où l'argent est disponible sont en nombre infime. On ne peut le réclamer ni à ceux qui l'ont reçu ayant effectué le service, ni aux compagnies qui ne l'ont pas payé, leur propre service étant désorganisé. Dans deux cas où il y avait eu des abus réels, on n'aurait pu rechercher une solution que dans une action directe contre des camarades qui a paru sortir du rôle du Comité.

M. JOYANT demande au Comité s'il s'est préoccupé d'examiner l'influence que pourra avoir sur l'avancement des jeunes ingé-

nieurs le nombre extraordinairement élevé des promotions d'élèves ingénieurs actuellement présents à l'École des ponts et chaussées.

M. CHESNEAU fait observer que le même fait existe à l'École des mines, mais qu'il n'y a là qu'une apparence, car les promotions récentes d'élèves ingénieurs des ponts et chaussées et des mines ont porté sur tout un groupe de promotions de sortie de l'École polytechnique, et, en réalité, le pourcentage d'élèves ingénieurs prélevés sur ces dernières n'est pas plus élevé qu'il ne l'était en moyenne avant la guerre.

M. LE PRÉSIDENT ajoute qu'il a toute sa vie combattu les irrégularités de recrutement, qui, en temps normal, répondent fort mal au but. car les nombreuses promotions arrivent au service après que les besoins momentanés qui les motivaient ont pris fin et obligent ensuite à diminuer le recrutement, ralentissent l'avancement et toutes sortes de mouvements. Mais il faut bien reconnaître qu'après cinq ans de guerre, on ne peut éviter des à-coups dans la réorganisation des services et que le nombre des départs d'ingénieurs rend toutes prévisions sur l'avancement futur bien incertaines.

MM. PRINCE et DEBÈS demandent au Comité d'insister auprès de l'administration pour le relèvement des tarifs des frais de tournées et des indemnités de déménagement en cas de changement de résidence, ainsi que pour l'attribution régulière d'indemnités d'intérim.

M. LE PRÉSIDENT répond que les questions sont de celles que les finances accrochent, toujours pour leur donner une solution commune à l'ensemble des fonctionnaires. Le Comité a maintes fois insisté, notamment sur les frais de déménagement, dont l'insuffisance est un scandale criant. Il ne paraît pas y avoir d'autre solution satisfaisante que le remboursement des dépenses réelles, tout forfait devant être tantôt très insuffisant, tantôt excessif.

M. PRINCE voudrait savoir quel tarif le Comité a demandé pour les frais de tournées et regrette que le *Bulletin* ne l'ait pas indiqué.

M. LE PRÉSIDENT répond qu'il n'a pas le souvenir des chiffres formulés. Il ajoute que, dans des pourparlers de ce genre, le Comité est souvent obligé de modifier ses demandes pour accroître les chances de succès en tenant compte des objections formulées.

M. LE BESNERAIS croit devoir insister à nouveau, avant la clôture de la discussion, sur les deux mesures dont la proposition semble avoir recueilli l'assentiment unanime de l'Assemblée, à savoir l'amélioration de l'indemnité pour charges de

famille et le relèvement des crédits destinés au service des indemnités de fonctions.

M. LE PRÉSIDENT déclare que le Comité est entièrement d'accord sur ces deux points.

Personne n'ayant plus d'observation à présenter, M. BURQUIN, trésorier de l'Association, donne lecture du compte rendu ci-après de la gestion financière des exercices 1918-1919 et 1919-1920, qui ont été vérifiés par M. LE BESNERAIS, désigné par l'Assemblée générale, et par MM. VALETTE et JACQUET.

Comptes des années sociales 1918-1919 et 1919-1920.

Mes chers Camarades,

L'article 13 des statuts stipule que l'Assemblée générale est appelée à approuver les comptes de l'année sociale précédente. Comme aucune Assemblée générale n'a eu lieu au cours de l'année sociale 1919-1920, je dois soumettre à votre approbation à la fois les comptes des années sociales 1918-1919 et 1919-1920, qui comprennent la période écoulée du 1^{er} novembre 1918 au 31 octobre 1920.

Le nombre des adhérents, qui était de 724 au 1^{er} novembre 1918, était au 1^{er} novembre 1919 de 792.

Au cours de l'année sociale écoulée, nous avons enregistré 86 adhésions nouvelles.

Le nombre des membres démissionnaires ou décédés s'est élevé à 17.

Le nombre des sociétaires au 1^{er} novembre 1920 est, dès lors, de 861.

Les sociétaires se répartissent ainsi :

Sociétaires perpétuels : 88, dont 80 vivants;

Souscripteurs annuels, 781.

Total égal : 861.

I. — Comptes de l'année sociale 1918-1919.

I. — RECETTES.

1° COTISATIONS.

Les cotisations perçues se répartissent ainsi :

a) Cotisations de l'année courante :

336 cotisations à 15 francs.	5.040 »
382 cotisations à 10 francs.	3.820 »
9 cotisations à 5 francs.	45 »

b) Cotisations arriérées :

Deux cotisations à 15 francs.	30 »
Une cotisation à 10 francs.	10 »

A reporter.... 8.945 »

Report..... 8.945 »

2° INTÉRÊTS DE VALEURS MOBILIÈRES ET DE DÉPÔTS EN BANQUE.

a) Coupons.	1.307 47	
b) Intérêts provenant du remboursement de bons de la défense nationale.....	197 90	
c) Intérêts servis par le Crédit industriel et commercial.	9 90	
		<u>1.515 27</u>

3° RECETTES DIVERSES.

Excédent des recettes diverses sur les dépenses diverses..... 37 30

TOTAL..... 10.497 57

II. — DÉPENSES.

1° Frais généraux d'administration.	2.961 95
2° Tournées et voyages et réception des ingénieurs étrangers (excédent des dépenses sur les recettes).....	2.287 30
3° Diners périodiques.	82 »
4° Publications de l'Association.	1.796 75
5° Abonnements collectifs (excédent des dépenses sur les recettes).	887 05

TOTAL..... 8.015 05

Excédent général des recettes sur les dépenses :

10.497 fr. 57 — 8.015 fr. 05 = 2.482 fr. 52

à verser, conformément aux statuts, au fonds de réserve.

II. — Comptes de l'année sociale 1919-1920.

RECETTES.

1° COTISATIONS.

Les cotisations suivantes ont été perçues :

a) Cotisations de l'exercice :

267 cotisations à 30 francs.....	8.010 »
300 cotisations à 20 francs.....	6.000 »
92 cotisations à 15 francs.....	1.380 »
122 cotisations à 10 francs.....	1.220 »
	<u>16.610 »</u>
781	

b) Cotisations arriérées :

5 cotisations à 15 francs.....	75 »
7 cotisations à 10 francs.....	70 »
	<u>145 »</u>

A reporter..... 16.753 »

Report..... 16.755 »

c) Cotisations payées par anticipation :

1 cotisation à 20 francs.....	20 »	
1 cotisation à 15 francs.....	15 »	
1 cotisation à 10 francs.....	10 »	
		<u>45 »</u>
		16.800 »

2° ABONEMENTS COLLECTIFS.

Excédent des recettes : 9.880 fr. 05 sur les dépenses, 9.830 fr. 05. 50 »

3° INTÉRÊTS DE VALEURS MOBILIÈRES ET DE DÉPÔTS EN BANQUE.

a) Coupons de titres en dépôt au Crédit industriel et commercial.	1.201 »	
b) Intérêts servis par le Crédit industriel et commercial.	24 55	
c) Intérêts provenant du remboursement de bons de la défense nationale.	245 »	
		<u>1.470 55</u>

4° VENUE ET REMBOURSEMENT DE TITRES.

Excédent du prix du remboursement de deux obligations Bourbonnais amorties.....	976 »	
Sur le prix d'achat des ces valeurs : $2 \times 9.651 : 22 = \dots$	877 36	<u>98 64</u>
TOTAL des recettes de l'exercice.....		<u><u>18.419 19</u></u>

DEPENSES.

1° Frais généraux d'administration (comptes de l'agent comptable, 4.358 fr. 50; comptes du Crédit industriel, 37 fr. 80)....	4.394 30	
2° Tournées et voyages et réceptions d'ingénieurs étrangers...	» »	
3° Diners.	» »	
4° Publications de l'Association (<i>Bulletin du P. C. M.</i>).....	4.217 15	
5° Souscriptions diverses.	300 »	
6° a) Remboursement de frais de transport en chemin de fer des membres du Comité résidant en province.....	398 95	
b) Dépenses diverses (excédent des dépenses sur les recettes).	1.631 80	
		<u><u>10.942 20</u></u>

Excédent des recettes sur les dépenses :

18.419 fr. 19 — 10.942 fr. 20 = 7.476 fr. 99,

à verser, conformément aux statuts au fonds de réserve.

Les chiffres qui précèdent ne peuvent être guère comparés à ceux des années antérieures en raison, notamment, du changement de tarif des cotisations.

Grâce au nouveau tarif, le montant des cotisations annuelles a atteint 16.800 francs, alors qu'il ne s'élevait antérieurement qu'à 9.000 francs environ.

Les intérêts des valeurs en Banque ont peu varié. A noter que deux obligations des chemins de fer bourbonnais amorties ont été remboursées.

En ce qui concerne les dépenses, elles ont subi la progression de toutes choses.

Les frais généraux d'administration accusent un excédent de 2.000 francs environ sur ce qu'ils étaient dans le précédent exercice.

Cette augmentation est due au relèvement des émoluments de notre agent comptable et aussi au renchérissement des papiers imprimés, affranchissements, etc.

Le Comité a décidé d'accorder aux Congrès de la route et de la navigation les souscriptions consenties avant la guerre.

Les frais d'impression du *Bulletin du P. C. M.* ont été particulièrement élevés. La dépense de 4.217 fr. 15 comprend les frais nécessités par l'impression et l'expédition des *Bulletins* n° 3 et 4, de 1919, et n° 1, 2, 3 et 4, de 1920.

Nous devons faire remarquer que la périodicité de notre *Bulletin*, qui était de trois à quatre numéros par an avant guerre, est passée, à sept numéros en 1920. Nous espérons pouvoir faire mieux encore et répondre ainsi au désir de la majorité de nos camarades. Un chapitre de dépenses apparaît pour la première fois, c'est celui relatif au transport en chemin de fer des membres du Comité résidant en province.

Sous la rubrique « Dépenses diverses » figurent les frais des services religieux des ingénieurs tués à l'ennemi.

Les recettes et les dépenses des abonnements collectifs, conformément aux vœux antérieurement émis, se balancent très sensiblement.

Les frais de dîners, qui ont réuni plusieurs fois un certain nombre de camarades, ont été entièrement soldés par les participants.

I. — FONDS SOCIAL.

Le fonds social, constitué, par l'accumulation des cotisations des souscripteurs perpétuels, s'élevait, au 1^{er} octobre 1919, à..... 12.150 »

Il s'est augmenté pendant l'année 1919-1920 des versements effectués :

- | | |
|--|---------|
| a) Par 28 souscripteurs qui ont antérieurement rédimé leurs cotisations au nouveau tarif de 300 francs..... | 8.400 » |
| b) Par 13 souscripteurs qui ont continué à effectuer des versements partiels de 50 francs sur la cotisation de 200 francs. | 650 » |
| c) Par 1 souscripteur qui s'est libéré des deux versements de 50 francs qu'il avait encore à effectuer..... | 100 » |

Le fonds social est dès lors au 31 octobre 1920..... 21.300 »

II. — FONDS DE RESERVE.

Le fonds de réserve auquel sont versés les excédents annuels des recettes courantes sur les dépenses s'élevait, au 1^{er} novembre 1919, à 34.627 fr. 71.

L'excédent des recettes sur les dépenses de l'année sociale 1919-1920 s'élève à 7.476 fr. 99.

Le fonds de réserve est dès lors, au 31 octobre 1920, de 42.104 fr. 70.

L'ensemble du fonds social et du fonds de réserve s'élève à :

21.300 fr. + 42.104 fr. 70 = 63.404 fr. 70.

Il a été utilisé en achat de valeurs mobilières. Au cours de l'exercice, nous avons souscrit à une obligation communale 1920 et à 500 francs de rente 5 p. 100 1920. Les valeurs en portefeuille comprennent actuellement :

	Prix d'achat (frais compris)
120 francs de rente française 3 p. 100.....	3.980 15
86 francs de rente française 5 p. 100 1916.....	1.505 »

85 francs de rente française 4 p. 100 1918.....	1.504 50
500 francs de rente française 5 p. 100 1920.....	10.000 »
10 obligations Crédit foncier communales 1891.....	3.995 95
7 obligations foncières 1913.....	3.379 35
1 obligation communale 1920.....	492 95
14 Ouest 2 1/2 p. 100.....	5.471 32
6 P.-O. 2 1/2 p. 100.....	2.544 05
20 (1) obligations Bourbonnaises 3 p. 100.....	8.773 64
9 obligations chemin de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan..	3.629 25
10 obligations chemin de fer franco-éthiopien 3 1/2 p. 100....	3.587 90
Il résulte des données précédentes qu'il reste disponible à la fin de l'année 1920-1921, une somme de :	
63.401 70 — 48.851 06 =.....	14.553 64
Une partie de cette somme a été employée à l'achat de bons de la défense nationale, dont le montant s'élève au 31 octobre 1920 à.....	6.930 »
	<hr/>
Le reliquat disponible est donc au 31 octobre 1920 de.....	7.623 64
	<hr/>
Il est égal à l'encaisse de la Banque.....	6.339 64
augmenté de l'encaisse de l'argent comptable.....	1.284 »
	<hr/>
Soit.....	7.623 64
	<hr/>

Cette somme est destinée notamment à l'acquisition, au cours de l'année sociale 1920-1921, d'un titre de rente nationale 6 p. 100.

Tel est le résumé des comptes que le Comité d'administration a l'honneur de soumettre à votre approbation.

L'approbation de ces comptes, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

M. LE PRÉSIDENT proclame, enfin, les résultats du scrutin qui a été ouvert pour le renouvellement partiel du Comité en 1921. Il rappelle que l'Assemblée avait à élire six membres, en remplacement d'un nombre égal de membres sortants, non rééligibles aux termes des statuts, MM. ARBELOT, BOUTTEVILLE, COLLIGNON, DUVAL, GUYOT et VERRIÈRE.

Il a été produit sept candidatures. La rédaction de la circulaire indiquant comment devaient être formulés les votes n'a pas été sans difficultés, à cause des règles relatives à la composition du Comité comme résidences, grades, représentation des deux corps, qui ne permettent pas aux électeurs de prendre tout simplement les six noms leur plaisant le plus sur sept.

Le président saisit l'occasion de remercier le secrétaire sortant, M. ARBELOT, du concours dévoué poursuivi malgré les plus cruelles épreuves privées, et aussi de remercier M. DUPONT, dont le zèle assure la publication du *Bulletin* dans les conditions les moins onéreuses compatibles avec la situation. Beaucoup de ca-

(1) Compte tenu des deux obligations remboursées en 1920.

marades regrettent que sa situation de démissionnaire ne permette pas de le nommer en titre membre du Comité, où il vient régulièrement apporter sa collaboration gracieuse.

RÉSULTAT DU SCRUTIN.

Le nombre des votants a été de 333.
A déduire, bulletins blancs ou nuls, 16.
Nombre des suffrages exprimés, 317.
Majorité absolue, 159.

Ont obtenu :

MM. DEGOVE, I. O. P.	317	voix.
ROUELLE, E. I. P.	316	—
HUCHET, I. O. M.	314	—
LE BOURHIS, I. O. P.	313	—
JACQUET, I. O. P.	312	—
PARENT, I. C. P.	163	—
DEBÈS, I. C. P.	133	—
DIVERS.	5	—

En conséquence, MM. DEGOVE, HUCHET, LE BOURHIS, JACQUET et PARENT sont nommés membres du Comité de l'Association pour trois ans et M. ROUELLE pour un an.

La séance est levée à 17 h. 30.

Le Président,
C. COLSON.

× ×

**Procès-verbal de la séance tenue par le Comité
à l'issue de l'Assemblée générale.**

Présents : MM. COLSON, VIDAL, BÈS DE BERC, LOIRET, WATIER, BUQUIN, VALETTE, DEGOVE, LE BOURHIS, JACQUET, ROUELLE.

Le Comité constitue son bureau et nomme : MM. COLSON, président; BÈS DE BERC et WATIER, vice-présidents; BUQUIN, trésorier; DEGOVE, secrétaire; ROUELLE, secrétaire adjoint.

Il décide qu'il tiendra ses séances le quatrième mardi de chaque mois, à 17 heures. La prochaine séance est fixée au 22 février, à 17 heures.

La séance est levée à 18 heures.

Le Président,
C. COLSON.

II

Composition du Comité et du Bureau élu le 23 janvier 1921.

NOMS.	GRADES.	ADRESSES.	SOR- TANT à la FIN DE
<i>Président :</i>			
MM.			
COLSON (Clément)	Insp. G. P. C.	139, boulevard Saint-Germain, Paris (VI ^e).	1922
<i>Vice Présidents :</i>			
BÈS DE BERG.....	Ing. C. M....	31, rue de Liège, Paris (VIII ^e)	1921
WATIER.....	Ing. C. P. C.	Orléans (Loiret)	1922
<i>Secrétaire :</i>			
DEGOVE	Ing. O. P. C.	246, boulevard Saint-Germain, Paris (VII ^e)	1923
<i>Secrétaire adjoint :</i>			
ROUELLE.....	Elève I. P. C.	28, rue des Saints Pères. Paris (VII ^e)	1921
<i>Trésorier :</i>			
BURQUIN.....	Ing. O. P. C.	44, rue du Renard, Paris (IV ^e).....	1921
<i>Membres :</i>			
VIDAL.....	Insp. G. P. C.	3, avenue Mozart, Paris (XVI ^e).....	1922
LOIRET.....	Ing. C. M....	7, rue d'Avejan, Alais (Gard)	1921
BERTRAND (Vital)	Ing. C. P. C.	3, rue Clerjot, Laon (Aisne).....	1921
RICHARD (Henri).	Ing. C. P. C.	Angoulême (Charente).....	1922
RIBOUD.....	Ing. C. P. C.	9, rue Moncey, Paris (IX ^e).....	1921
DETREUF.....	Ing. C. P. C.	25, rue de la Nuée Bleue, Strasbourg....	1922
PARLNI.....	Ing. C. P. C.	Beauvais (Oise).....	1923
FUCHT.....	Ing. O. M.	Valenciennes (Nord).....	1923
NAUD.....	Ing. O. P. C.	72, rue de la Pompe, Paris (XVI ^e).....	1921
VALETIE.....	Ing. O. P. C.	Annecy (Haute-Savoie).....	1922
LE BOURHIS.....	Ing. O. P. C.	Le Havre (Seine Inférieure).....	1 23
JACQUET.....	Ing. O. P. C.	Nancy (Meurthe et Moselle).....	1923

Délégué pour la préparation du Bulletin du P. C. M. :

M. DUPONT (Paul), ancien ingénieur O. P. C., 16, rue Franklin, Paris (XVI^e) et
244, boulevard Saint-Germain, les mardi, jeudi et samedi, de 15 à 17 heures;

M. LE CREURER, agent comptable, 117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (VI^e).

III

Banquet de l'Association professionnelle

DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Présidé par M. Le Trocquer, Ministre des travaux publics.

Le 22 janvier 1921, l'Association a repris la tradition des banquets annuels. M. le Ministre des travaux publics nous a fait l'honneur de présider cette réunion, et M. Rio, sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, a bien voulu se joindre à lui. Se sont également rendus à notre invitation : M. COLLARD-HOSTINGUE, chef du cabinet du Ministre, et MM. COZIC, président; OUDINER et COTTINET, vice-présidents de l'Association des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. 110 camarades ont pris part au banquet.

Au dessert, M. le Président de l'Association a remercié le Ministre en ces termes :

Monsieur le Ministre et, permettez-moi d'ajouter avec la liberté qu'autorise ma qualité de votre antique, très antique, mon cher Camarade, je suis heureux et fier que le poste qui m'a été confié, un peu malgré moi, par les membres de nos deux corps, me confère aujourd'hui l'honneur de vous souhaiter la bienvenue parmi nous.

En nous entendant parler d'un banquet ministériel ces jours-ci, les personnes peu au courant de ce qui se passe au ministère des travaux publics, nous disaient : « Vous devez être embarrassés, avec la crise. » Mais nous, Monsieur le Ministre, nous ne l'étions pas. Nous savions bien que, quel que fût l'homme politique que la confiance du Président de la République et des Chambres désignerait pour constituer le nouveau cabinet, il ne se priverait pas du concours du Ministre qui, il y a quelques mois, a sauvé la France d'un grave péril en sachant maintenir l'ordre malgré les tentatives faites pour arrêter la circulation des chemins de fer, et qui, ensuite, a libéré les cheminots de la tyrannie des diverses variétés de révolutionnaires ne se distinguant les uns des autres que parce que les uns croient le moment venu de détruire l'ordre social, tandis que les autres espèrent y mieux réussir en attendant un peu; du Ministre qui a eu le courage, peut-être plus difficile encore, de passer une convention avec les compagnies de chemins de fer et de la faire voter à la Chambre. Quand vous avez à défendre devant le Sénat la meilleure ou la moins mauvaise (les deux locutions sont synonymes) des conventions possibles, au moment où l'incertitude que donne au sens du mot franc le régime du papier-monnaie rend presque impossible tout traité de longue durée, et où cependant le salut du crédit public exige que la situation des réseaux soit mise, pour toute la durée des concessions, en harmonie avec une si-

tuation si nouvelle, vous étiez inamovible, Monsieur le Ministre, et nous pouvions compter que vous nous présideriez aujourd'hui. (*Applaudissements.*)

En vous parlant au nom de notre Association, je manque peut-être un peu de logique, car j'ai toujours fait profession de ne pas être un chaud admirateur des associations de fonctionnaires, ni même un partisan passionné des associations en général. Lorsque j'étais jeune, on reprochait aux Français de ne pas savoir s'associer et on leur opposait l'esprit des Anglais, si habitués à se grouper, celui des Allemands, dont on disait déjà, il y a plus d'un siècle, qu'aucun d'eux ne se sent à son aise s'il ne fait partie d'une douzaine de « Vereine ». Les Français ont bien changé. Je suis membre de force associations; je prends une part active à la gestion de beaucoup d'entre elles, et je sais combien on y perd de temps pour obtenir bien peu de résultats utiles. Mais il faut bien reconnaître que, du moment que l'habitude s'est établie parmi les fonctionnaires de s'associer, aucun corps ne peut s'y soustraire : c'est un de vos prédécesseurs, Monsieur le Ministre, qui a dit le premier à ceux d'entre nous qui se plaignaient de voir trop souvent oublier nos intérêts intimement liés à ceux de nos services : « Pourquoi n'y a-t-il pas quelqu'un qui puisse me parler en votre nom ? » C'est sur son invitation que nous nous sommes constitués et, depuis pas mal de temps déjà, nous allons déranger et ennuyer vos prédécesseurs, et vous peut-être plus encore qu'aucun d'entre eux, parce que nous savons quel accueil nous trouverons chez vous.

En qualité de vieil économiste, je n'aurais jamais consenti à vous apporter un cahier de revendications fondées sur l'idée d'obtenir plus que ne vaut notre travail, en gémissant sur notre situation difficile et sur le malheur des temps. Nous n'invoquons que la vieille loi économique de l'offre et de la demande : c'est sur elle seule que nous nous fondons. Quand nous vous prions de faire accepter par le terrible Ministre des finances nos réclamations. Et nul ne peut dire que ce sont nos intérêts que nous avons en vue quand nous les formulons, car la plupart d'entre nous ne seraient pas en peine de trouver ailleurs ce que l'Etat nous refuse. Par l'effet de la loi de l'offre et de la demande, les services publics d'ingénieurs sont chaque jour abandonnés par des hommes qui auraient tenu à honneur de ne servir que l'Etat, mais qui sont bien obligés de partir quand l'Etat leur refuse ce qui leur est indispensable, tandis que l'industrie insiste pour qu'ils acceptent d'elle deux ou trois fois davantage.

On dit quelquefois : « Ce sont les meilleurs qui s'en vont. » Nous connaissons, nous, beaucoup de camarades restés au service et tout aussi capables que ceux qui ont été appelés à occuper au dehors des postes brillants. Mais, aussitôt que l'un d'eux occupe une fonction un peu en relief, qu'il a pu y acquérir un peu d'expérience et montrer ce qu'il vaut, l'industrie vient vous le prendre. L'Etat n'arrive plus à préparer des agents pour les grands emplois, à garder ceux qu'il y met, à cause de l'insuffisance de la rémunération.

Pour parer à ce danger public, nous passons notre temps et nous dérangeons sans cesse vos collaborateurs et vous-même en allant quêter d'infimes allocations. Ce n'est pas par goût que nous nous attachons à ces misères. Pour atténuer l'écart entre ce que nous donne l'Etat et ce que nous pourrions trouver ailleurs, ce sont les traitements qu'il faudrait relever. Mais on ne peut pas relever les traitements à cause de l'absurde péréquation, qui est l'œuvre de la majorité des associations de fonctionnaires.

Le ministère des finances a admis cette péréquation, parce que ce qu'il accordait aux uns servait immédiatement d'argument aux demandes des autres, et on sait ce qu'il en coûte au budget. On a donné à des hommes occupant des fonctions qui n'exigeaient ni talent, ni effort, le traitement de fonctionnaires remplissant ailleurs des fonctions laborieuses et difficiles, avec un grade assimilé au leur; on attribue le salaire nécessaire

pour vivre à des emplois ne justifiant qu'un salaire d'appoint, puisqu'ils n'empêchent pas leur titulaire de travailler ailleurs. En même temps, on refuse de porter les émoluments des agents que l'industrie appelle, en leur faisant les offres les plus séduisantes, à un niveau permettant à ceux d'entre eux qui en ont le désir de rester au service de l'Etat. L'Administration peut encore, à la rigueur, garder des célibataires: pour l'homme marié, pour le père de famille sans fortune, partir devient souvent un devoir envers les siens, même quand il préfère le service public.

C'est un des points sur lesquels nous avons le plus souvent appelé l'attention des pouvoirs publics; si on veut que les fonctionnaires qui ont des enfants à élever puissent rester au service de l'Etat, il faut que les indemnités pour chargés de famille ne soient pas dérisoires, qu'elles soient proportionnelles aux traitements qui répondent aux conditions diverses d'existence, au lieu d'être les mêmes pour tous les grades. Et, malheureusement, plus leur insuffisance oblige les pères de famille à partir, plus les associations menées par les célibataires et les jeunes gens sont hostiles à ce que les sacrifices budgétaires soient réservés aux familles.

Nous sommes obligés, Monsieur le Ministre, de vous demander une foule de petites compensations pour faire la monnaie des augmentations des traitements et des allocations familiales qui seraient justifiées. Nous cherchons de tous côtés, nous vous sollicitons au sujet des indemnités de fonctions, des frais de tournées, des frais de contrôle, et nous avons l'air de mendiants. Il faut bien trouver quelque chose qui rétablisse un certain équilibre avec les situations que nous pourrions avoir ailleurs, qui retienne les camarades dans les rangs du service public.

Pour les ponts et chaussées, le problème est résolu pour la moitié de nos camarades seulement, par les services vicinaux, par les allocations locales des services maritimes, et bientôt, nous l'espérons, par des allocations analogues des chambres de commerce qui intéressent la navigation intérieure, et par l'Office de la navigation.

Dans les mines, l'immense majorité des services ne comporte à peu près rien en sus du traitement, en sorte que les cadres se vident complètement et que, parfois même, l'enseignement ne peut être assuré par des hommes un peu expérimentés dans ce corps savant.

Le recrutement sera toujours assuré par le prestige de nos corps, mais la plupart des jeunes gens partent dès qu'ils savent leur métier. Ce n'est donc point dans notre intérêt, Monsieur le Ministre, mais dans celui des services publics, pour lesquels nous avons une affection profonde, que nous vous demandons d'améliorer nos situations. C'est pour les empêcher de se désorganiser que nous vous avons tant ennuyé, Monsieur le Ministre. Nous sommes heureux de vous remercier de l'accueil que vous avez toujours fait à des démarches répétées, quand vous vous heurtiez à la difficulté d'obtenir la signature indispensable de votre collègue des finances, et quand les démarches que nous faisons également auprès de lui et de ses collaborateurs n'arrivaient pas à lever les objections.

Nous avons tenu à nous occuper aussi de questions où l'intérêt général de nos services est moins étroitement lié au nôtre. Nous vous avons présenté une étude sur l'organisation des ports, tendant à assurer le maintien des services d'exploitation qui y sont indispensables, même dans ceux que les intéressés ne croiraient pas devoir placer sous le régime de l'autonomie, que personne ne paraît bien pressé d'adopter, malgré les changements répétés apportés aux lois et règlements qu'on veut rendre responsable de ce retard.

Nous avons remis cette étude au prédécesseur de M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la marine marchande, que je saisis l'occasion de remercier d'avoir bien voulu se joindre à nous. Je remercie aussi M. le Chef de cabinet et les représentants de nos collaborateurs si appréciés, les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, d'avoir bien voulu venir s'asseoir à cette table. Je vous remercie encore une fois vous-même, Monsieur le

Ministre, de vous être rendu à notre invitation, en buvant à ceux qui ont bien voulu se déranger pour passer quelques instants dans une réunion intime, à laquelle la publicité et la politique sont toujours restées étrangères.

M. le Ministre a répondu par les paroles suivantes :

Cher Président, chers Camarades,

Je suis heureux que le premier banquet présidé par le Ministre ressuscite, soit précisément celui qui groupe autour de cette table ses amis et camarades des grands corps des ponts et chaussées et des mines. Vous n'avez pas à me remercier, mon cher Président, d'avoir répondu à l'appel que vous m'aviez adressé; c'est moi qui vous remercie de votre invitation et surtout de la façon dont vous l'avez formulée, en précisant qu'au milieu de vous, mes chers Camarades, je me trouverai simplement en famille et au milieu d'amis. (*Applaudissements.*)

Je viens donc causer avec vous très simplement, reprenant les divers points qu'a formulés tout à l'heure M. le président COLSON, avec cette autorité que lui confère son caractère, comme une carrière tout entière consacrée à l'intérêt supérieur du pays. (*Applaudissements.*)

M. COLSON nous a dit quels étaient vos desiderata; je les connais, mes chers Amis, pour les avoir vécus et sentis moi-même; il est certain qu'à l'heure actuelle, c'est un des problèmes les plus graves que celui qui consiste à retenir parmi nous ceux qui sont tentés de nous quitter.

En effet, si nous avons le droit de compter sur vous pour mener à bien la grande œuvre qui s'impose à nous, vous avez aussi des revendications à formuler; vous avez le droit de préciser vos préoccupations matérielles, essentiellement légitimes. On a parlé de péréquation, c'est, en effet, un mot fort à la mode; je l'entends souvent; mais, mes chers Camarades, vous n'avez pas tous la bonne fortune d'être comme ces deux camarades que je vois assis côte à côte et qui furent les détenteurs successifs de la fameuse caisse aux cinq milliards. (*Rires.*)

Je sais ce que veulent les ingénieurs des ponts et chaussées; aussi je dis que c'est une formule un peu simpliste que cette péréquation qui, en réalité, n'en est pas une. Je ne connais qu'une péréquation juste et équitable, celle qui donne salaire égal à travail et à conditions de travail égales. Il faudrait précisément démontrer qu'on a appliqué cette formule, en vous assimilant uniquement aux fonctionnaires qui ont votre passé et votre acquis.

Je tends être votre avocat, vous le savez, vous me connaissez; je ne veux pas faire ici des promesses que je ne tiendrais pas. Je suis intervenu et j'interviendrai encore aussi efficacement que je le puis auprès du Ministre des finances pour défendre vos droits; je vous demande de me faire confiance et de me laisser agir pour le mieux.

Entrant dans le détail, je dirai à M. MILLOR, mon successeur et ami, qui est présent à cette table, d'ouvrir aussi larges que possible les cordons de sa bourse pour améliorer la situation des ingénieurs s'occupant de navigation. Quant à ceux qui s'occupent de questions vicinales, la question reçoit une solution pour eux par la réduction, voire même la suppression, des prélèvements de l'Etat sur leurs allocations spéciales.

Reste la question du corps des mines et aussi la question de ceux que j'appellerai les hauts fonctionnaires, les plus hauts des fonctionnaires des corps des ponts et chaussées et des mines, car, il faut bien le dire, la situation des inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines n'est vraiment pas ce qu'elle devrait être. (*Applaudissements.*)

Vous ne vous êtes pas contenté, mon cher Président, de parler de ces revendications matérielles. Vous avez fait allusion à certaines suggestions que vous m'avez apportées à mon cabinet. Et, à ce propos, je ne saurais trop le répéter, je serais navré si, ayant quelque chose à me dire au nom des camarades, vous ne veniez pas frapper à ma porte. Vous avez donc

rappelé l'étude pour l'organisation des ports maritimes que vous m'avez remise. Puisque j'ai le très grand plaisir d'avoir à mes côtés M. Ricq, Sous-Secrétaire d'Etat à la marine marchande, chargé d'un portefeuille particulièrement important, et de qui je ne puis faire un plus grand éloge qu'en disant que ce portefeuille n'est pas trop lourd pour ses épaules; je lui demande de se faire montrer cette étude remarquable, élaborée par un certain nombre de camarades qui, s'inspirant d'une véritable pratique et d'une expérience des choses, ont présenté des conclusions d'un plus haut intérêt général.

Mon cher Président, vous avez médité de l'Association. Permettez-moi de vous dire que nous avons déjà bataillé quelquefois sur les champs de l'économie politique; je me rappelle certains sujets où je prenais un peu corps à corps la thèse de l'économie politique, pour y opposer celle de l'économie nationale; sur bien des points, les événements nous ont mis d'accord, précédant un peu de chaque théorie. (*Sourires.*) Vous avez un peu médité, disais-je de l'Association; et, pourtant, n'est-ce pas l'Association qui vous a permis, en vous groupant, de concrétiser vos revendications, seul moyen de les faire aboutir pratiquement? Par elle, mes chers camarades, vous avez pu donner mandat d'être vos porte-paroles à quelques-uns d'entre vous ayant et méritant votre confiance. L'Association a donc du bon.

En tout cas, je me félicite qu'elle m'ait permis, ce soir, mes chers Amis, de vous dire toute ma sympathie, toute mon amitié, comme de vous prier instamment de ne pas voir en celui qui vous parle un Ministre, mais de voir ce qu'il sera toujours pour vous: un camarade et un ami (*Applaudissements prolongés.*)

IV

Documents.

Ministère des travaux publics.

Le Président de la République française.

Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

Vu le décret du 13 octobre 1851, portant organisation du corps des ponts et chaussées, et notamment l'article 11, relatif à la nomination des ingénieurs en chef des ponts et chaussées;

Vu le décret du 18 septembre 1920, portant modification des conditions de nomination et d'avancement des ingénieurs en chef et des inspecteurs généraux des ponts et chaussées, et notamment l'article 2, relatif aux dispositions transitoires:

Le Conseil d'Etat entendu :

Décète :

Art. 1^{er}. Les paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 2 (Dispositions transitoires) du décret susvisé du 18 septembre 1920 sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes :

« A titre transitoire, la durée minima de trois ans, exigée pour la nomination au grade d'ingénieur en chef de 2^e classe, est réduite à deux ans pour les ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe qui comptaient, au 1^{er} août 1914, au moins deux ans d'ancienneté dans la 3^e classe de leur grade.

« La durée minima de trois ans, exigée pour la nomination au grade d'ingénieur en chef de 1^{re} classe, est réduite à un an pour les ingénieurs en chef de 2^e classe qui comptaient, au 1^{er} août 1914, au moins deux ans d'ancienneté dans la 2^e classe du grade d'ingénieur ordinaire. »

Art. 2. Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 21 janvier 1921.

A. MILLERAND.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

YVES LE TROCQUER.

Un décret identique a été pris par les Mines à la même date.

V

Divers

Abonnements collectifs pour 1921.

Les camarades qui désireraient souscrire un abonnement, pour 1921, au nouveau périodique *Annales de la houille blanche*, sont invités à adresser d'urgence leur demande à M. LE CREURER, 117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (VI^e).

PRIX DE L'ABONNEMENT.

1 ^{er} abonné non direct.....	9 »
2 ^e abonné.	7 50
3 ^e abonné.	5 »
4 ^e abonné conservant la publication.....	12 »

NOTE.

M. BOLLLOCHE, ingénieur des ponts et chaussées à Beauvais, signale que, le jour de l'Assemblée générale à l'École des mines, un camarade a emporté par mégarde son parapluie (aiguille, manche recourbé, avec petits cercles d'argent).

L'auteur de l'erreur est prié de se mettre en relation avec M. BOLLLOCHE, qui tient à sa disposition le parapluie laissé en échange.

Le Gerant : M LE CREURER,
117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (VI^e).