

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN  
DU

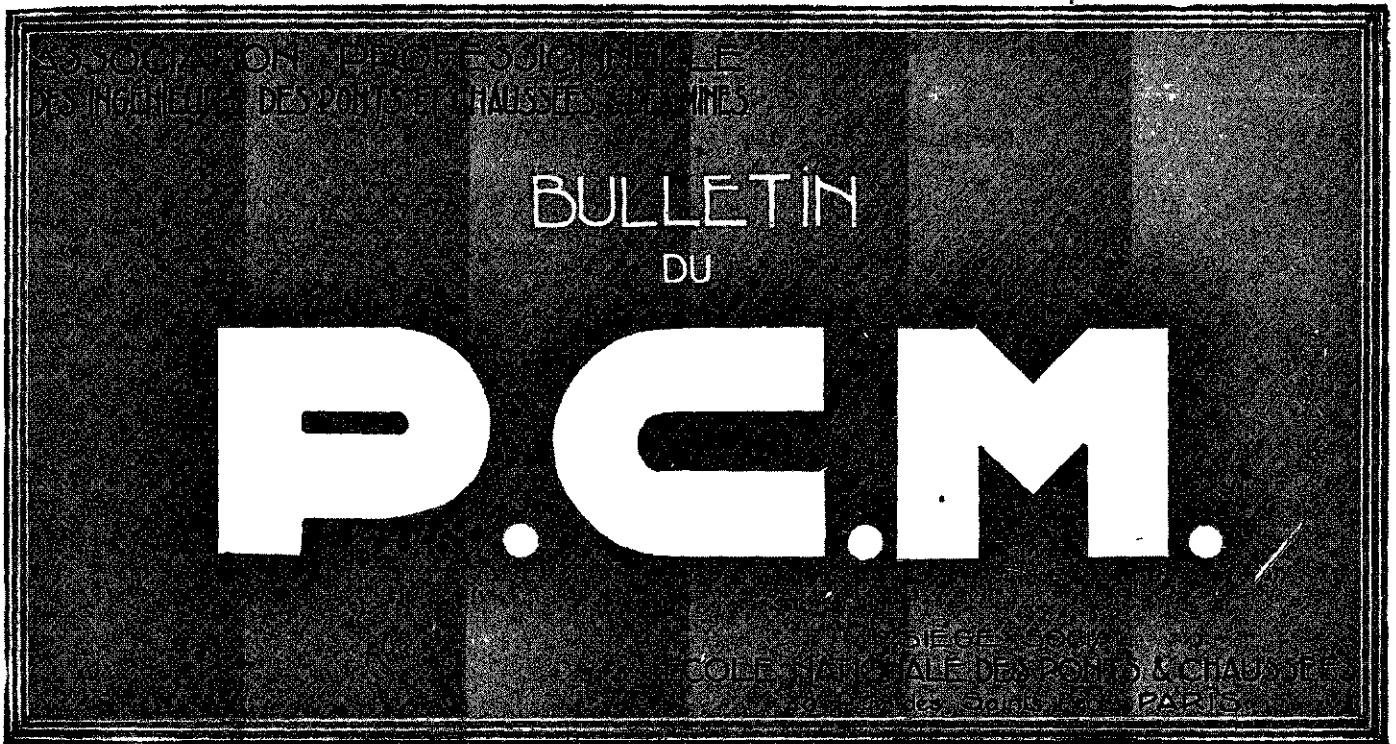
**P.C.M.**

SIÈGE SOCIAL  
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES  
26, Rue des Saints-Pères, PARIS



*SUR LA LOIRE - PORT-BOULET*

PONT DE PORT-BOULET SUR LA LOIRE EN 1946.



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

### SOMMAIRE

PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. ; Séance du lundi 13 janvier 1947..... 2	ABONNEMENTS COLLECTIFS : Inscriptions en vue d'une reprise éventuelle.... 10
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES : Séance du 13 janvier 1947..... 5	NOTES TECHNIQUES : L'utilisation des « poutres d'Arromanches » aux Ponts de Port-Boulet et de Pouzay en Indre-et-Loire ..... 11 Relèvement du pont de Mesnil-Ponceau sur l'Eure 16 Cintre en bois cloué du Grand Pont de St-Nazaire (Drôme) : erratum..... 15
TRAVAUX DES EQUIPES — EQUIPE ELECTRICITE : Les Syndicats Intercommunaux Départementaux d'Electricité ..... 6	NAISSANCES, FIANÇAILLES, DECES..... 19
L'INDEMNITE DE FONCTIONS DES INGENIEURS PRES DE LA RETRAITE ..... 10	PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1946-47 ..... 20



## PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

### Séance du Lundi 13 Janvier 1947

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le lundi 13 janvier 1947, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. Stahl, président.

*Étaient présents :* MM. BAUDET, CACHERA, CONCHE, COR, COURBON, DAUVERGNE, DELAIGUE, DESVIGNES, DEUTSCH, DOLLET, DORCHE, DURAND-DUBIEF, GENET, GUERBIGNY, ISSARTE, JOUVENT, LE BESNERAIS, LEPRINCE-RINGUET, LESIEUX, ROBERT LEVI, OLIVESI, RENOULT, SAMUEL-LAJEUNESE, STAHL, THIEBAULT et VAUTHIER.

*Absents excusés :* MM. DUBROCA, JACQUINOT et MACAREZ.

*Assistaient à la séance :* MM. Pierre DETCEUF, LONG-DEPAQUIT et Bernard RENAUD.

La séance est ouverte à 9 h. 40.

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

Le texte proposé pour le procès-verbal de la séance tenue le 23 décembre 1946 par le Comité du P.C.M., avait été envoyé à tous les membres de ce Comité. Celui-ci adopte ledit texte.

#### 2°) TRAITEMENTS, RÉMUNÉRATION.

M. STAHL donne connaissance des chiffres des allocations d'attente fixées par le Gouvernement pour les fonctionnaires, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1947.

M. DETCEUF indique qu'il croit savoir que ces allocations correspondent, dans l'ensemble, aux 5/7<sup>e</sup> du total qu'on est en droit d'attendre du reclassement, M. DEUTSCH précise que les indemnités soumises à retenues pour la retraite doivent être comprises dans le traitement à prendre pour base des nouvelles allocations d'après les propositions de l'U.G.F.F.

#### 3°) SITUATION DES FONCTIONNAIRES.

Il est donné lecture d'une lettre par laquelle M. CARPENTIER a informé le Groupe de Nancy de la lettre qu'il a adressée au Ministre des Travaux Publics et des Transports, faisant envoi d'une motion, signée par les représentants de toutes les catégories de fonctionnaires du département des Vosges, relative au malaise causé par la situation actuelle des fonctionnaires. Le Comité prend acte de cette communication.

#### 4°) TRANSFORMATION DU P.C.M. EN SYNDICAT. RELATIONS AVEC D'AUTRES SYNDICATS POUVANT RÉUNIR DES INGENIEURS.

Ces questions ont déjà été examinées à la dernière séance du Comité (se reporter à son procès-verbal).

Il est rappelé comment elles se présentent : il résulte de la loi sur la fonction publique, que notre Association (P.C.M.), qui est une association professionnelle régie par la loi de 1901, peut se voir refuser qualité pour représenter ses membres, dans la défense de leurs intérêts de groupe, matériels, moraux ou professionnels, la loi réservant ce droit aux syndicats régis par la loi de 1884 et le code du travail.

Le Comité a donc été unanime à penser qu'il y avait lieu à transformation en Syndicat de l'Association, étant entendu qu'il s'agissait là uniquement d'une question de mot, et de forme ; et étant entendu, en particulier, que ce Syndicat serait indépendant et sans affiliation à une fédération ou à une confédération plus étendue.

M. DEUTSCH a été chargé d'étudier comment il fallait procéder : une étude, dont il donne lecture, montre qu'il faut dissoudre le P.C.M., puis créer le Syndicat, lequel comprendrait de droit, tous les anciens membres du P.C.M.

La question avait été posée de savoir si cette transformation entraînait modification de nos relations avec le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. M. DEUTSCH, qui avait été chargé de se renseigner à cet égard, indique qu'il résulte d'un entretien qu'il a eu avec le Secrétaire Général de la Fédération des Travaux Publics, que les Ingénieurs qui le désireraient pourraient faire partie à la fois du Syndicat Général (ex-P.C.M.) et du Syndicat National (affilié à la C.G.T.).

Ces points rappelés, les conclusions de l'étude de M. DEUTSCH, qui portent surtout sur les modalités de la transformation et qui prévoient la convocation d'une assemblée générale extraordinaire, sont adoptées.

Mais à ce sujet, le président pense qu'il y a nécessité pour le Comité d'exprimer son point de vue, quant aux relations de notre Association avec tous autres Syndicats, existants ou futurs : car une indication au moins devra être donnée à ce sujet, dans le compte-morale, qui sera soumis à l'assemblée générale prochaine et il demande l'avis des membres du Comité.

Un assez large débat auquel participent la plupart des membres du Comité s'engage, dont on peut dégager les points principaux suivants :

— Le Comité n'est pas maître de proposer ou non à l'assemblée sa transformation en Syndicat Général. Le Comité n'est que le dépositaire des intérêts de l'Association : si rien n'était fait demain, notre Association pourrait se voir régulièrement exclue de toute commission administrative, ou de tout comité paritaire prévu par la loi. Il n'est pas possible de courir ce risque (point exposé en particulier par M. LESIEUX) ;

— On insiste sur le caractère particulier de la solidarité, sur le plan moral qui unit tous les Ingénieurs ; il n'est pas douteux que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont entre eux des relations plus suivies et surtout plus amicales que deux fonctionnaires d'un cadre quelconque. C'est un des agréments de notre fonction, qui ne trouve son expression que dans une assemblée qui les réunit tous, quelles que puissent être par ailleurs leurs préférences doctrinales ou idéologiques. Il est donc nécessaire de tout faire pour maintenir l'unité de l'Association ou d'un Syndicat qui doit grouper la quasi intégralité des Ingénieurs ; étant entendu d'ailleurs que ceci n'est réalisable que si cette Association ou ce Syndicat conserve un champ d'action suffisant (point exposé en particulier par M. BAUDET) ;

— Il reste que l'action syndicale (en entendant par là celle qui s'exerce au sein d'une fédération plus ample) est un fait et que certains d'entre nous désirent y participer (sous d'ailleurs des obédiences diverses). Indépendamment de l'intérêt d'affirmer sa présence dans différents milieux, intérêt que d'aucuns jugent important, il y a certaines matières pour lesquelles les Fédérations sont mieux placées qu'une Association comme la nôtre. On voit très bien la coexistence de plusieurs Syndicats, où les Ingénieurs seraient inscrits suivant leurs tendances personnelles et celle d'une Association ou d'un Syndicat Général. A ce dernier serait réservé l'action dans les matières intéressant spécialement les Ingénieurs, plus que les autres cadres. Cette coexistence existe dans d'autres Corps et donne de bons résultats. En cette hypothèse, le P.C.M. ne doit pas considérer comme inamicale à son égard l'adhésion donnée par ses membres aux différents syndicats (point exposé en particulier par M. STAHL).

Après cet exposé, dont les points ne sont pas contradictoires, le Comité approuve un projet de circulaire à envoyer à tous les membres du P.C.M., projet préparé par M. DEÜTSCH et qui expose pourquoi il est amené à proposer la transformation en Syndicat Général et le sens de cette transformation.

C'est à ce moment que DETCEUF, Secrétaire du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui avait été convié à la séance et qui a pris part à la discussion, fait connaître qu'il croit savoir que son Syndicat n'admettra probablement pas qu'un de ses membres appartienne simultanément au Syndicat Général. Il demande que quelle que soit la décision prise, le P.C.M. subsiste.

Surpris de cette déclaration, le Comité ne peut qu'ajourner la suite de sa discussion, qu'il reprendra après s'être plus complètement renseigné.

La séance est levée à midi 15 et reprise à 14 h. 30.

#### 5°) COMITÉS DE SERVICE.

Le Président signale l'article d'un journal corporatif se plaignant que, dans un des Services des Ponts et Chaussées, il n'ait pas été constitué de Comité de Service.

A ce sujet, le Comité serait heureux que les Ingénieurs se préoccupent de la question et adressent leurs suggestions ou propositions à l'Equipe Organisation, qui dégagera une solution.

#### 6°) STATUT DES CORPS TECHNIQUES ET PLUS PARTICULIÈREMENT DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

La Direction de la Fonction Publique, qui a charge d'élaborer les statuts particuliers des différents Corps de Fonctionnaires, a convié le P.C.M. et l'Association des Ingénieurs des P.T.T. à des entretiens préliminaires sur ce sujet.

Le Comité prend acte avec satisfaction de cette méthode, le premier entretien ayant été des plus compréhensifs : il a porté presque entièrement et sur l'organisation de la carrière et sur le mode de recrutement.

Sur l'organisation de la carrière, deux solutions pouvaient être envisagées :

a) Celle qui consiste à dissocier entièrement le grade et la fonction, solution qui avait paru prévaloir à l'origine pour les cadres des administrations centrales, mais qui est abandonnée dans sa forme intégrale, les Sous-Directeurs et Directeurs étant maintenant comme grades distincts ;

b) Pour tenir compte des disparités d'avancement des différents corps, la seconde solution comporterait la création d'Ingénieurs Principaux (en fait le nom ne sera pas retenu, on parlera vraisemblablement de classes d'Ingénieurs, les classes, au sens actuel, étant appelées échelons). A un certain moment de la carrière, assez tôt, probablement avant ou aux environs de 35 ans, les Ingénieurs deviendraient soit Ingénieurs Prin-

cipaux, soit Ingénieurs en Chef, les premiers poursuivant un avancement d'échelon important dans l'ordre matériel mais conservant des fonctions d'Ingénieurs d'Arrondissement, les Ingénieurs en Chef étant choisis d'ailleurs, à la fois, parmi les Ingénieurs Ordinaires et parmi les Ingénieurs Principaux, mais le passage dans cette catégorie n'étant pas une obligation. La Direction de la Fonction Publique envisageait d'ailleurs, mais paraît y avoir renoncé, que les traitements d'Ingénieurs Principaux et ceux d'Ingénieur en Chef soient les mêmes. Elle admet actuellement un avantage au profit de ces derniers, mais relativement limité.

Dans cette solution, le grade d'Ingénieur en Chef serait réservé aux Chefs de Service ; cela est déjà le cas général dans les Ponts et Chaussées, mais est loin de l'être dans d'autres Corps.

On arrive à une solution de cette nature en étudiant les difficultés du problème de l'avancement ; pour l'améliorer, il faut augmenter le rapport : Ingénieurs en Chef sur Ingénieur Ordinaire. Or, la diminution du dénominateur paraît impossible, du fait de l'importance des Services et de la charge des Ingénieurs. L'augmentation, tout au moins l'augmentation notable, du numérateur paraît difficilement possible et même indésirable, car elle aurait pour effet de dévaluer le titre.

La deuxième solution, envisagée par la Direction de la Fonction Publique, si elle ne résoud pas le problème de l'avancement, l'atténue beaucoup : en ce que les Ingénieurs qui auraient dû, plus ou moins longtemps, marquer le pas ne se verraient pas priver de satisfaction, qu'ils peuvent légitimement attendre.

Le Comité discute longuement sur les deux solutions. Il donne mandat à ses représentants aux discussions officieuses et préalables de défendre la seconde solution.

Il attire l'attention sur le fait que, s'il a été surtout parlé du passage Ingénieur Ordinaire-Ingénieur en Chef, les mêmes questions se posent pour le passage Ingénieur en Chef-Inspecteur-Général et devraient recevoir des solutions analogues.

Le deuxième objet de ces conversations a été le mode de recrutement.

Le Comité se déclare partisan du maintien de l'état de droit actuel, en particulier par le maintien des proportions d'Ingénieurs à recruter parmi les Ingénieurs des T.P.E., à condition toutefois que l'on trouve, ce qui n'a pas toujours été le cas des candidats de valeur suffisante en nombre suffisant. Le Comité a été heureux des mesures récemment prises par l'Administration pour faciliter la préparation des concours par les Ingénieurs des T.P.E. ; il serait, en outre, très favorable à la création d'Ecole ou à l'utilisation d'Ecoles déjà existantes, pour la nomination des Ingénieurs des T.P.E.

#### 7°) COMITÉ DE LA SOCIÉTÉ MUTUELLE.

M. STAHL estime que le P.C.M. doit se préoccuper des élections prochaines au Conseil d'administration de la Société Mutuelle. Après explications de M. DETŒUF, sur la façon dont se font ces élections, le Comité désigne MM. Bernard REAUD, LE GORGEU et CAROUGE comme candidats à proposer pour ces élections, en vue de représenter notre Corps dans le Conseil dont il s'agit.

La séance est levée à 16 h. 55, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M., aura lieu le lundi 3 février 1947, en deux séances, l'une à 9 h. 30, l'autre à 14 h. 30.

*Le Secrétaire,*  
DEUTSCH.

*Le Président,*  
STAHL.

---

---

**N'ATTENDEZ PLUS POUR PAYER VOS COTISATIONS !**

Voir l'avis important page 20 du présent Bulletin

---

**SIGNEZ-NOUS VOTRE CHANGEMENT D'ADRESSE OU DE SITUATION,  
NOUS NE POUVONS PAS LE DEVINER**

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

**Séance du Lundi 13 Janvier 1947**

Le Sous-Comité de la section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le lundi 13 janvier 1947, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. STAHL, président.

*Étaient présents :* MM. BAUDET, CACHERA, CONCHE, COR, COURBON, DELAIGUE, DESVIGNES, DEUTSCH, DOLLET, DORCHE, DURAND-DUBIEF, GENET, ISSARTE, JOUVENT, LESIEUX, MACAREZ, OLIVESI, RENOULT, SAMUEL-LAJEUNESSE, STAHL THIEBAULT et VAUTHIER.

*Absents excusés :* MM. DUBROCA et JACQUINOT.

*Assistaient à la séance :* MM. Pierre DETCEUF, DAUVERGNE et Bernard RENAUD.

La séance est ouverte à 17 heures.

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

Le texte proposé pour le procès-verbal de la séance tenue le 23 décembre 1946 par le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées est adopté par ce Sous-Comité, sous réserve de légères modifications de forme.

### 2°) SITUATION DES INGÉNIEURS ELÈVES.

Il est donné lecture d'une lettre par laquelle le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées demande au P.C.M. de se joindre à lui, pour obtenir que soit remédié à la situation faite à certains Ingénieurs Elèves, retardés dans leur nomination d'Ingénieur à titre provisoire.

Le Sous-Comité rappelle qu'il s'est préoccupé de cette question lors de sa dernière séance et qu'une démarche faite par son président a été favorablement accueillie par la Direction du Personnel.

### 3°) ORGANISATION DE L'ÉLECTRICITÉ.

Comme suite à la décision prise le 23 décembre 1946 par le Sous-Comité, M. MACAREZ a repris ses propositions antérieures aboutissant à l'établissement d'un protocole, en vue de régler les rapports avec la Fédération des Collectivités concédantes; ce protocole serait remplacé par un échange de lettres entre le P.C.M. et la Fédération, le P.C.M. adressant, en outre, des re-

commandations aux Ingénieurs en Chef des départements pour l'adoption d'un statut type des Syndicats départementaux.

Après discussion, le Sous-Comité adopte les textes préparés à cet effet par M. MACAREZ.

### 4°) ORGANISATION DU TRAVAIL DANS LES PONTS ET CHAUSSÉES.

M. BAUDET résume une note qu'il a adressée à l'Administration Supérieure au sujet des essais faits dans le département de Saône-et-Loire pour l'organisation du travail dans les services des Ponts et Chaussées. Ces essais visent l'utilisation des cantonniers et des ouvriers d'entretien, la transformation de la comptabilité, la réorganisation du classement des archives.

Après échange de vues, le Sous-Comité décide l'insertion de cette note au bulletin du P.C.M., après accord avec MM. les Directeurs du Personnel et des Routes (1).

### 5°) CONTRÔLE DE L'EAU.

M. BAUDET donne lecture d'une lettre par laquelle il demande une mise au point des attributions à partager entre le Service du Génie Rural et le Service des Ponts et Chaussées, au sujet du contrôle des distributions d'eau.

M. VAUTHIER signale que le groupe de Nancy a été saisi de difficultés soulevées sur cette question dans divers départements.

Après examen, le Sous-Comité demande à l'Equipe de l'Eau d'examiner ladite question et de présenter les propositions utiles.

La séance est levée à 17 heures 55 étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la section Ponts et Chaussées aura lieu le lundi 3 février 1947, à l'issue de la réunion prévue pour ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

*Le Secrétaire,*  
DEUTSCH.

*Le Président,*  
STAHL.

(1) Cette note a été publiée à la page 7 du Bulletin du P.C.M. de février 1947

## TRAVAUX DES ÉQUIPES

### ÉQUIPE ÉLECTRICITÉ

#### LES SYNDICATS INTERCOMMUNAUX DÉPARTEMENTAUX D'ÉLECTRICITÉ

A la suite de l'enquête entreprise à la diligence de l'Equipe Electricité, des pourparlers ont été engagés entre le P.C.M. et la Fédération des Collectivités concédantes et Régies en vue de déterminer les conditions de participation de la Fédération et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, à la création et au fonctionnement des Syndicats Intercommunaux Départementaux d'Electricité : ces pourparlers viennent d'aboutir à un accord, par l'échange des lettres ci-après :

LETRE ADRESSÉE LE 20 JANVIER 1947 AU PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION DES COLLECTIVITÉS CONCÉDANTES ET RÉGIES PAR LE PRÉSIDENT DU P.C.M. :

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un exemplaire de la circulaire que je me propose d'envoyer aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, pour leur recommander de conformer leur action, en matière de création et de fonctionnement des Syndicats Intercommunaux Départementaux, aux dispositions du texte élaboré en commun par MM. GILBERTON et HERZOG, représentant la Fédération et MM. MACAREZ et LONG-DEPAQUIT, représentant le P.C.M. Je vous serai obligé de bien vouloir me confirmer votre accord sur ce texte.

Veuillez agréer...

STAHL.

LETRE ADRESSÉE LE 8 FÉVRIER 1947 AU PRÉSIDENT DU P.C.M. PAR LE PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION DES COLLECTIVITÉS CONCÉDANTES ET RÉGIES :

Monsieur le Président,

Par lettre du 20 janvier dernier, vous avez bien voulu m'adresser un exemplaire de la circulaire que vous vous proposez d'envoyer aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, pour leur recommander de conformer leur action, en matière de création et de fonctionnement de Syndicats Intercommunaux Départementaux d'Electricité, aux dispositions d'un texte élaboré en commun

par des représentants de notre Fédération et de l'Association que vous présidez.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, au nom de la Fédération, que je suis entièrement d'accord sur le texte de ces deux documents, qui expriment notre désir commun de participer conjointement, selon l'intérêt général, à la création des Syndicats qui en font l'objet.

Veuillez agréer...

JAUBERTON.

LETRE-CIRCULAIRE AUX INGÉNIEURS EN CHEF DU SERVICE ORDINAIRE DES DÉPARTEMENTS :

Mon cher Camarade,

L'enquête entreprise à la diligence de l'Equipe Electricité au sujet de la création des Syndicats Intercommunaux Départementaux a donné les résultats suivants :

— 39 départements ont répondu aux questionnaires.

— 38 départements sont partisans d'une action d'ensemble des Ponts et Chaussées dans la réalisation des Syndicats départementaux.

— 36 départements sont partisans d'une liaison permanente du P.C.M. avec la Fédération.

En outre, 8 départements, sans répondre aux questionnaires, ont fait connaître leur accord.

En conséquence, le Comité du P.C.M. a, dans sa séance du 4 novembre 1946 :

1°) décidé de recommander aux Camarades d'intervenir activement en faveur de la création des dits Syndicats ;

2°) tenant compte que l'action des Services des Ponts et Chaussées, Contrôleurs d'Etat, habilités à exercer le contrôle communal et l'exerçant effectivement dans bien des cas, et celle de la Fédération Nationale des Collectivités concédantes et Régies, qui a pour objet de conseiller les Collectivités locales et d'être à leur disposition pour les représenter supposent une liaison constante, a décidé de poursuivre les pourparlers avec la Fédération dans le but de normaliser les rapports des Services avec cet organisme.

Les pourparlers menés à la diligence de l'Equipe Electricité ont abouti au texte ci-annexé dont

les termes acceptés par la Fédération ont été approuvés par le Comité dans sa séance du 23 décembre dernier.

Le Comité du P.C.M. ne se reconnaît pas le droit de prendre un engagement au nom des Services, cependant, il recommande aux Camarades, en accord avec le Syndicat des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat, qui a été consulté à cet effet, de conformer leur action aux dispositions du texte ci-joint.

Les Ingénieurs en Chef qui croiraient ne pas pouvoir y souscrire voudront bien se faire connaître à l'Equipe Electricité. Leur département fera l'objet du paragraphe F de l'article 5.

Nous estimons que le texte ainsi complété, dont l'utilité est indiscutable, répondra aux désirs exprimés par les Camarades et pourra servir de base aux rapports entre les services et la Fédération.

Je joins également un modèle de statut des Syndicats départementaux, élaboré par l'Equipe Electricité, en accord avec la Fédération dans le cadre de la législation en vigueur, modèle que le Comité du P.C.M. a approuvé dans sa séance du 13 janvier 1947.

Veillez agréer, mon cher Camarade, l'assurance de mes sentiments bien dévoués,

STAHL.



**Dispositions recommandées par le P. C. M. pour la création et le fonctionnement des syndicats intercommunaux départementaux d'électricité.**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>. — Principes généraux.**

La Fédération et les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, participeront en commun, dans les conditions définies par les articles suivants, à la création et au fonctionnement des Syndicats intercommunaux départementaux d'Electricité.

La création de ces Syndicats et leur organisation relevant essentiellement de la libre décision des assemblées des Collectivités intéressées et du Comité du Syndicat lorsqu'il aura été institué, ne pourra se manifester à l'encontre ni de ce principe, ni des lois et règlements en vigueur.

**ART. 2. — Participation commune à la création d'un Syndicat départemental.**

Lorsque les conditions pour la création d'un Syndicat départemental paraîtront réalisées, les dispositions nécessaires seront prises d'un commun accord entre la Fédération et l'Ingénieur en chef du département.

Si la Fédération est pressentie à l'effet de donner son patronage à la création d'un Syndicat,

elle se mettra en rapport avec l'Ingénieur en Chef du département en vue d'arrêter les dispositions à prendre, compte tenu de la situation locale.

Réciproquement, l'Ingénieur en Chef se mettra en rapport avec la Fédération lorsqu'il aura été pressenti dans le même sens ou lorsqu'il jugera qu'il est possible d'envisager la création d'un Syndicat.

Ils arrêteront, en accord avec les personnalités qui auront pris l'initiative de la création du Syndicat, les mesures pratiques à mettre en œuvre à cet effet.

La Fédération sera représentée aux réunions préparatoires et constitutives du Syndicat.

**ART. 3. — Elaboration des Statuts.**

Les projets de statuts de Syndicats départementaux seront établis dans le cadre du présent accord et en se référant à un modèle-type élaboré par la Fédération et le P.C.M., en liaison avec le Ministère de l'Intérieur.

Ils seront adaptés à la situation du Département de façon à recueillir l'adhésion du plus grand nombre de collectivités intéressées.

La Fédération et l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées recommanderont solidairement, aux collectivités intéressées, l'adoption du projet de statuts élaboré dans les conditions définies ci-dessus.

**ARTICLE 4. — Fonctionnement des Syndicats Départementaux — Adhésion à la Fédération.**

La Fédération et le Service des Ponts et Chaussées participeront conjointement, dans les conditions définies ci-après, au fonctionnement des Syndicats Départementaux, à la création desquels ils auront apporté leur concours.

1°) Les dispositions relatives à l'adhésion du Syndicat Départemental à la Fédération et au fonctionnement du syndicat seront arrêtées d'un commun accord entre la Fédération et l'Ingénieur en Chef et recommandées conjointement au Comité Syndical, la décision de celui-ci restant libre et souveraine.

2°) Il est toutefois précisé, en ce qui concerne le fonctionnement du Syndicat, que la Fédération n'entend pas revendiquer pour elle-même sur le plan local, le rôle de conseil du Syndicat ni la fonction de contrôle communal et syndical, lesquels, à condition que le Comité syndical en décide ainsi, seront assurés par le Service des Ponts et Chaussées.

3°) La Fédération mettra ses services (Bureau Central d'Etudes et Bureaux Régionaux) à la disposition du Syndicat pour l'examen des questions importantes ou de principe, relevant,





en voie de création dans les départements suivants :

- Saône-et-Loire
- Cher
- Eure
- Orne
- Var
- Alpes-Maritimes
- Marne
- Haute-Vienne (en formation).

E. — La situation du Département de la Côte-d'Or fera l'objet d'un examen spécial.

ARTICLE 6. — *Rémunération des concours.*

La rémunération des concours apportés aux Syndicats départementaux constitués et fonctionnant dans le cadre du présent accord sera proposée conjointement au Comité du Syndicat par le Service des Ponts et Chaussées et la Fédération.

ARTICLE 7.

Les difficultés d'application du présent accord qui pourraient survenir sur le plan départemental seront examinés en commun par la Fédération et le Comité du P.C.M. qui aviseront aux moyens propres à les aplanir.



**Type de Statuts recommandé pour les Syndicats intercommunaux départementaux d'électricité.**



ARTICLE 1<sup>er</sup>.

Par application de la loi du 5 Avril 1884, complétée en son titre VIII par la loi du 22 Mars 1890, modifiée elle-même par les lois des 13 Novembre 1917, 26 Juin 1925, 5 Avril 1927, 7 Avril 1931, il est créé entre les Syndicats intercommunaux d'Electricité déjà constitués et les communes isolées adhérant aux présents statuts un syndicat ayant pour objet :

1°) d'exercer en commun les droits résultant pour les collectivités locales des textes légaux et réglementaires relatifs à la production, au transport, à la distribution, à l'utilisation de l'énergie électrique et notamment de la loi du 8 Avril 1946 sur la Nationalisation de l'électricité et du gaz ainsi que toutes les attributions des syndicats et communes adhérentes relatives au service public de l'électricité ;

2°) d'organiser en commun les services qui leur incombent pour assurer le bon fonctionnement et la meilleure exploitation de leurs distributions d'électricité ;

3°) d'une façon générale de s'intéresser et de participer le cas échéant à toute activité touchant l'électricité et son utilisation dans le cadre des lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 2. — *Attribution du Syndicat.*

A cet effet, le Syndicat exerce notamment les activités suivantes :

1°) représentation des collectivités associées dans tous les cas où les lois et règlements (en particulier ceux sur la Nationalisation de l'Electricité et du gaz) prévoient que les collectivités doivent être représentées ou consultées ;

2°) organisation de services d'Etudes administratifs, juridiques et techniques en vue de l'examen de toutes questions ne relevant pas spécifiquement du contrôle mais intéressant le fonctionnement du service public ;

3°) pour les Collectivités associées qui l'en chargeront expressément :

a) passation avec le ou les Etablissements publics concessionnaires de toutes conventions relatives à l'exploitation du service public de l'électricité ;

b) étude, exécution et financement de tous travaux de premier établissement, de renforcement et de perfectionnement des ouvrages de la distribution que l'article 36 de la loi du 8 Avril 1946 permet aux collectivités de faire exécuter en tout ou partie à leur charge ;

c) gestion et service des emprunts contractés pour l'électrification ;

d) encaissement, centralisation et, suivant le cas, reversement aux Syndicats et aux communes ou emploi direct par le Syndicat dans le cadre des lois et règlements en vigueur, des sommes dues en particulier par :

— les services publics concessionnaires en vertu des cahiers des charges ou des conventions en vigueur ;

— l'Etat ou le Département à titre de subventions ;

— le Fonds d'Amortissement des charges d'électrification ;

— les collectivités associées.

e) organisation et exercice de contrôle communal des distributions d'énergie électrique, conformément à l'article 16 de la loi du 15 Juin 1906 et au décret du 17 octobre 1907, modifié et complété par les décrets subséquents et perception des redevances prévues à ce titre par les lois et règlements.

ARTICLE 3. — *Ce syndicat porte le titre de « Syndicat Intercommunal d'Electricité du département de... ».*

Son siège social est fixé à...

ARTICLE 4. — *Administration du Syndicat.*

Le Syndicat est administré par un Comité composé de délégués élus par les collectivités associées dans les conditions prévues par la loi à raison de :

1 délégué par (1)  $\frac{X}{2}$  habitants ou fraction de  $\frac{X}{2}$  habitants supérieure à  $\frac{X}{2}$  habitants.

Les collectivités qui ne peuvent être représentées directement au Comité Syndical par suite de leur population inférieure à  $\frac{X}{2}$  habitants

élisent leurs délégués par l'intermédiaire de collèges électoraux composés d'un électeur par commune intéressée. Le nombre de délégués à élire est celui trouvé en appliquant la règle générale à la population globale des collectivités intéressées. Ces collèges électoraux sont constitués comme suit (2) :

Le Comité désigne parmi ses membres un bureau composé d'un Président, de Y Vice-Présidents, de S Secrétaires, et de Z membres.

Des commissions intérieures pourront être désignées pour l'étude des diverses questions soumises au Syndicat.

Le mandat des membres du bureau a la même durée que celui du Comité.

ARTICLE 5. — *Budget.*

Le budget pourvoit aux dépenses du Syndicat. Outre celles résultant éventuellement des dispositions de l'article 2, les recettes comprennent notamment :

— les cotisations et contributions votées par les syndicats et communes associées ;

— les subventions éventuelles de l'Etat, du Département, des collectivités publiques et privées et des particuliers ;

— les intérêts des fonds placés ;

— le produit des dons et legs.

ARTICLE 6. — *Durée du Syndicat.*

La durée du Syndicat est illimitée.

(1) Par exemple, 5.000 habitants.

(2) Joindre une carte ou une liste. Autant que possible grouper les collectivités dont la population est inférieure à  $\frac{X}{2}$

à — dans le cadre du Canton ou à défaut d'un groupe de 2

cantons ou de l'arrondissement.

---

## L'INDEMNITÉ DE FONCTIONS DES INGÉNIEURS PRÈS DE LA RETRAITE

---

A la suite de son intervention, le P.C.M. a été informé, par lettre datée du 14 février 1947 de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, que, par arrêté du 31 décembre 1946, l'indemnité de fonctions prévue par l'article 2 du décret du 18 décembre 1906, modifié, a été portée respectivement de 40.000 à 60.000 frs et de 30.000 à 45.000 frs pour les Ingénieurs Ordinaires des

Ponts et Chaussées et les Ingénieurs des T.P.E. chargés de l'intérim d'un Arrondissement, se trouvant à trois années de leur mise à la retraite; cette mesure prend effet du 1<sup>er</sup> janvier 1946.

Toutefois, le supplément d'indemnité attribué est déduit du montant de la prime de rendement des Ingénieurs intéressés.

---

## ABONNEMENTS COLLECTIFS

---

### Inscriptions en vue d'une reprise éventuelle

Le Comité du P.C.M. a décidé d'étudier la possibilité de reprendre les abonnements collectifs, qui existaient avant la guerre.

Pour permettre de commencer cette étude, les Camarades qui désireraient participer à ces abonnements collectifs sont priés de se faire connaître au Secrétariat du P.C.M., 28, rue des

Saints-Pères, à Paris-7<sup>e</sup>, en indiquant les publications périodiques qu'ils désireraient recevoir.

Cette inscription ne comporte aucun engagement pour le moment : elle a seulement pour but de déterminer l'intérêt porté aux abonnements collectifs et à quelles publications ces abonnements pourraient s'appliquer.

## NOTES TECHNIQUES

### L'Utilisation des "Poutres d'Arromanches" aux Ponts de Port-Boulet et Pouzay en Indre-et-Loire



PONT DE PORT-BOULET SUR LA LOIRE (RN 749) en 1944

En tout temps, les circonstances de guerre ont été un singulier élément de progrès et d'invention dans toutes les branches des applications scientifiques, par les besoins anormaux qui s'y révèlent et qui ne sauraient attendre pour être satisfaits, coûte que coûte, aussi bien que par la rupture d'équilibre brutalement provoquée entre ces nécessités impérieuses et les moyens d'exécution qu'on avait coutume d'employer.

Les luttes de la Révolution en offrent des exemples caractéristiques ; mais, à cet égard, la longue guerre que nous venons de subir a été d'autant plus féconde que l'arsenal des laboratoires et des industries alliés était plus riche de toutes les conquêtes d'un siècle d'activité prodigieuse.

A ne considérer que le domaine de la construction, le débarquement allié en Normandie, commencé dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, et continué les jours suivants avec le succès que l'on connaît, a surpris le monde entier et les Allemands les premiers, qui demeuraient con-

fiants dans la solidité du « mur de l'Atlantique ». Cette opération a pu réussir grâce à l'emploi d'un matériel nouveau extrêmement ingénieux et utilisé à une échelle grandiose.

L'armée alliée devait disposer, dès le début de l'offensive, de ports de grande étendue, permettant le déchargement rapide de très grandes quantités de matériel et de marchandises. On ne pouvait compter à cet effet sur les ports français existants, occupés par les Allemands, qui ne les auraient quittés qu'après en avoir détruit l'outillage. Aussi, dès 1942, les Alliés avaient-ils envisagé la création de ports artificiels (synthetic harbours), composés d'éléments amenés par flottage aux endroits voulus. Celui d'Arromanches offrait une surface protégée de 525 hectares.

Les appointements étaient constitués au moyen de caissons du plus grand modèle, maintenus en place au moyen de pieux métalliques de forte section foncés dans le sol à une assez grande profondeur, les caissons pouvaient coulisser le long

de ces piliers en suivant la marée et être fixés à hauteur voulue.

Les jetées s'amorçaient sur l'appontement. Elles étaient constituées de travées métalliques portées sur des pontons en béton armé, l'ensemble présentant une disposition analogue à celle d'un pont flottant militaire. Chaque travée comportait un platelage métallique, monté sensiblement à mi-hauteur des poutres triangulées ; celles-ci avaient une forme de fuseau, les membrures supérieures et inférieures étant en ligne brisée.

Ce sont ces poutres triangulées que l'Administration des Ponts et Chaussées d'Indre-et-Loire a utilisées pour la reconstruction des deux ponts de Port-Boulet sur la Loire et de Pouzay sur la Vienne.

Des passerelles anglaises dites « d'Arromanches » d'un poids de 28 T. chacune affectées au service des Ponts et Chaussées d'Indre-et-Loire par le Ministère des Travaux Publics ont été établies, les unes sur la Loire à Port-Boulet (R. N. 749), les autres sur la Vienne à Pouzay (C. D. 58).

Les membrures principales de chaque travée comprenaient deux poutres de rive en « Ventre de poisson » pesant chacune 8 tonnes, les entretoises, longerons et platelage s'élevant ensemble à 12 tonnes.

Les poutres seules ont constitué l'intérêt du lancement, les autres parties des passerelles ayant été amenées à leur emplacement par câbles sans aucune difficulté.

Les méthodes de lancement adoptées en accord avec le Service des Ponts et Chaussées ont été les suivantes :

#### PONT PROVISoire DE PORT-BOULET (croquis page 13)

Les piles qui subsistaient de l'ancien pont de Port-Boulet (photographie page 11) ont été aménagées pour recevoir les appuis de chaque poutre. Deux de ces piles ont été en partie reconstruites en maçonnerie et couronnées par des chevalets en charpente destinés à servir d'appui.

Deux câbles aériens ancrés sur la rive droite et tendus au moyen d'un contre poids de 12 T. s'appuyant sur la pile d'arrivée étaient supportés sur chaque pile par un cadre en fer à U fortement fixé (photographie en page de couverture).

Ces câbles formaient le chemin de roulement de la poutre qui s'y appuyait par l'avant au moyen de galets, l'arrière étant supporté par un lorry roulant sur une voie préparée à cet effet.

La hauteur des câbles était réglée pour permettre, avec la flèche maximum, de passer au

dessus de la cuvette d'appui sans talonnement de la partie en « ventre de poisson ».

La poutre était poussée sur les câbles à la main, un treuil de secours assurant, depuis la rive, la sécurité de la manœuvre.

Chaque poutre était lancée dans l'axe longitudinal et sa mise en place définitive sur chacune des piles avait lieu au moyen de portiques métalliques permettant un déplacement transversal sur la pile.

Les pièces secondaires telles que les entretoises et le platelage métallique ont été mises en place par le même système de câbles.

Le passage provisoire de Port-Boulet a été ainsi constitué par 8 passerelles de 16 poutres assemblées. Les travaux de préparation et de lancement ont duré 4 mois (20 février-20 juin 1946) et se sont élevés à 2.125.000 frs y compris toutes les opérations de nettoyage et de peinture.

L'amenée à pied-d'œuvre des passerelles n'est pas comprise dans ce prix.

#### PONT PROVISoire DE POUZAY (croquis page 14)

Dans le présent cas, la difficulté résidait dans le fait que les appuis étaient des palées en charpente en bois d'une hauteur de 10 m. au-dessus des fondations des piles de l'ancien ouvrage et de 1 m. 20 de largeur seulement en tête, la largeur des palées au pied étant de 1 m. 60 (photographie page 15).

Ces palées qui avaient été construites pour recevoir un pont à poutres droites en bois clouées ne pouvaient supporter à leur sommet un effort horizontal supérieur à 3 T. sans crainte d'une rupture des éléments qui les constituaient.

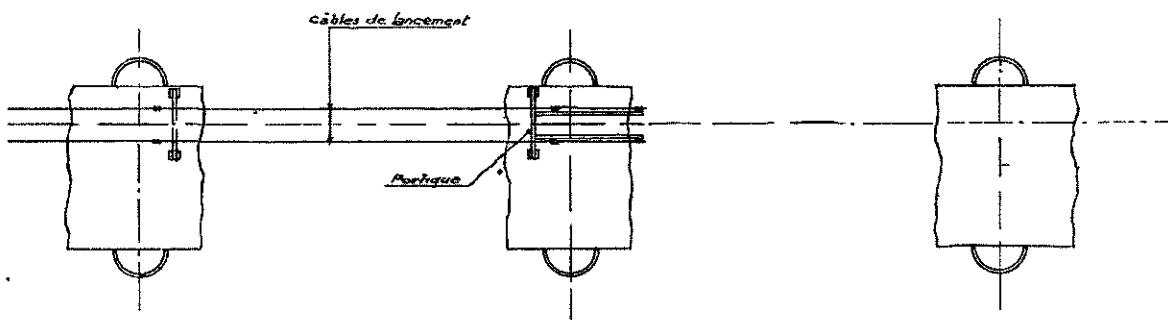
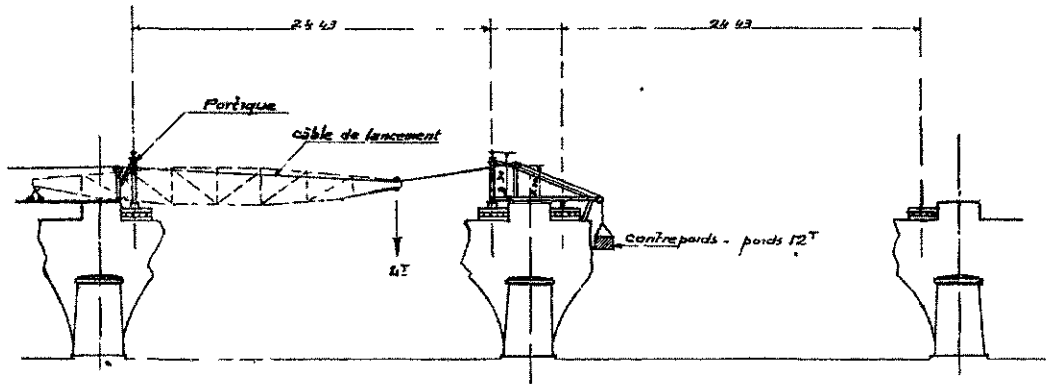
Les conditions de mise en place exigées par l'Administration étaient principalement la limitation à 3 T. de tout effort horizontal pendant le lancement, voire même l'absence de cet effort. C'est le principal point qui a emporté le choix de l'Administration, parmi les propositions qui lui ont été faites.

Pour éviter toute réaction horizontale, on a établi des ancrages en arrière de chaque culée pour retenir un couple de haubans reliant en tête tous les portiques ; deux câbles aériens de lancement ont été également ancrés sur la rive gauche et balancés sur l'autre rive par un contre-poids de 10 T. Les supports de ces câbles de lancement ont été articulés à leur base reposant sur la tête des palées et d'autre part ont été solidement haubannés par câbles fixés dans les ancrages.

La tension horizontale ainsi exercée sur chaque palée est par suite négligeable et, comme pour le

PONT DE PORT-BOULET sur la Loire

Shéma de l'ancrage - pour lancement des poutres

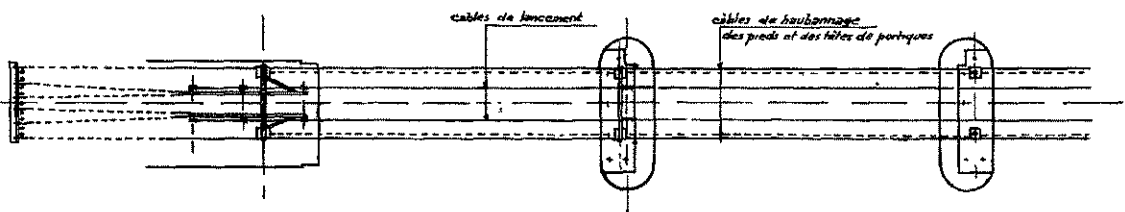
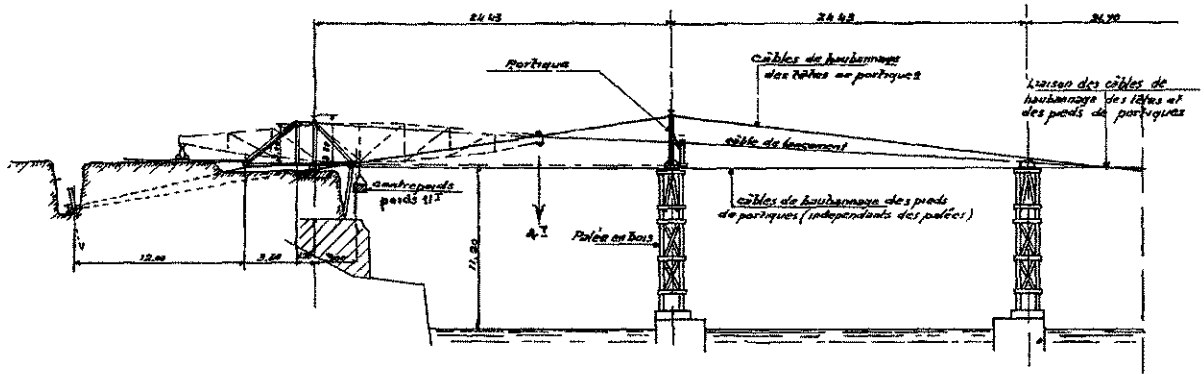


Echelle 0<sup>m</sup>0025 p m

# PONT DE POUZAY

sur la Vienne

*Schéma de l'ancrage pour lancement des poutres*



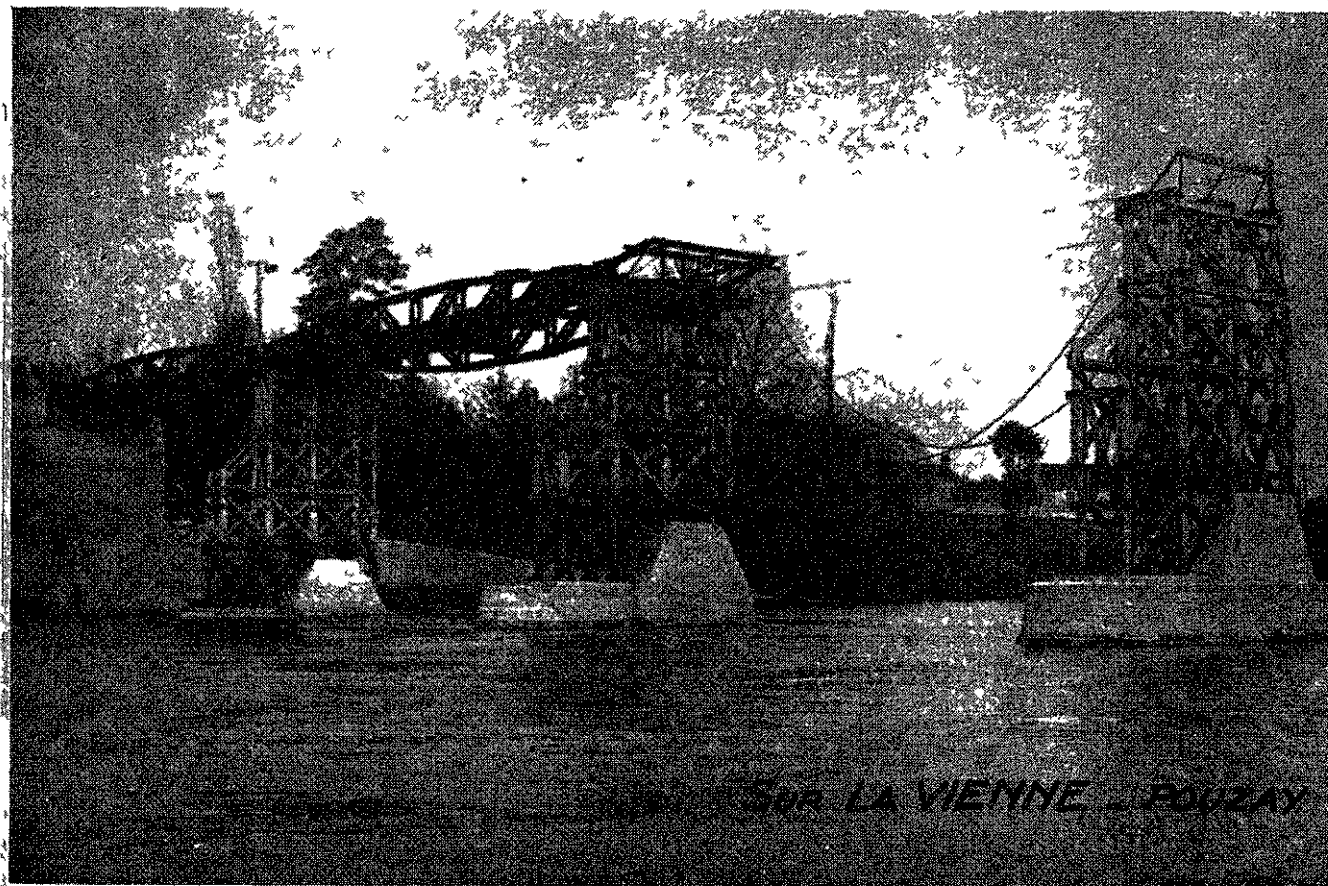
Echelle de 0<sup>m</sup>0025 p.m.

pont de Port-Boulet, les câbles de lancement supportent au moment de l'opération une tension de 4 T. jusque près de l'appui, l'arrière reposant également sur un lorry. Le lancement de chaque poutre est effectué dans l'axe de l'ouvrage et la mise en place définitive faite au moyen d'un portique métallique placé au-dessus de chaque appui.

Le pont provisoire de Pouzay est constitué par 6 passerelles de 28 T chacune.

Si l'on compare le prix des deux ouvrages, on voit que celui de Pouzay est trois fois plus élevé que celui de Port-Boulet, avec deux travées de moins.

Cette différence s'explique par les hausses des salaires et les plus values sur les matériaux survenues depuis le mois de juillet 1946, également par la difficulté plus grande de lancement, par la construction d'un appareillage spécial sur les té-



PONT DE POUZAY SUR LA VIENNE en 1946

Ces travaux sont en cours, il est prévu qu'ils dureraient 4 mois 1/2 mais ce délai semble devoir être moindre du fait de l'expérience acquise par l'Entreprise au cours du lancement du pont de Port-Boulet.

Le coût des travaux s'élèvera à 4.355.000 frs

tes des palées et enfin par la manutention et le transport à pied-d'œuvre, sur une distance de 1 km. environ, des 168 T d'acier constituant l'ensemble des six passerelles lancées.

25 novembre 1946





## RELÈVEMENT DU PONT DU MESNIL-PONCEAU SUR L'EURE

Le Pont du Mesnil-Ponceau assure la continuité du C. D. 136 au-dessus de la rivière d'Eure.

C'était (et c'est à nouveau) un pont métallique de 20 m. entre culées constitué de deux poutres de rive à treillis multiple formant parapet. Le tablier inférieur est constitué par des entretoises et des voutains en briques. Les trottoirs sont supportés par de petits voutains en briques. Les deux culées sont également en briques, sous chacun des quatre appuis se trouve un sommier de répartition en granit. Les deux appuis de rive droite sont fixes, ceux de la rive gauche sont constitués par des rouleaux de dilatation.

Au mois d'août 1944 les Allemands ont tenté d'enrayer l'avance alliée par une série de destructions sur l'Eure et la Voïse affluent de rive droite de manière à réaliser une coupure sensiblement dirigée S. E. — N. O. et longue dans le département d'Eure-et-Loir de plus de 40 km. Toutes les destructions furent opérées par des charges placées sur la chaussée. Quelques ponts échappèrent d'ailleurs aux équipes chargées de la réalisation de la brèche. Le pont du Mesnil-Ponceau ne fut pas épargné.

Mais sa destruction fut loin d'être complète. L'état de l'ouvrage apparaît clairement sur les photos 1 - 2 et 3.

A l'emplacement de la charge, le tablier présentait un trou provenant de la destruction partielle des voutains (photos 1 et 2).

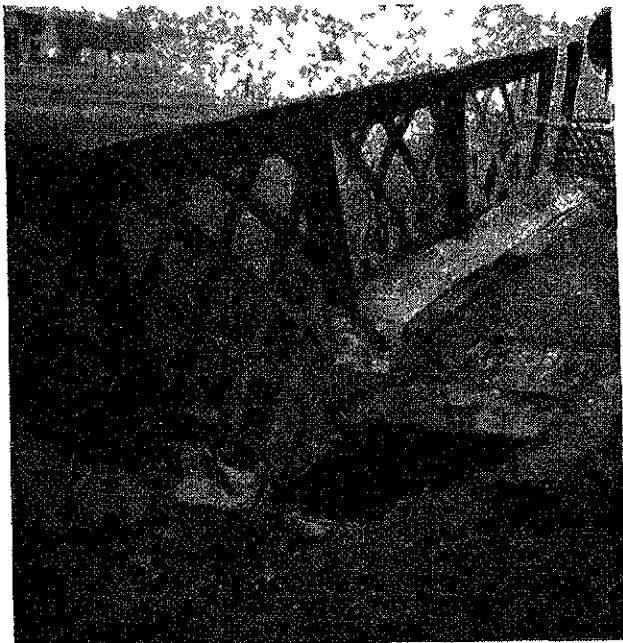


FIGURE 1

La poutre aval était presque entièrement sectionnée (photo n° 2). La membrure supérieure était complètement repliée sur elle-même ce qui la raccourcissait d'environ 60 cm. Deux seulement des diagonales n'étaient pas complètement coupées mais seulement complètement tordues. La membrure inférieure était seulement pliée (photo n° 2. La photo n° 6 montre l'état des diagonales après le relèvement).



FIGURE 2

Au droit de la cassure la poutre aval était abaissée de plus d'un mètre ce qui entraînait une torsion de la poutre amont celle-ci étant gauchie au droit de la cassure, la flèche horizontale de la membrure supérieure était de près de 40 cm. (photo n° 2 et 3).

Par ailleurs le raccourcissement de l'ensemble de l'ouvrage avait provoqué un décollement de la culée R une partie de la culée ayant été entraînée.

Ce même raccourcissement avait provoqué un important déplacement des appareils d'appui R G. un des appareils de dilatation ayant quitté son chemin de roulement.

Alors que la membrure inférieure de la poutre amont était restée sensiblement horizontale,

(1) Le terme flèche horizontale que nous avons employé désigne la distance, entre l'arc formé dans un plan sensiblement horizontal par la membrure supérieure et la corde correspondante

la membrure inférieure de la poutre aval était abaissée par rapport à sa position initiale d'une quantité variable. Toutes les entretoises étaient fléchies et travaillaient en console, l'ensemble de

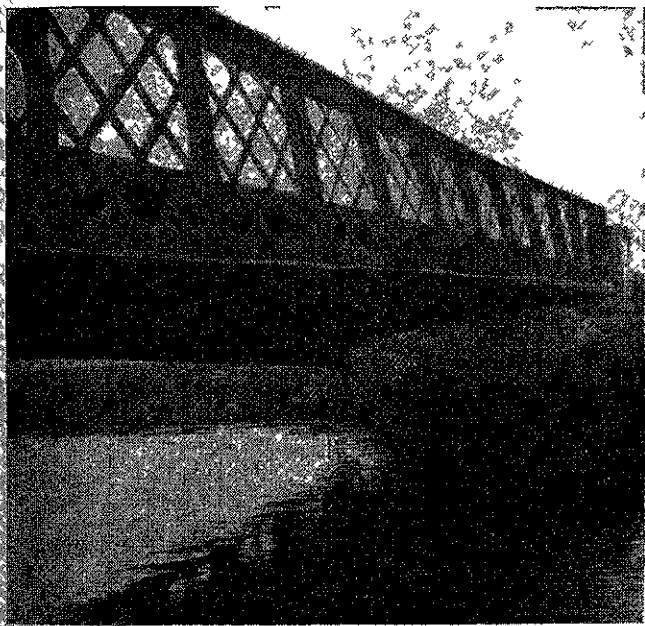


FIGURE 3

ces consoles supportant une partie du poids de la poutre aval (la photo n° 2 montre nettement ce fléchissement de l'ensemble du tablier).

Enfin en dehors de deux voutains partiellement détruits presque tous les voutains étaient fissurés.

Il fut décidé de réparer le pont après redressement et pour cela de soulever l'ensemble de la poutre aval.

Un postulat fut plus ou moins implicitement admis à savoir :

a) que chaque partie de la poutre amont, tout particulièrement la membrure supérieure était restée dans le domaine des déformations élastiques et pourrait revenir à sa position primitive,

b) que la plupart des entretoises étaient également restées dans le domaine des déformations élastiques ;

c) qu'au contraire les deux entretoises les plus voisines de la brèche étaient déformées de façon permanente (leur flèche était de l'ordre du 1/3 de leur portée) ce qui impliquait leur remplacement.

L'expérience a prouvé que les deux premières hypothèses étaient exactes. La troisième hypothèse a imposé une précaution spéciale dont il sera question plus loin. Mais cette hypothèse était peut être inexacte.

Les travaux furent exécutés en cinq phases :

A) *Phase préparatoire*, battage de 30 pieux en rivière (15 à l'amont, 15 à l'aval) moilage des pieux par des profilés et réalisation d'une plateforme de travail.

B) *Relèvement*. — Les deux portions de la poutre aval étant calées sur la plateforme de travail, la membrure supérieure de cette poutre fut cisailée au chalumeau. Un mât avant été dressé et un câble saisissait chacune des deux portions de la poutre aval. Le câble fut alors raidi.

Trois précautions furent prises :

a) pour éviter qu'en soulevant la membrure inférieure, les diagonales et les montants ne flambent, des étais en bois (visibles sur la photo 6) furent placés entre les membrures inférieure et supérieure ;

b) pour éviter qu'au cours du relèvement les voutains non détruits ne poussent au vide, les voutains détruits furent remplacés par des étais en bois calés sur les entretoises (on devine l'un de ces étais sur la photo 5) ;

c) enfin le fait que deux entretoises étaient déformées de façon permanente pouvait entraîner l'abaissement de la membrure inférieure de la poutre amont au droit de la cassure et une nouvelle torsion de cette poutre en sens inverse cette fois.

Il nous a paru qu'il suffisait pour éviter cet inconvénient de placer sous la poutre amont des poteaux qui empêcheraient l'abaissement de la membrure de cette poutre (ces trois poteaux se



FIGURE 4

voient nettement au second plan sur la photo 6), au début de l'opération un léger vide subsistait entre le sommet des poteaux et la membrure. En cours de relèvement le contact fut assuré.



FIGURE 5

Il convient encore d'indiquer qu'un treuil et un système de mouffes fut établi à l'amont pour favoriser la remise en place de la membrure supérieure de la poutre amont. Le câble ne devait pas tirer sur la membrure mais seulement être aidé (on voit le dispositif sur la photo 7).

Pour contrôler la marche de l'opération, deux procédés furent choisis :

a) la hauteur de la poutre aval était mesurée par rapport à une planche solidaire de la rive droite. Cette hauteur ne pouvait pas en effet être mesurée ni par rapport au niveau de l'eau qui pouvait varier pendant l'opération, (le relèvement a duré une journée et au cours du relèvement un meunier voisin a trouvé bon de manoeuvrer les vannes), ni par rapport à la plateforme qui pouvait s'enfoncer dans le sol (ce qui s'est effectivement produit) ;



FIGURE 6

b) pour mesurer la flèche horizontale de la membrure supérieure de la poutre amont une corde fut tendue entre les deux extrémités de la membrure.



FIGURE 7

Après raidissement des divers câbles dont nous avons parlé, 2 vérins furent placés, un sous chaque partie de la poutre aval et le relèvement commença (les photos 4, 5 et 6 indiquent 3 phases différentes de ce relèvement ; sur la photo 6 le relèvement est presque terminé) ; les moyens de contrôle que nous avons indiqué permirent de se rendre compte que le soulèvement de la poutre aval et la diminution de la flèche horizontale de la membrure supérieure amont étaient proportionnels. Cette remarque nous permit dès le début



FIGURE 8

de l'opération de calculer que lorsque la poutre aval serait complètement soulevée, la flèche horizontale aurait complètement disparu, ce qui se produisit effectivement (la photo 7 montre la membrure supérieure amont à la fin de l'opération).

Lorsque le relèvement fut terminé, l'ensemble du pont fut calé dans la position où il se trouvait.

Il est à remarquer que les appareils d'appui R.G. étaient revenus sur leurs chemins de roulement.

C) La poutre aval fut alors réparée par apport

de pièces neuves. De même les deux entretoisés suspects, etc...

D) *Réparation de la culée R.D.* — L'ensemble du pont redevenu d'un seul tenant fut soulevé du côté de la rive droite et la culée R.D. réparée. Puis le pont fut reposé sur sa culée.

E) *Les voutins furent refaits, les fissures obturées, etc...*

CONCLUSION. — Le pont du Mesnil-Ponceau put ainsi être refait, et, c'était là le but poursuivi, par apport de moins de 3 tonnes d'acier.

---

## CINTRE EN BOIS CLOUÉ DU GRAND PONT DE SAINT-NAZAIRE (Drôme)

---

### ERRATUM

Sous le titre qui précède, nous avons publié dans notre N° de février 1947 un article, qui contient une erreur qu'il convient de redresser, car

elle diminue beaucoup l'intérêt du dit article.

A la page 12, au deuxième alinéa, il faut lire :  
.....une seule arche en béton *non armé*...

---

#### FIANÇAILLES

Nous avons appris les fiançailles de Mlle Denise BEAU, fille de notre Camarade François BEAU, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, avec M. Michel RIBADEAU-DUMAS. Toutes nos félicitations.

#### NAISSANCES

Michel, Janine et Anne-Marie BOURRIÈRES nous ont fait part de la naissance de leur petit frère Pierre, quatrième enfant de notre Camarade Paul BOURRIÈRES, Ingénieur des Ponts et Chaussées, rapatrié récemment du Dahomey et actuellement en congé à Tarbes, 24 avenue Jules Laforgue.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

#### DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès de nos Camarades ci-après :

Pierre AIGROT, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Carcassonne, mort accidentellement en service ;

Paul NICOU, Ingénieur en Chef des Mines, Directeur Général de la Société des Aciéries de Micheville ;

Robert LAHAYE, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite à Neuilly-sur-Seine ;

Louis LION, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, mort fin 1939.

Nous assurons les familles des défunts de toute notre sympathie attristée.

Nous avons appris également le décès de Mme René VAUTHIER ; elle était la mère de notre Camarade Pierre VAUTHIER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Châlons-sur-Marne, Membre du Comité d'Administration du P.C.M., à qui nous présentons nos bien sincères condoléances.

---

◆ ◆ ◆

# AVIS IMPORTANT

## PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1946-47

En application de l'article 22 des statuts, le montant des cotisations annuelles est fixé par le Comité du P. C. M., en fonction des traitements.

En attendant que les nouveaux traitements soient acquis, le Comité a décidé, dans sa séance du 4 Novembre 1946, d'appliquer provisoirement, pour l'Exercice 1946-47, les taux des cotisations de l'Exercice précédent, majorés de 25 % environ, cette majoration ne s'appliquant pas aux cotisations des camarades retraités.

En conséquence, le montant des cotisations de l'Exercice 1946-47 est provisoirement fixé comme suit :

Inspecteurs Généraux :		
en activité.....	650 fr.	
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires.....	350	
en retraite.....	125	
Ingénieurs en chef :		
en activité.....	500	
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires.....	250	
en retraite.....	100	
Ingénieurs :		
en activité.....	350	
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires.....	175	
en retraite.....	70	
Ingénieurs à titre provisoire.....	125	
Ingénieurs Éèves.....	75	

**Nous remercions d'avance tous les camarades qui voudront bien, sans plus attendre, verser sur ces bases leur cotisation de l'Exercice 1946-47, commencé depuis le 1<sup>er</sup> Novembre 1946.**

*Aux termes des statuts ce versement est exigible avant le 1<sup>er</sup> février 1946*

(Grade au 1<sup>er</sup> Novembre 1946)

### MODES DE PAIEMENT :

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

## Compagnie Parisienne d'Entreprises

Suite d'ancienne filiale des Établissements Français **MERCIER**  
Société anonyme au Capital de 24.000.000 de francs

### Travaux Publics et Particuliers

Terrassements — Ouvrages d'Arts — Béton armé

*Routes, Voles ferrées, Travaux maritimes et fluviaux  
Ponts, Barrages, Souterrains, Aménagements de chutes d'eau  
Constructions industrielles, Habitations*

SIÈGE SOCIAL : 112 bis, rue Cardinet, PARIS (XVII) - Tél. Carnot 69 60

EXPLOITATION : 51, Rue Barathon, MONTLUÇON — Tél. 6-08

ATELIERS : Mécanique, Charpente, Menuiserie - LA LOÛE, MONTLUÇON  
Tél. 6-14

TRAVAUX PUBLICS  
CONSTRUCTIONS en BÉTON ARMÉ  
OUVRAGES D'ART

S<sup>T</sup>E A<sup>M</sup>E DES ENTREPRISES

# BOUSSIRON

10, Boul. des Batignolles — PARIS (17<sup>e</sup>)

Alger

Casablanca

Tunis

# GABIONS PALVIS

Conviennent pour la construction de  
**Barrages - Diques - Epis - Etc.**

Remplacent avantageusement la maçonnerie et les  
enrochements - Protègent contre les affouillements.

*Album illustré gratuit envoyé franco sur demande adressée à*

la SOCIÉTÉ FRANÇAISE de DEFENSES FLUVIALES  
79, Cours Jean Jaurès - GRENOBLE (RC 1724)

