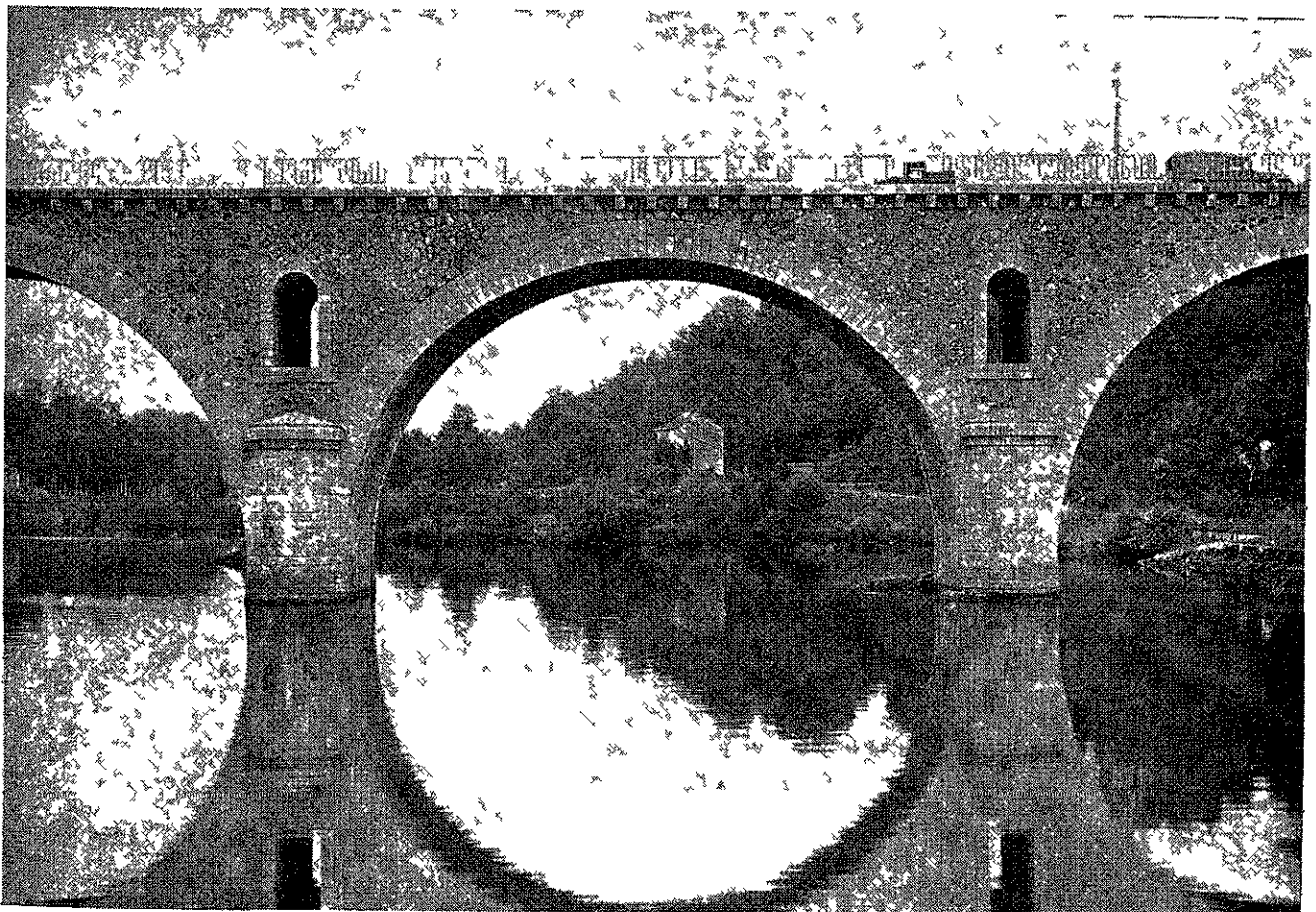


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

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



LE PONT DE ROCHEFORT SUR LA MAYENNE APRES REFECTION

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS, DES CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
LES SAINTS-PÉREUX, PARIS

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

SOMMAIRE

APPEL AUX CAMARADES	2	LES NOUVEAUX STATUTS DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES PONTS ET CHARPENTES.....	11
LES RESULTATS DES ASSEMBLEES GENERALES DU 4 MAI 1947	3	LE CONGRES TECHNIQUE INTERNATIONAL.....	13
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. :		LA MAISON DES MINES ET DES PONTS ET CHAUSSEES	14
Séance du 3 mars 1947.....	6	NAISSANCES, MARIAGES, DECES.....	14
Séance du 9 avril 1947.....	7	NOTES TECHNIQUES :	
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-CO- MITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES :		Pont suspendu provisoire sur l'Adour à Riscle.	15
Séance du 3 mars 1947.....	9	Reconstruction du Pont de Rochefort sur la Mayenne	21
Séance du 9 avril 1947.....	10	Redressage des aciers ronds pour béton armé..	22
		PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1946- 1947 : AVIS IMPORTANT	24



APPEL AUX CAMARADES

Notre Camarade Martial VEZIN, Ingénieur Ordinaire des Ponts et Chaussées à Angers, père de six enfants, est décédé subitement le samedi 20 avril 1947.

Jean (13 ans 1/2), Bernard (12 ans), Cécile (11 ans), Françoise (10 ans), Pierre (7 ans 1/2) se serreraient autour de leur Mère pour conduire le deuil de leur Père. Annette (2 ans), trop jeune pour avoir déjà sa part dans cette douleur, avait été confiée à une famille amie.

*
**

A la douleur, si grande dans une famille si parfaitement unie, s'ajoute une terrible angoisse du lendemain.

Comme beaucoup d'entre nous, VEZIN était d'une famille très modeste. Aîné de quatre enfants, il n'avait que 11 ans 1/2 lorsque son Père mourut, en 1918, d'une maladie contractée aux Armées : il avait lui-même connu le triste sort qui frappe ses enfants. Sa Mère était restée presque sans ressources et son fils, maintenant, était son soutien. De son côté, Madame VEZIN ne peut compter sur aucune aide de sa famille.

Ainsi, les seules ressources sont celles que l'Administration va verser à la famille de notre Camarade. La retraite de réversion proprement dite s'élèvera à 40.000 frs. environ ; les allocations familiales et de salaire unique sont maintenues, leur montant annuel étant actuellement de 98.000 Francs. Madame VEZIN, avec la charge de ses six enfants, va donc disposer, en tout et pour tout, d'une ressource annuelle qui n'atteindra pas 140.000 francs, un peu plus du quart de la rémunération totale nette de son mari. Ceci montre combien est tragiquement insuffisante l'aide de l'Etat !

*
**

Cet exemple rappelle aussi, s'il en était besoin, combien il est indispensable et urgent que nous nous unissons pour pallier cette carence de l'Etat. Il nous faut créer un organisme permanent, ayant le double caractère d'une œuvre de solidarité et d'une assurance, qui, en cas de décès prématuré de l'un d'entre nous, fournira les ressources nécessaires pour que les enfants puissent être élevés dignement, comme si le Père était resté.

Cette question va être étudiée à fond, en liaison avec la Société Amicale de Secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines et des propositions concrètes vont être faites en vue de créer effectivement cet organisme. Nous pensons qu'il pourra, alors, prendre en charge, avec d'autres évidemment, les six enfants de notre Camarade.

Mais cela demandera un temps appréciable, car le problème est difficile. En attendant, il nous faut consentir une aide immédiate et exceptionnelle qui mette la famille de notre Camarade à l'abri du besoin pendant au moins un an.

*
**

Chacun conviendra que, pour élever dignement ses six enfants, il faut, avec le prix actuel de la vie, que Madame VEZIN dispose d'une ressource totale de 300.000 à 350.000 francs : il faut donc trouver, pour une année, environ 200.000 francs.

Tous les amis de notre Camarade doivent s'unir pour apporter ce secours. Nous nous préoccupons notamment d'obtenir l'aide de la Société Amicale de Secours de l'X, celle de ses Camarades de promotion. La Société de Secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines va également apporter sa contribution. Malheureusement, les ressources de ces Sociétés, et plus spécialement de notre Société de Secours, sont très limitées et les infortunes de toute nature sont très nombreuses : l'aide qu'elles peuvent fournir, quoique très utile, reste considérablement insuffisante.

Il est certain que c'est de nous que doit venir le secours principal en faveur de la famille de notre Camarade. Devant une situation particulièrement tragique, il faut que nous consentions un effort exceptionnel et c'est en plein accord avec notre Société de Secours que nous vous le demandons. Cet effort nous l'évaluons à 150.000 francs environ, pour une année. Il faut donc qu'un nombre important d'entre nous, plusieurs centaines au moins, y participent. Nous espérons que chaque contribution pourra atteindre au moins 500 francs et nous comptons que beaucoup iront au-delà. Ne pensez pas, en lisant cet appel, qu'un autre fera le geste que nous vous demandons et que vous pouvez vous en dispenser ; même pour les Camarades les moins favorisés, cet effort minimum et modeste est possible, et il nous faut tellement de concours actifs ! Pensez, une fois de plus, à ces six enfants que laisse notre Camarade : nous pouvons témoigner qu'ils méritent en tout points, que vous les aidiez ! Si vous ne le faisiez pas, que deviendraient-ils ?

Mais nous avons confiance en la solidarité des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. D'avance, au nom de Madame VEZIN, au nom de Jean, Bernard, Cécile, Françoise, Pierre et Anne VEZIN, nous vous disons, de tout cœur, merci.

DESIGNES — LESIEUX — LORIFERNE.

Les contributions sont à envoyer à M. DESIGNES, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 60, rue Desjardins, à ANGERS, soit par chèque, soit par mandat ordinaire, soit par virement au compte de Chèques Postaux N° 1146.95 à NANTES.

Les Résultats des Assemblées Générales du 4 Mai 1947

Nous ne pourrions publier que dans le N° de juin du Bulletin du P.C.M. les documents concernant les Assemblées Générales du 4 mai 1947, mais nous avons tenu à en donner dès à présent les résultats.

L'Assemblée Générale Ordinaire a approuvé le rapport moral et le rapport financier qui lui ont été soumis par le Président et le Trésorier, approuvant ainsi l'action menée depuis l'an dernier par le Comité du P.C.M.

L'Assemblée Générale Extraordinaire, qui a suivi, a approuvé les propositions qui lui étaient faites concernant le report au 1^{er} janvier du commencement de l'année sociale, qui, statutairement, commençait jusqu'à présent au 1^{er} novembre et la rééligibilité des membres du Comité.

Elle avait ensuite à répondre à l'importante question qui lui avait été posée, en ce qui concerne les conséquences de la loi du 19 octobre 1946, portant statut de la Fonction Publique, sur la forme juridique du P.C.M. Cette question était la suivante : *Etes-vous partisan de la transformation du P.C.M. en Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ?*

Après une longue discussion, au cours de laquelle toutes les tendances ont été exposées et discutées, marquant le désir unanime de conserver l'unité de notre Association, il a été passé au vote, dont le dépouillement a donné :

374 oui
278 non.

Le quorum nécessaire pour que l'Assemblée puisse valablement statuer étant de 408 voix, ce vote était sans valeur et l'Assemblée Générale Extraordinaire s'est séparée sans pouvoir prendre de décision.

Les débats ont cependant marqué qu'une majorité était favorable à la création d'un Syndicat libre juxtaposé à l'Association. Mais l'Association du P.C.M. continue dans sa forme actuelle.

**

Les diverses manifestations qui ont précédé ou suivi les Assemblées Générales ont été en tous points réussies : tournée aux environs de Paris (Aérodrome d'Orly, auto-route de l'Ouest), tournée au Port du Havre, inauguration des travaux du Pont Jacques BOULLOCHE à Bezons, dîner.

Jamais de telles manifestations n'avaient réuni un aussi grand nombre de Camarades (1).

Nous publions ci-après :

— la lettre de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports datée du 23 avril 1947, relative à la participation des Ingénieurs aux tournées sus-visées ;

— le résultat des élections pour le remplacement des membres sortant du Comité ;

— la composition dudit Comité à la suite de ces élections.

**

LETTRE DE M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS AU PRÉSIDENT DU P.C.M.
AUTORISANT LES INGÉNIEURS A PARTICIPER AUX
TOURNÉES DU P.C.M.

Monsieur le Président,

Vous m'avez fait connaître, par lettre du 25 mars dernier, que votre Association se proposait d'organiser une tournée d'études d'une durée de deux jours, qui aura lieu au début de mai et qui comportera notamment :

— le 2 mai, la visite de l'auto-route de l'Ouest et des travaux en cours à l'aérodrome d'Orly ;

— le 3 mai, la visite des travaux du Port du Havre.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'autorise les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, membres de l'Association, à prendre part à ce voyage, à charge par eux d'en aviser leur Préfet.

Il ne m'est possible d'accorder ni des facilités de circulation, ni des indemnités de déplacement aux Ingénieurs à l'occasion de l'Assemblée Générale de votre Association, qui suivra, à Paris, le voyage envisagé au Port du Havre. En revanche, j'accepte, en raison de l'intérêt que présentent pour le Service les travaux en cours dans ce port, que les frais de voyage correspondants (frais de voyage de Paris au Havre et retour et frais de séjour au Havre) soient remboursés suivant les

(1) Les Camarades qui n'ont pas payé le montant de leur participation à ces manifestations sont instamment priés de se mettre d'urgence en règle avec la Caisse du P.C.M. (pour le mode de paiement, voir l'avis en dernière page du présent Bulletin).

tarifs réglementaires aux Ingénieurs qui participeront à ce voyage.

Ils seront à imputer sur les crédits globaux mis à la disposition des Ingénieurs en Chef.

.....
*Le Ministre
des Travaux Publics et des Transports,
Jules MOCH.*

**Résultats des Élections du 4 Mai 1947
pour le remplacement des Membres sortants
du Comité**

Remplacement de trois Délégués Généraux

Ont obtenu :

MM. BRINGER	133 voix
MORISSON	133 voix
CASSARD	132 voix
LONG-DEPAQUIT	71 voix
COINTE	34 voix
DEUTSCH	1 voix
DELAIGUE	1 voix

Ont été déclarés élus *Délégués Généraux* :
MM. BRINGER, MORISSON et CASSARD.

Remplacement de Délégués de Groupe. — Les groupes de Paris, Lyon, Angers et Marseille ont élus respectivement comme *Délégués de Groupe* MM. ARRIBEAUTE, ROQUES Clément, LORIFERNE et COUTEAUD, en remplacement de MM. DEUTSCH, BAUDET, DESVIGNES et LESIEUX.

Les Groupes de Bordeaux et d'Amiens n'ont pas encore élu leurs *Délégués*.

**Composition du Comité d'Administration
et des Sous-Comités de Section
à la suite de l'Assemblée Générale du 4 Mai 1947**

COMITE D'ADMINISTRATION.

A — BUREAU

Président :

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

Vice-Présidents :

MM.

DAUVERGNE, Inspecteur Général des Mines, au Ministère des Travaux Publics, 244, Boulevard Saint-Germain, à Paris 7° ;

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

MACAREZ, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue de Milan, à Paris 4°.

Secrétaire :

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

Secrétaire-Adjoint :

M. FISCHESSE, Ingénieur en Chef des Mines, 60, boulevard Saint-Michel, à Paris 6°.

Trésorier :

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

B — MEMBRES

MM.

ARRIBEAUTE, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 21, rue Rosa Bonheur, à Fontainebleau (Seine-et-Marne) ;

AUBRIOT, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ser-vice du Port Autonome de Bordeaux, à Bordeaux (Gironde) ;

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

BOUILLOT, Ingénieur en Chef des Mines, 10, rue Jacques-Desgeorges, à Saint-Etienne (Loire) ;

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

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

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

COR, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, au Ministère des Travaux Publics, 244, boulevard Saint-Germain, Paris 7° ;

COUTEAUD, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Marseille (Bouches-du-Rhône) ;

DELAVESNE, Ingénieur des Mines, 42, boulevard d'Inkermann, à Neuilly-sur-Seine (Seine) ;

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

DONTOT, Ingénieur en Chef des Mines, Mission Française des Mines de la Sarre, Boîte Postale, à Forbach (Moselle) ;

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

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

GENET, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, au Ministère des Travaux Publics, 246, boulevard Saint-Germain, à Paris 7°.

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

ISSARTE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Melun (Seine-et-Marne) ;

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

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

LEROY, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Béthune (Pas-de-Calais) ;

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

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

OLIVESI, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 92, boulevard Raspail, à Paris 6° ;

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

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

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

THIEBAULT, Ingénieur Elève des Ponts et Chaussées, 28, rue Gynemer, à Paris 6° ;

VAUTHIER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, boulevard Anatole France, à Châlons-sur-Marne (Marne).

**

SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES

A — BUREAU

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

B — DÉLÉGUÉS GÉNÉRAUX.

MM. AUBRIOT, BRINGER, CASSARD, CONCHE, DOLLET, GENET, MACAREZ, MORISSON et OLIVESI.

C — DÉLÉGUÉS DE GROUPE

Groupe de Paris : MM. ARRIBEAUTE, COR, COURBON, DURAND-DUBIEF, GUÉRBIGNY et ISSARTE.
Groupe d'Amiens : M. LEROY.
Groupe de Nancy : M. VAUTHIER.
Groupe de Lyon : M. ROQUES.
Groupe de Marseille : M. COUTEAUD.
Groupe de Toulouse : M. DUBROCA.
Groupe de Bordeaux : M. RENOUX.
Groupe d'Orléans : M. CACHERA.
Groupe du Mans : M. LORIFERNE.
Groupe de l'Afrique du Nord : MM. JACQUINOT et N...
Groupe Colonial : M. DORCHE.
Groupe des Ingénieurs Elèves : M. THIEBAULT.

D — DÉLÉGUÉ DE LA SECTION MINES.

M. SAMUEL-LAJEUNESSE.

**

SOUS-COMITE DE LA SECTION MINES

A — BUREAU

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

B — MEMBRES

MM. BASEILHAC, BOUILLOT, DAUVERGNE, DELAVESNE, DONTOT, FISCHESSE, LE BESNERAIS, LEPRINCE-RINGUET et SAMUEL-LAJEUNESSE.

C — DÉLÉGUÉ DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES.

M. MACAREZ.

**

Secrétaire administratif du P.C.M.

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

N'ATTENDEZ PLUS POUR PAYER VOS COTISATIONS !

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

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Lundi 3 Mars 1947

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le lundi 3 mars 1947, au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président.

Etaient présents : MM. BAUDET, CACHERA, CONCHE, COR, COURBON, DAUVERGNE, DELAIGUE, DESVIGNES, DOLLET, DORCHE, DURAND-DUBIEF, GENET, ISSARTE, LE BESNERAIS, LEPRINCE-RINGUET, LESIEUX, LEROY, MACAREZ, RENOUX, SAMUEL-LAJEUNESSE, STAHL et VAUTHIER.

Absents excusés : MM. DEUTSCH, JACQUINOT et JOUVENT.

M. DURAND-DUBIEF remplit les fonctions de Secrétaire.

La séance est ouverte à 9 h. 40.

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

Le Comité adopte, sous réserves de modifications de détail, le texte qui lui est soumis pour le procès-verbal de la séance qu'il a tenu le lundi 3 février 1947.

2°) PUBLICITÉ DANS LE BULLETIN DU P.C.M..

Une note avait été préparée en vue de son insertion dans le Bulletin du P.C.M. pour inviter les Camarades à provoquer des contrats de publicité dans ce bulletin. Le Comité décide de soumettre cette note à la prochaine Assemblée Générale Ordinaire.

3°) TOURNÉES.

Le Comité enregistre avec regret la lettre par laquelle M. PROT demande à être déchargé des fonctions de chef de l'Equipe Tournées. Il désigne M. COR pour remplacer M. PROT et le charge d'organiser deux tournées, qui pourraient avoir lieu juste avant la prochaine Assemblée Générale (qui se tiendra un dimanche), l'une le vendredi après-midi aux environs de Paris, l'autre dans la journée du samedi.

4°) DOCUMENTATION ADMINISTRATIVE.

Le Comité prend acte d'une lettre dans laquelle M. SIEGFRIED fait connaître qu'il a été invité à assister en février à la réunion de la Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées chargée d'examiner le rapport du P.C.M. sur la documentation administrative.

5°) ADHÉSION DES INGÉNIEURS ÉLÈVES DES MINES AU P.C.M..

Le Comité invite M. DELAVESNE à rechercher les Ingénieurs Éléves des Mines qui ne sont pas sociétaires du P.C.M. et à obtenir leur adhésion.

6°) TRANSFORMATION DU P.C.M. EN SYNDICAT.

M. STAHL donne lecture des lettres qu'il a reçues de MM. DEUTSCH, CACHERA et VIEILLARD au sujet de la question de transformation du P.C.M. en Syndicat.

Lors de la dernière réunion du Comité, MM. BAUDET, DEUTSCH et MACAREZ avaient été chargés de prendre contact avec le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées pour essayer de lever les difficultés soulevées par celui-ci au sujet de la double appartenance.

MM. MACAREZ et BAUDET rendent compte des deux entrevues qui ont eu lieu avec le Bureau du Syndicat National. Celui-ci persiste à rejeter l'appartenance à deux Syndicats et, pour éviter une scission regrettable, il préconise le maintien du P.C.M. en Association professionnelle. Dans une lettre dont il est donné lecture, M. DETOEUF, Secrétaire du S.N.I.P.C., vient d'ailleurs de fixer la position de ce Syndicat vis-à-vis du P.C.M. dans cette hypothèse, notamment pour ce qui concerne les questions de représentation du Corps.

Les délégués de groupe donnent ensuite l'avis de leurs groupes respectifs sur la question.

Il apparaît ainsi que tous les arguments ont été exposés et que toute prolongation de la discussion serait inutile. Il est alors procédé à un vote sur les diverses attitudes possibles ; sur les 22 membres présents, 13 voix se prononcent pour la transformation immédiate du P.C.M. en Syndicat non affilié, 9 voix pour le maintien, au moins provisoire, du P.C.M. en Association professionnelle.

Le Comité décide donc de provoquer la réunion d'une Assemblée Générale extraordinaire et de lui proposer la transformation du P.C.M. en Syndicat non affilié. Il est décidé d'envoyer à tous les membres du P.C.M. avant la réunion de l'Assemblée, un exposé complet de la question mettant en lumière tous les arguments qui ont été exposés et faisant ressortir le pour et le contre de chacune des deux solutions. Cette note sera rédigée par une Commission composée de MM. BAUDET, DAUVERGNE, DEUTSCH, CACHERA, ISSARTE et SAMUEL-LAJEUNESSE.

7°) ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Le Comité décide de convoquer deux Assemblées Générales pour le dimanche 4 mai 1947. Assemblée ordinaire le matin, suivie d'une Assemblée extraordinaire. Il arrête les dispositions à adopter pour l'organisation de ces deux Assemblées.

Une note sera adressée dans les moindres délais à tous les membres du P.C.M. pour provoquer des candidatures à trois postes de délégués Généraux à pourvoir en remplacement de MM. DELAIGUE, JOUVENT, Robert LÉVI et STAHL, Délégués sortants non rééligibles.

Les Délégués de Groupe sont, en outre, invités à faire procéder par leurs Groupes à l'élection de Délégués de Groupes, en remplacement de MM. BAUDET (Lyon), DESVIGNES (Le Mans), DEUTSCH (Paris), LEROY (Amiens), LESIEUX (Marseille), RENOUX (Bordeaux), Délégués sortants non rééligibles.

8°) STATUT DES CORPS TECHNIQUES.

M. STAHL fait connaître qu'un projet complet de statut des corps Techniques a été élaboré par la Direction de la Fonction Publique et va être soumis aux différentes Administrations. M. DAUVERGNE souhaite une liaison étroite entre nos deux Corps pour l'examen de ce projet.

M. COQUAND a rédigé une note relative aux attributions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; il est décidé d'envoyer la dite note à chacun des membres du Comité pour examen.

9°) RÉMUNÉRATION, TRAITEMENTS.

M. STAHL donne lecture d'une note préparée par M. LEROY pour mettre les diverses personnalités intéressées (et notamment les élus) au courant de la rémunération des Ingénieurs de nos Corps, principalement par comparaison avec les traitements du secteur nationalisé. Il indique que les travaux de la Commission COYNE et de la Fédération des Fonctionnaires ne paraissent pas devoir aboutir et que la Direction de la Fon-

ction Publique a préparé un travail d'ensemble. Le Comité renvoie à l'Equipe Traitement-Rémunération la note préparée, pour mise au point avant diffusion.

M. LEROY demande si une réponse a été faite à la demande du P.C.M. visant l'application de la majoration de 25 % à la prime de rendement. Il est signalé qu'aucune réponse n'a été faite. M. LEROY propose par ailleurs de demander que cette prime soit calculée compte tenu de l'acompte provisionnel. Le Comité charge M. LEROY de préparer un projet de lettre en ce sens au Ministre des Travaux Publics.

Le Comité prend acte avec satisfaction de la lettre du Ministre des Travaux Publics annonçant au P.C.M. que, à compter du 1^{er} janvier 1946, le taux de l'indemnité de fonctions est relevé pour les Ingénieurs se trouvant à moins de trois ans de leur retraite (cette lettre a été signalée dans le numéro de mars 1947 du Bulletin du P.C.M.).

10°) AFFILIATION A LA COOPÉRATIVE DE LA S.N.C.F..

M. STAHL signale que la lettre préparée par la Direction du Personnel pour proposer à la S.N.C.F. l'affiliation du personnel des Travaux Publics à la Coopérative de cette Société n'a pas été signée par le Ministre, bien que celui-ci ait été l'instigateur de cette proposition.

11°) FACILITÉS DE CIRCULATION.

Le Comité charge son Président de suivre, en accord avec les intéressés, la question des facilités de circulation refusées par la S.N.C.F. aux Ingénieurs payés sur les fonds de l'Aviation Civile.

La séance est levée à midi 20, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le mercredi 9 avril 1947 en deux séances, l'une à 9 h. 30, l'autre à 14 h. 30.

Pour le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
STAHL.

Séance du Mercredi 9 Avril 1947

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le mercredi 9 avril 1947, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président.

Étaient présents : MM. BAUDET, CACHERA, CONCHE, COURBON, DAUVERGNE, DELAIGUE, DELMAS (représentant M. DELAVESNE), DESVIGNES, DOLLET, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, ISSARTE, LE-

SIEUX, Robert LÉVI, MACAREZ, OLIVESI, RENOUX, SAMUEL-LAJEUNESSE, STAHL et VAUTHIER.

Absents excusés : MM. COR, GENET, JACQUINOT, JOUVENT et THIÉBAULT.

M. DURAND-DUBIEF remplit les fonctions de secrétaire.

La séance est ouverte à 9 heures 45.

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

Le texte proposé pour le procès-verbal de la séance tenue le lundi 3 mars 1947 par le Comité du P.C.M. est adopté par ledit Comité sans observations.

2°) ASSOCIATION PONTS ET CHARPENTES.

Le Comité décide l'insertion au Bulletin du P.C.M. d'une note remise par M. Robert LÉVI, lançant un appel en vue de l'adhésion de nouveaux membres à l'Association française des Ponts et Charpentes.

3°) PUBLICITÉ DANS LE BULLETIN DU P.C.M..

Un sociétaire a demandé, d'une part, que les articles techniques publiés dans le Bulletin du P.C.M. indiquent les Entreprises construisant les ouvrages faisant l'objet de ces articles, d'autre part, que ledit Bulletin publie une nomenclature des ouvrages d'art construits avec indication des Ingénieurs auteurs des projets et des Entreprises chargés des travaux. Le Comité rappelle qu'il est de règle de n'introduire dans le texte du Bulletin aucune indication ayant un caractère publicitaire et décide de maintenir cette règle.

4°) ABONNEMENTS COLLECTIFS.

Le Secrétariat du P.C.M. n'a reçu que 9 réponses à l'appel lancé dans le Bulletin au sujet de la reprise des abonnements collectifs. Le Comité constate que, dans ces conditions, il n'est pas possible d'envisager cette reprise pour le moment.

5°) EPÉE D'HONNEUR A Jean BECQUEREL.

Le Comité décide d'inscrire le P.C.M. pour une somme de 10.000 fr. à titre de participation à la souscription ouverte pour offrir une épée d'honneur à notre Camarade Jean BECQUEREL, Membre de l'Institut. Il décide, en outre, de faire un appel dans le Bulletin du P.C.M. pour inviter tous les Camarades à participer individuellement à cette souscription.

6°) PRÉPARATION DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

M. STAHL expose les dispositions prévues à l'occasion de l'Assemblée Générale du 4 mai 1947, savoir :

— Vendredi 2 mai, tournée aux environs de Paris ;

— Samedi 3 mai, tournée au port du Havre ;

— Dimanche 4 mai, inauguration dans la matinée des travaux du Pont Jacques BOULLOCHÉ à Bezons, puis dans la soirée dîner à la Maison des Mines, ces deux manifestations devant être présidées par M. le Ministre des Travaux Publics.

Le Comité approuve ces dispositions et règle les invitations à faire pour le dîner du 4 mai.

Il décide de se réunir dans la matinée du vendredi 2 mai pour examiner le compte moral du Président et le rapport financier du Trésorier à présenter à l'Assemblée Générale Ordinaire.

MM. BAUDET et DESVIGNES font connaître la position prise par les Groupes de Lyon et du Mans quant à la transformation de la forme juridique du P.C.M. ; ils demandent que le Comité prenne à son tour position sur ce point.

Après une discussion générale, au cours de laquelle M. STAHL rend compte de la récente visite faite à M. le Ministre des Travaux Publics et au cours de laquelle celui-ci l'a entretenu de cette question, le Comité décide de proposer à l'Assemblée Générale la transformation en Syndicat indépendant et invite son Président à rédiger en ce sens son rapport moral.

7°) AFFILIATION A L'ÉCONOMAT DE LA S.N.C.F..

M. STAHL fait connaître que, suivant les renseignements qu'il a recueillis, les difficultés rencontrées viendraient de ce que la loi portant création de l'Economat de la S.N.C.F. ne permettrait pas l'affiliation à cet organisme des fonctionnaires du Ministère des Travaux Publics.

La séance est levée à midi, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le vendredi 2 mai 1947, au Ministère des Travaux Publics.

Pour le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
STAHL

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

Séance du Lundi 3 Mars 1947

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le lundi 3 mars 1947, au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président.

Etaient présents : MM. BAUDET, CACHERA, CONCHE, COR, COURBON, DELAIGUE, DESVIGNES, DOLLET, DORCHE, DURAND-DUBIEF, GENET, ISARTE, LESIEUX, LEROY, MACAREZ, RENOUX, STAHL, et VAUTHIER.

Absents excusés : MM. DEUTSCH, JACQUINOT et JOUVENT.

M. DURAND-DUBIEF remplit les fonctions de secrétaire.

La séance est ouverte à 14 heures 40.

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

Avec une rectification de détail, le Sous-Comité adopte le texte qui lui est soumis pour le procès-verbal de la séance qu'il a tenue le lundi 3 février 1947.

2° RÉORGANISATION DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a demandé au P.C.M. de s'associer à une démarche auprès du Ministre des Travaux Publics en vue d'obtenir la réorganisation de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Le Sous-Comité qui n'a cessé de se préoccuper de cette question accepte de s'associer à la démarche commune proposée.

3° BI-CENTENAIRE DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

M. GOBI a demandé au P.C.M. d'intervenir pour obtenir une réponse à la lettre adressée à l'École Nationale des Ponts et Chaussées au sujet d'une manifestation prévue en Egypte pour commémorer le Bi-Centenaire de cette École. Le Sous-Comité charge M. COURBON de s'occuper de cette question.

4° ELECTRIFICATION DES CAMPAGNES.

M. STAHL donne connaissance d'une lettre de M. JOUVENT portant envoi de textes relatifs à

l'électrification des campagnes et aux indemnités payées par les départements aux fonctionnaires de l'Etat. Le Sous-Comité renvoie cette affaire à l'examen de l'Équipe Electricité.

5° COORDINATION DES TRANSPORTS.

Le point de cette question est fait par M. STAHL, qui signale une étude sur les transports par terre publiée par le Cercle d'Études des transports. Le Sous-Comité prend acte de ces indications et du fait que l'Équipe Transports se réunit le mardi 4 mars 1947 pour poursuivre ses travaux.

6° LOI RÉORGANISANT LES FINANCES LOCALES.

M. DELAIGUE donne lecture d'une note établie par M. Bernard RENAUD sur le projet de loi réorganisant les finances locales ; cette note comporte le texte d'un vœu que le Sous-Comité adopte ; celui-ci charge M. DELAIGUE de lui soumettre un projet de lettre subséquente à adresser au Ministère de l'Intérieur.

7° RÉORGANISATION DE L'ADMINISTRATION DÉPARTEMENTALE.

Le Sous-Comité prend acte de l'exposé fait par M. DELAIGUE sur la réorganisation de l'Administration Départementale.

8° ELECTRICITÉ.

M. MACAREZ expose que les pourparlers entrepris par l'Équipe Organisation-Électricité ont abouti à un accord entre le P.C.M et la Fédération des Collectivités concédantes ; cet accord est consacré par une circulaire adressée par le P.C.M. aux Ingénieurs en Chef du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées et publiée avec ses annexes, dans le N° de mars 1947 du Bulletin du P.C.M. Le Sous-Comité enregistre le règlement de cette affaire.

9° HOMMAGE A M. BOULLOCHE.

M. LESIEUX se faisant l'interprète de nombreux Camarades, émet l'avis qu'un hommage insuffisant a été rendu à la mémoire de M. le Directeur BOULLOCHE ; il propose que cet hommage soit

accentué par l'apposition d'une plaque où l'attribution du nom du disparu à un ouvrage construit par le Service des Ponts et Chaussées sous la haute direction de M. BOULLOCHE. Le Sous-Comité décide d'agir en ce sens, en accord avec la Direction des Routes.

10°) RÉGIME DES EAUX.

M. CACHERA donne connaissance d'une lettre de M. WAHL, relative à une modification souhaitable de la loi du 8 avril 1898 sur le régime des

eaux. Après échange de vues, la question est renvoyée par le Sous-Comité à l'Equipe Organisation-Eaux.

La séance est levée à 17 heures 25, étant entendu que la prochaine réunion aura lieu le mercredi 9 avril 1947, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Pour le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
STAHL.

Séance du Mercredi 9 Avril 1947

Le Sous-Comité de la Section *Ponts et Chaussées* du P.C.M. s'est réuni le mercredi 9 avril 1947, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président.

Etaient présents : MM. BAUDET, CACHERA, CONCHE, COURBON, DELAIGUE, DESVIGNES, DOLLET, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, ISSARTE, LESIEUX, Robert LÉVI, MACAREZ, OLIVESI, RENOUX, SAMUEL-LAJEUNESSE, STAHL et VAUTHIER.

Absents excusés : MM. COR, GENET, JACQUINOT, JOUVENT, et THIEBAULT.

Assistaient à la séance : MM. DAUVERGNE, COQUAND et MARTIN.

M. DURAND-DUBIEF remplit les fonctions de Secrétaire.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

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

Sous réserve d'une modification de détail, le Sous-Comité adopte le texte qui lui a été proposé pour le procès-verbal de la séance qu'il a tenu le lundi 3 mars 1947.

2°) POSTES VACANTS.

Le Président a reçu une protestation de M. MOCH, visant certains postes du Ministère de la Reconstruction offerts aux Ingénieurs des Ponts par le Ministère des Travaux Publics sur la liste des postes vacants et qui ne correspondraient pas au niveau des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Après échange de vues, le Comité charge M. VAUTHIER de préparer une lettre pour intervenir à ce sujet auprès de l'Administration Supérieure.

3°) RÉORGANISATION DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Le Président rend compte de la démarche qu'il a faite avec M. MICHEL, représentant le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, auprès de M. le Ministre des Travaux Publics en vue de la réorganisation de l'École des Ponts et Chaussées. M. le Ministre a donné son accord pour prévoir que le Sous-Directeur de l'École pourra être un Ingénieur des Ponts et Chaussées et que le Conseil d'Administration de l'École comprendra trois Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

4°) ORGANISATION DE L'ÉLECTRICITÉ.

M. MACAREZ explique dans quelles conditions des erreurs ont été commises dans le Bulletin du P.C.M. qui a publié la circulaire du P.C.M. aux Ingénieurs en Chef du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées, au sujet de la création de Syndicats intercommunaux départementaux d'Electricité. Un erratum a été envoyé à ces Ingénieurs en Chef et sera publié dans le Bulletin.

Le Comité prend acte que cette circulaire a provoqué des interventions de trois Camarades ; la position de ceux-ci ne paraît pas cependant incompatible avec l'esprit de ladite circulaire.

5°) STATUT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

M. le Ministre des Travaux Publics a demandé, le 15 mars 1947, les observations du P.C.M. sur le projet de réforme du statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées préparé par la Direction de la Fonction Publique.

Le Comité remercie M. l'Inspecteur Général Lippmann du précieux concours qu'il a bien voulu apporter à l'Equipe Organisation chargée d'étudier cette question.

M. COQUAND rend compte des travaux de cette Equipe ; il commente tout d'abord l'instruction N° 1 du 3 avril 1947, sur le statut général des fonctionnaires ; il donne lecture du projet de réponse au Ministre préparé par l'Equipe.

Le Comité procède à l'examen des divers articles du projet de réforme en cause et en discute les principaux points ; maintien du recrutement actuel avec certains aménagements, dissociation du grade et de la fonction, répartition de l'ef-

fectif par grades, augmentation du nombre des Chefs de service, extension du mot cadres, nombre l'Ingénieurs par classe et par grade, maintien des primes de rendement et indemnités de fonctions.

Il entendra, dans sa prochaine séance, les propositions définitives que l'Equipe est chargée de préparer en tenant compte des résultats de l'examen sus-visé.

La séance est levée à 17 heures 50.

Pour le Secrétaire,

DURAND-DUBIEF.

Le Président,

STAHL.

Les Nouveaux Statuts de l'Association Française des Ponts et Charpentes

Les statuts modifiés de l'A.F.P.C. ont été déposés le 24 janvier 1947. Ci-après le texte des articles I à VI :

ARTICLE 1^{er}. — BUTS.

L'Association française des Ponts et Charpentes a pour buts :

1°) de grouper les savants, ingénieurs, constructeurs, entreprises, sociétés ou organismes qui, à un titre quelconque, s'intéressent à l'art de construire les ponts et les charpentes ;

2°) d'être, en France, la correspondante de l'Association Internationale des Ponts et Charpentes, ainsi que de toute société internationale s'intéressant à l'art de construire les ponts et les charpentes, en vue de faciliter et d'entretenir toutes les liaisons nécessaires pour organiser, dans les meilleures conditions, la participation et la représentation française à leurs manifestations ;

3°) de faire connaître la technique française des ponts et des charpentes et de participer à tous congrès nationaux ou internationaux où l'Association estime que cette technique doit être représentée.

L'Association française des Ponts et Charpentes est régie par la loi du 1^{er} juillet 1901.

ARTICLE II. — MEMBRES.

Peuvent être membres de l'Association :

1°) les savants, les ingénieurs et constructeurs français, les entreprises, sociétés ou offices français qui adhèrent aux présents statuts ;

2°) les délégués des Administrations publiques et des collectivités qui la subventionnent.

Les membres doivent être agréés par le Conseil d'Administration.

ARTICLE III. — SIÈGE.

Le siège de l'Association est fixé à Paris, 19, rue Blanche, en l'Hôtel de la Société des Ingénieurs civils de France. Il pourra être transféré en tout autre endroit sur simple délibération du Conseil d'Administration.

ARTICLE IV. — DURÉE.

La durée de l'Association française des Ponts et Charpentes est fixée à 50 ans à dater de sa constitution (juillet 1934). Néanmoins, une assemblée générale extraordinaire convoquée à cet effet pourra, à tout moment, dans les conditions fixées par l'article XI ci-après, prononcer la dissolution ou la prorogation de l'Association.

ARTICLE V. — RESSOURCES.

Les ressources de l'Association se composent :

1°) des cotisations de ses membres fixées à :

— pour les membres individuels, autres que les délégués : 200 frs par an ; cette cotisation peut être relevée dans la limite d'un maximum de 1.000 frs par l'Assemblée générale ordinaire des membres de l'Association, sur la proposition du Conseil d'Administration ;

— pour les membres collectifs (entreprises,

sociétés, organismes) : au minimum 5 fois le montant de la cotisation individuelle ;

2°) des subventions qui peuvent être accordées à l'Association, notamment par les Administrations publiques ;

3°) des intérêts et revenus des biens et valeurs qu'elle peut posséder ;

4°) des produits dont la perception est autorisée par la loi.

Les économies réalisées sont portées à un fonds de réserve dont le Conseil d'Administration assure la gestion.

ARTICLE VI. — CONSEIL D'ADMINISTRATION.

L'Association est administrée par un Conseil composé de six membres de droit et de huit membres élus au scrutin secret par l'Assemblée générale ordinaire délibérant comme il est indiqué aux articles IX et X ci-après.

Sont membres de droit :

Le Président de la Société des Ingénieurs civils de France,

Trois membres du Corps des Ponts et Chaussées désignés par le Ministre des Travaux Publics et des Transports,

Les membres français du Bureau de l'Association Internationale des Ponts et Charpentes qui ne figuraient pas déjà parmi les membres précédents.

Les membres élus sont choisis comme suit :

Deux membres élus sur une liste présentée par la S.N.C.F.

Deux membres élus sur une liste présentée par la Chambre syndicale des Entrepreneurs de constructions métalliques de France.

Deux membres élus sur une liste présentée par la Chambre syndicale des Constructeurs en ciment armé de France.

Deux membres élus sur une liste présentée par la Société des Ingénieurs civils de France.

La durée du mandat des membres élus est fixée à trois ans.

Les fonctions de membre du Conseil sont gratuites.

Le Conseil élit dans son sein son Président et trois Vice-Présidents, deux de ces derniers étant un constructeur métallique et un constructeur en béton armé.

Le Trésorier est le Délégué général de la Société des Ingénieurs civils de France.

Le Conseil désigne un secrétaire qui peut être pris en dehors de son sein.

Conseil en exercice

Le Conseil en exercice comprend :

Président :

M. GRELOT, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères à Paris (7°).

Vice-Présidents :

MM.

Le Président de la Société des Ingénieurs civils de France, 19, rue Blanche à Paris (9°).

CHEURLIN, représentant la Chambre syndicale des Entrepreneurs de Constructions métalliques, 14, rue Gustave Eiffel à Levallois-Perret (Seine).

LOSSIER, représentant la Chambre syndicale des Constructeurs en béton armé, 3, rue Moncey à Paris (9°).

Membres :

MM.

PIGEAUD, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, en retraite, 13, rue Duroc à Paris (7°), Membre du Bureau de l'Association Internationale des Ponts et Charpentes.

CAMBournac, Membre du Bureau de l'Association Internationale des Ponts et Charpentes, Directeur honoraire à la S.N.C.F., 235, rue Lafayette à Paris (10°).

PROT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard Saint-Germain à Paris (7°), Délégué du Ministère des Travaux Publics.

STAHL, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, rue Robert de Cotte à Versailles (S.-et-O.), Délégué du Ministère des Travaux Publics.

Robert LÉVI, Directeur à la S.N.C.F., 42, rue de Châteaudun à Paris (9°), représentant la S.N.C.F.

RIDET, Ingénieur en Chef à la S.N.C.F., 42, rue de Châteaudun à Paris (9°), représentant la S.N.C.F.

DUNOYER, 200, avenue Berthelot à Lyon (Rhône) représentant la Chambre syndicale des Constructeurs métalliques.

LÉON KAHN, Directeur général des Etablissements LANG, 49, rue Rouelle à Paris (15°), représentant la Chambre syndicale des Constructeurs en béton armé.

FOUGEROLLE, Directeur général des Etablissements Boussiron, 10, Boulevard des Batignolles à Paris (17°), représentant la Société des Ingénieurs civils de France.

BAUDET, 139, rue Saussure à Paris (17°), représentant la Société des Ingénieurs civils de France.

Trésorier :

M. LECOMTE, Délégué général de la Société des Ingénieurs civils de France, 19, rue Blanche à Paris (9^e).

Secrétaire :

M. CASSE, Ingénieur à la S.N.C.F., 51, rue de Londres à Paris (8^e) assure les fonctions de secrétaire.

Recrutement

L'Association Française des Ponts et Charpentes est l'organisme de liaison de tous ceux qui s'intéressent aux progrès de la technique des ponts et charpentes. Elle réunit les spécialistes de ces diverses branches et se présente ainsi comme le groupement le plus représentatif de la technique française en matière de construction. A ce titre elle assure les relations avec l'Association Internationale des Ponts et Charpentes, participe à la préparation des congrès internationaux et facilite la publication et la diffusion à l'étranger des études et recherches de ses membres.

Pour remplir complètement son rôle, l'A.F.P.C. doit pouvoir s'appuyer sur l'ensemble des savants, ingénieurs et constructeurs français de ponts et charpentes. Il est fait appel à ceux d'entre-eux qui jusqu'ici, en raison des circonstances, n'ont pas fait partie de l'Association, pour qu'ils adressent sans tarder leur demande d'adhésion à M. GRELOT, Président de l'Association, Directeur de l'Ecole des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères à Paris (7^e).

Mémoires de l'A. I. P. C. (8^e volume)

Le Secrétariat de l'Association Internationale des Ponts et Charpentes a fait connaître qu'il publierait cette année un 8^e volume de Mémoires.

Les articles à insérer devaient parvenir à Zurich avant le 1^{er} mai 1947 et mis en forme définitive avant le 30 juin.

Les mémoires adressés jusqu'ici par l'A.F.P.C. ne constituent pas une participation française suffisamment étoffée pour ce premier volume d'après guerre, qui devrait souligner l'activité des techniciens français et l'importance de leurs études. Aussi, insistons-nous vivement, dans l'intérêt national, auprès des savants et ingénieurs, pour qu'ils fassent connaître leurs recherches et leurs travaux présentant un certain caractère original ou inédit dans les Mémoires de l'A.I.P.C. En vue d'harmoniser les divers articles français proposés pour le 8^e volume, il est demandé aux auteurs d'adresser aussitôt que possible à M. GRELOT un résumé avec plan schématique et de rédiger sans plus tarder les textes à présenter.

Comité Technique

Il est rappelé qu'un Comité Technique fonctionne d'une manière régulière au sein de l'Association Française des Ponts et Charpentes. Il comprend M. R. LEVI désigné par la S.N.C.F., président, MM. PROT, ROBINSON, COURBON, désignés par l'Administration des Travaux Publics. RIDET, désigné par la S.N.C.F., DUNOYER, LORIN (remplacé temporairement par M. DUTHEIL) désignés par la Chambre syndicale des Constructeurs Métalliques, FOUGEROLLE et KAHN désignés par la Chambre syndicale des Constructeurs en béton armé, M. CASSE, assure les fonctions de secrétaire.

Ce Comité étudie particulièrement, dans ses réunions actuelles, la question de la Définition de la Sécurité.

Il est recommandé à toute personne désireuse de présenter une suggestion à ce Comité de se mettre en rapport avec l'un de ses membres.

LE CONGRÈS TECHNIQUE INTERNATIONAL DE 1946

Le Secrétariat du Congrès Technique International, 86 bis, boul. de La Tour-Maubourg, Paris VII^e, tél. INV. 86-12, nous prie de faire savoir à nos lecteurs qu'il dispose encore d'un certain nombre de collections de 130 rapports qui ont été présentés et discutés au Congrès de 1946.

Le coût des collections complètes réunies dans

deux volumes qui comportent en outre l'analyse de chacun des rapports, ainsi que la brochure des Résolutions adoptées au Congrès, est de Frs 2.500. Dans la mesure où ils sont disponibles, les rapports sont également cédés individuellement, au prix unitaire de Frs 30. La liste des rapports peut être fournie par le Secrétariat du Congrès.

La Maison des Mines et des Ponts et Chaussées

Dans le dernier trimestre de l'année 1946, la Société de LA MAISON DES MINES ET DES PONTS ET CHAUSSÉES a fait un appel pour l'augmentation de son capital.

Personne n'ignore la crise du logement qui sévit à PARIS ; la MAISON DES MINES a dû ouvrir ses portes à peu près au double des élèves qu'elle aurait dû, étant donné le nombre de ses chambres, normalement accueillir ; son restaurant, qui a dû être pris en gérance directe, est obligé, lui-même, de servir un millier de repas par jour.

Ces deux faits et l'état de mauvais entretien dû à la période de guerre dans lequel se trouve l'immeuble et tout le matériel (literie, linge, vaisselle) de la MAISON DES MINES, suffisent à expliquer combien doit être relativement grand l'effort à faire pour que la MAISON DES MINES et des PONTS ET CHAUSSÉES puisse continuer à jouer convenablement le rôle pour lequel elle a été créée.

Toutes les générations d'Ingénieurs sont solidaires et ont des devoirs vis-à-vis de la jeunesse des grandes Ecoles. La meilleure manière, pour les anciens Elèves, de manifester leurs sentiments à l'endroit des jeunes, est de leur donner

des moyens d'existence et de travail décentes les moins inconfortables possibles en leur facilitant ainsi un bon départ dans leur vie d'homme.

Tous ceux qui seront touchés par cet appel peuvent, si ce n'est déjà fait, adresser à la Société de LA MAISON des MINES, 270, rue Saint-Jacques, Paris (5^e), soit leur bulletin de souscription à l'augmentation de capital envisagée (les actions sont de 500 frs) avec le chèque correspondant, soit le montant d'une subvention s'ils ne désirent pas être actionnaires ou bien si, étant actionnaires, ils désirent également faire don d'une subvention.

Le Président de l'Association espère que cet appel ne restera pas vain et que les Anciens Elèves de l'Association auront à cœur de manifester ainsi non seulement leur aide matérielle à LA MAISON DES MINES, mais leur approbation du but recherché par cette Société qui désire gérer LA MAISON DES MINES non pas comme une bonne affaire, mais comme une très belle œuvre au sens même de ces termes.

Le Comité du P.C.M. s'associe à cet appel ; il espère que nombreux seront les Camarades qui y répondront favorablement.

NAISSANCES

Notre Camarade Pierre BOILLOT, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nouméa, nous a fait part de la naissance de sa fille *Catherine*. Toutes nos félicitations aux heureux parents.

MARIAGES

Notre Camarade René ROBERT DE BEAUCHAMP, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Niort, nous a fait part du mariage de son fils *François-Xavier*, avec Mademoiselle Marie-José LASSERON. La bénédiction nuptiale leur a été donnée le 8 avril 1947 en l'église de Uhart-Cize (Basses-Pyrénées).

Notre Camarade Jean VUILLOT, Ingénieur des Mines à Toulouse, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Yvonne GROBOZ. La bénédiction nuptiale leur a été donnée le 15 avril 1947, en l'église de l'Immaculée Conception à Lyon.

Tous nos vœux aux jeunes époux.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine la mort de nos Camarades ci-après :

G. AMBLARD, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite à Mende.

Paul ALEXANDRE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite à Neuilly sur Seine.

Louis BERTHON, Ingénieur Elève des Mines à Tunis.

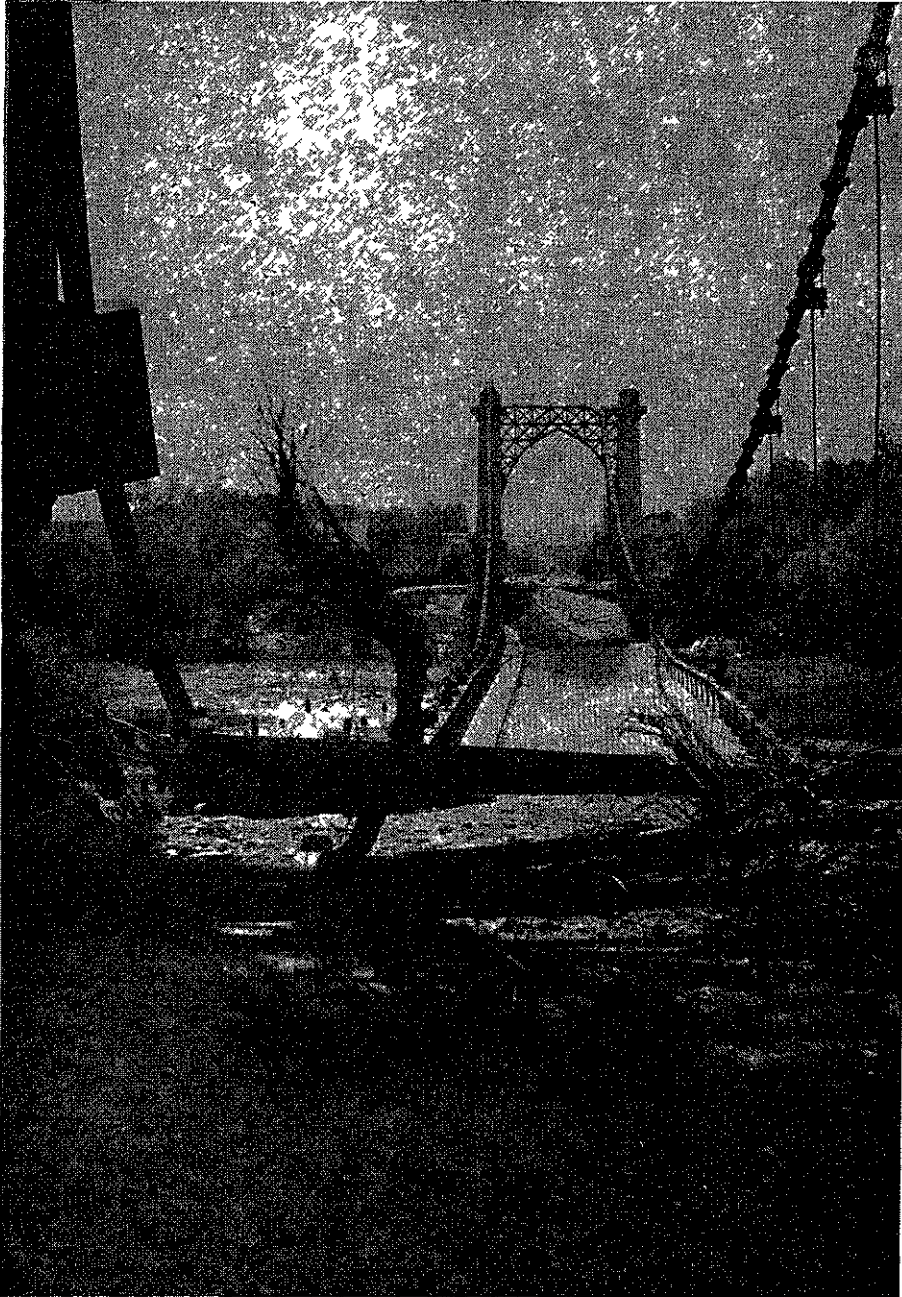
Auguste DETŒUF, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris.

Auguste REULOS, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite à Chambéry.

Nous assurons de notre sympathie attristée les familles des défunts et particulièrement notre Camarade Pierre DETŒUF fils d'Auguste DETŒUF.

NOTES TECHNIQUES

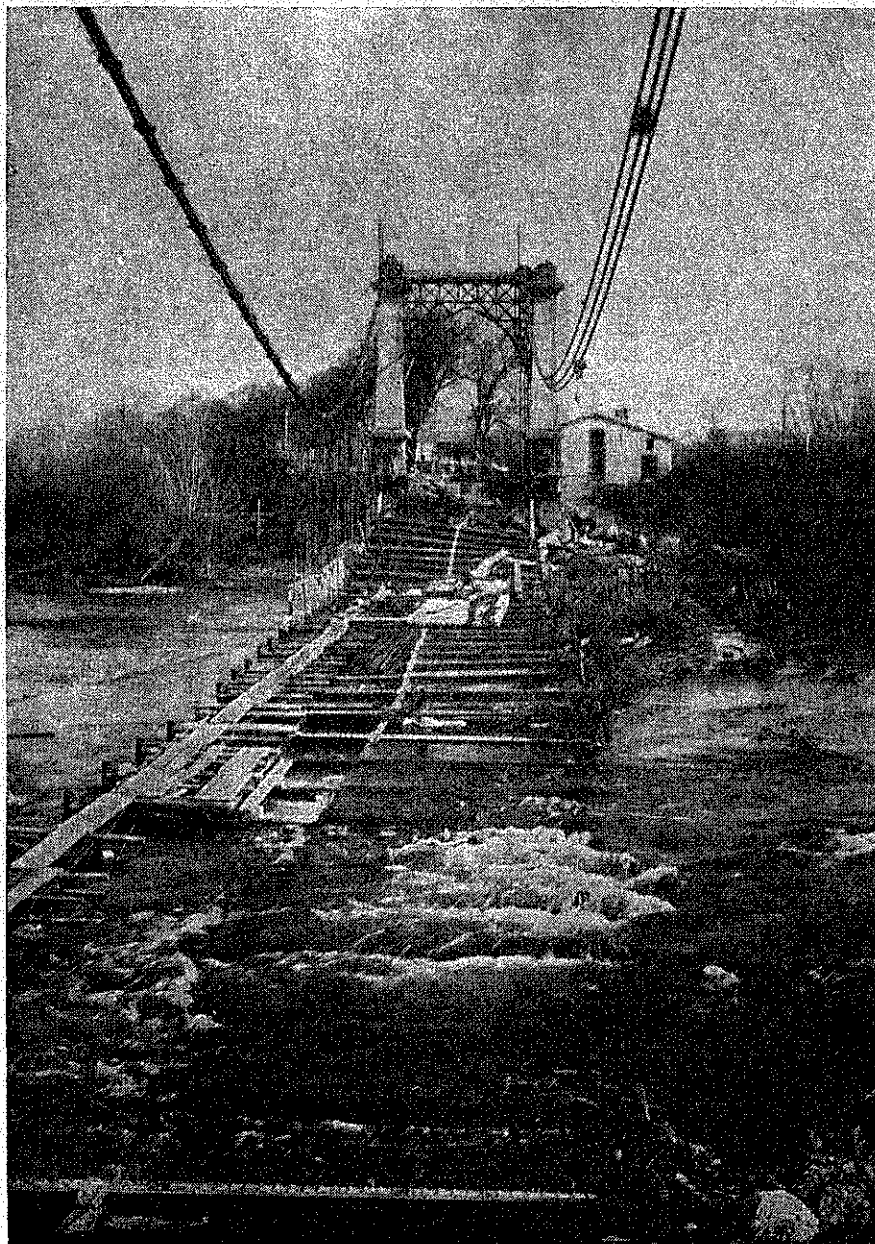
**PONT SUSPENDU PROVISOIRE SUR L'ADOUR A RISCLE (Gers)
pour la R. N. 135**



1. — VUE PRISE APRÈS LA DESTRUCTION PAR EXPLOSIFS.

Le faisceau de câbles amont a été rompu à proximité du massif d'ancrage de rive droite. Les suspentes d'aval ont été cisailées et le tablier s'est affaissé dans le lit du fleuve.

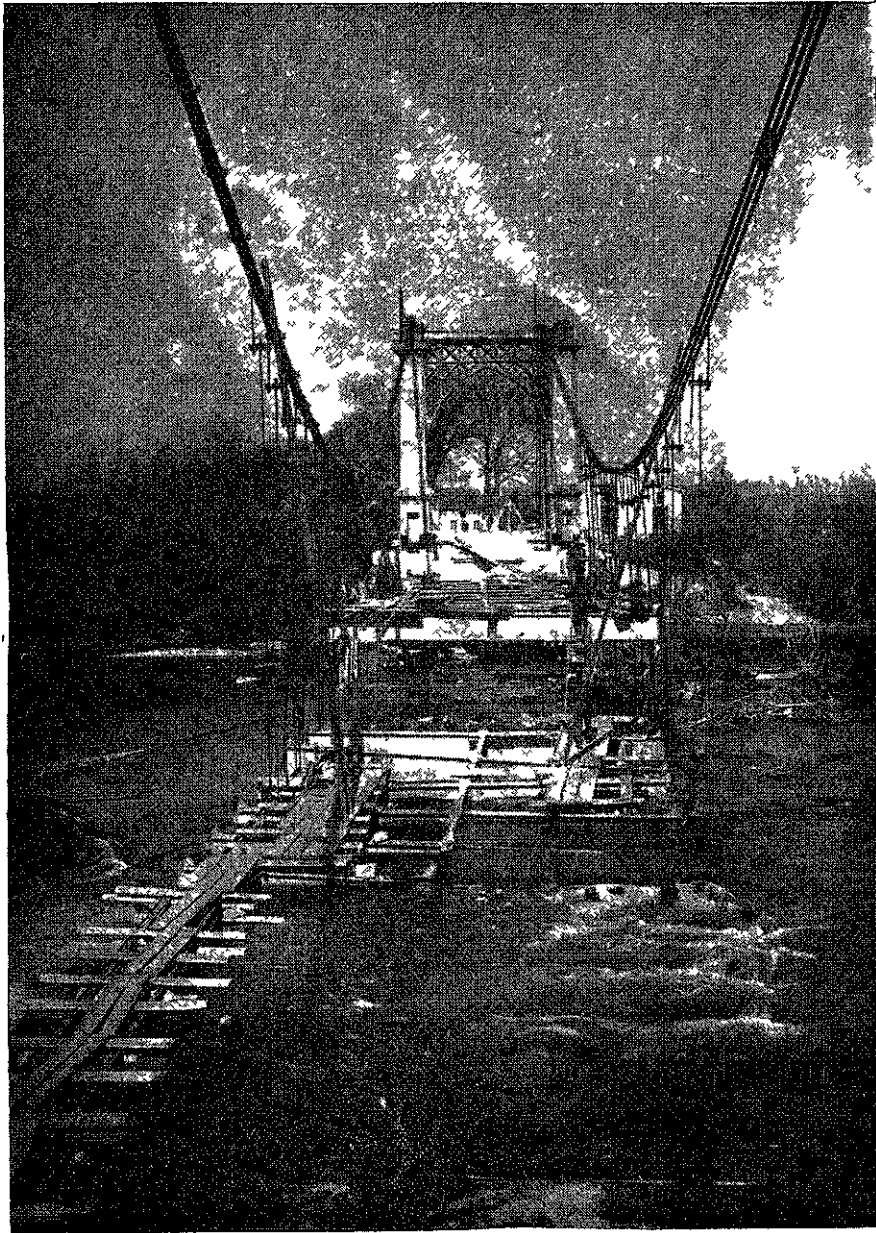
Les éléments d'extrémité du tablier ont été détruits, les piles et obélisques gravement endommagés par des charges placées à hauteur des dispositifs de fixation du tablier à ses extrémités.



2. — VUE PRISE :

a) démolition du tablier en béton armé et enlèvement des poutres de rigidité par éléments de 6 T à l'exception d'un élément sur la rive droite, en aval ;

b) exécution de poutres en béton armé réunissant les obélisques à leur partie supérieure, pose à l'amont d'appareils de dilatation provisoires et d'une nappe de trois câbles réutilisés après fermeture de la solution de continuité à l'aide d'allonges et de culots d'attache provisoires.



3 — VUE MONTRANT LE RELEVÉ DU TIERS CENTRAL DE L'OSSATURE MÉTALLIQUE A L'AIDE DE LONGUES TIGES FILETÉES (le gros de la main-d'œuvre constitué par des cantonniers).

Le pont de RISCLE permettant le franchissement de l'ADOUR par la R.N. 135 et dont la construction avait été achevée en 1933, comportait deux travées de rive en maçonnerie et une travée centrale constituée par un pont suspendu à poutres de rigidité et tablier en béton armé.

Chacun des câbles porteurs principaux du pont suspendu, d'une portée théorique de 102 m. 50, était constitué par un faisceau de sept câbles élémentaires.

Les poutres de rigidité étaient à treillis, leur partie supérieure formant garde-corps.

Des entretoises métalliques supportaient directement ou par l'intermédiaire de deux longerons de rive en béton armé encadrant la chaussée et de longerons métalliques prévus dans l'axe de l'ouvrage, un hourdis en béton armé sous chaussée.

Chacun des trottoirs était constitué par une dalle armée prenant appui sur un longeron de rive et sur une cornière fixée sur les montants de la poutre maîtresse.

La largeur du tablier d'axe en axe des poutres maîtresses était de 8 m. 80, dont 6 mètres de chaussée.

*
**

En 1944, à l'occasion d'opérations des Forces de l'Intérieur, le tablier du pont suspendu fut détruit par sectionnement du faisceau de câbles amont près du massif d'ancrage de rive droite et destruction des éléments d'extrémité de l'ossature métallique du tablier. Les piles et les obélisques en maçonnerie furent sérieusement endommagés à hauteur du tablier.

On procéda aux travaux de déblaiement du lit du fleuve et des dispositions furent prises en vue de la construction d'un ouvrage suspendu provisoire.

Les premières opérations comportèrent notamment la récupération des pavés d'asphalte, le tronçonnement du tablier en béton armé, le dérivage des pièces d'assemblage des entretoises et des poutres de rigidité, le sectionnement et l'enlèvement de ces dernières par éléments de 6 tonnes, le tronçonnement en trois parties de l'ossature métallique constituée par les entretoises et les longerons, le relèvement de chacune de ces parties à l'aide de longues tiges filetées fixées aux extrémités des entretoises, etc...

*
**

L'ouvrage suspendu provisoire de type flexible comporte un tablier en bois reposant sur les entretoises et longerons métalliques de l'ouvrage primitif.

Les câbles porteurs sont constitués :

— à l'aval, par l'ancien faisceau composé de

sept câbles provenant du faisceau primitif, la solution de continuité dans les câbles ayant été fermée à l'aide d'allonges constituées par des aciers de 50 m/m de diamètre provenant des anciennes tiges de suspension et en réutilisant les culots d'attache des câbles.

Toutes les suspentes ont dû être remplacées, les tiges de suspension proprement dites, pour lesquelles on a dû employer des fers marchands, ayant 40 m/m de diamètre.

Les entretoises d'about, détruites, ont été remplacées par des entretoises en bois.

Les dispositions ont été prises pour permettre la reconstruction définitive de l'ouvrage sans interrompre la circulation. A cette fin, on a tenu notamment dégagé à l'amont l'emplacement du faisceau de câbles définitif en faisant reposer la nappe de câbles du pont provisoire sur des poutres en béton armé reliant les pylônes à leur partie supérieure et spécialement coulées à cette fin. Les appareils de dilatation provisoires ont été conçus pour pallier les inconvénients inhérents à l'excentricité des points d'appui des câbles par rapport aux points d'appui primitifs.

Le tablier en bois a été établi le plus près possible du câble porteur aval. Son axe se trouve respectivement à 5 m. 40 et à 2 m. 35 de l'axe des câbles d'amont et d'aval.

L'ouvrage présente une certaine rigidité obtenue :

1°) avec l'existence de la plupart des longerons métalliques qui reliaient primitivement les entretoises à leur partie centrale deux longerons consécutifs, outre leur rivetage sur l'entretoise commune, étant rendus solidaires par de forts couvre-joints ;

2°) avec les dispositions adoptées pour la répartition des poutres-longerons du tablier en bois (chacune d'elle prenant appui sur trois entretoises consécutives avec joints alternés) et par le mode de fixation de ces poutres sur les entretoises.

Il est donné, en annexe, un relevé comparatif des déformations des câbles enregistrées au cours des épreuves et de celles obtenues par le calcul dans le cas d'un pont essentiellement flexible pour l'un des cas de surcharges statiques.

L'Adour présente à hauteur du pont de RISCLE un tracé peu sinueux et des rives très basses de sorte qu'il n'y a guère à craindre, sous l'impulsion du vent prenant le tablier par en-dessous, des mouvements oscillatoires et vibratoires susceptibles de mettre l'ouvrage en danger.

Les différentes parties de l'ouvrage ont été calculées pour l'une ou l'autre des surcharges ci-après :

1°) surcharge uniformément répartie de 300 kilos par mètre carré intéressant toute la largeur

du tablier sur une longueur de 20 mètres (surcharge correspondant approximativement à 350 personnes pressées sur la longueur précitée) ;

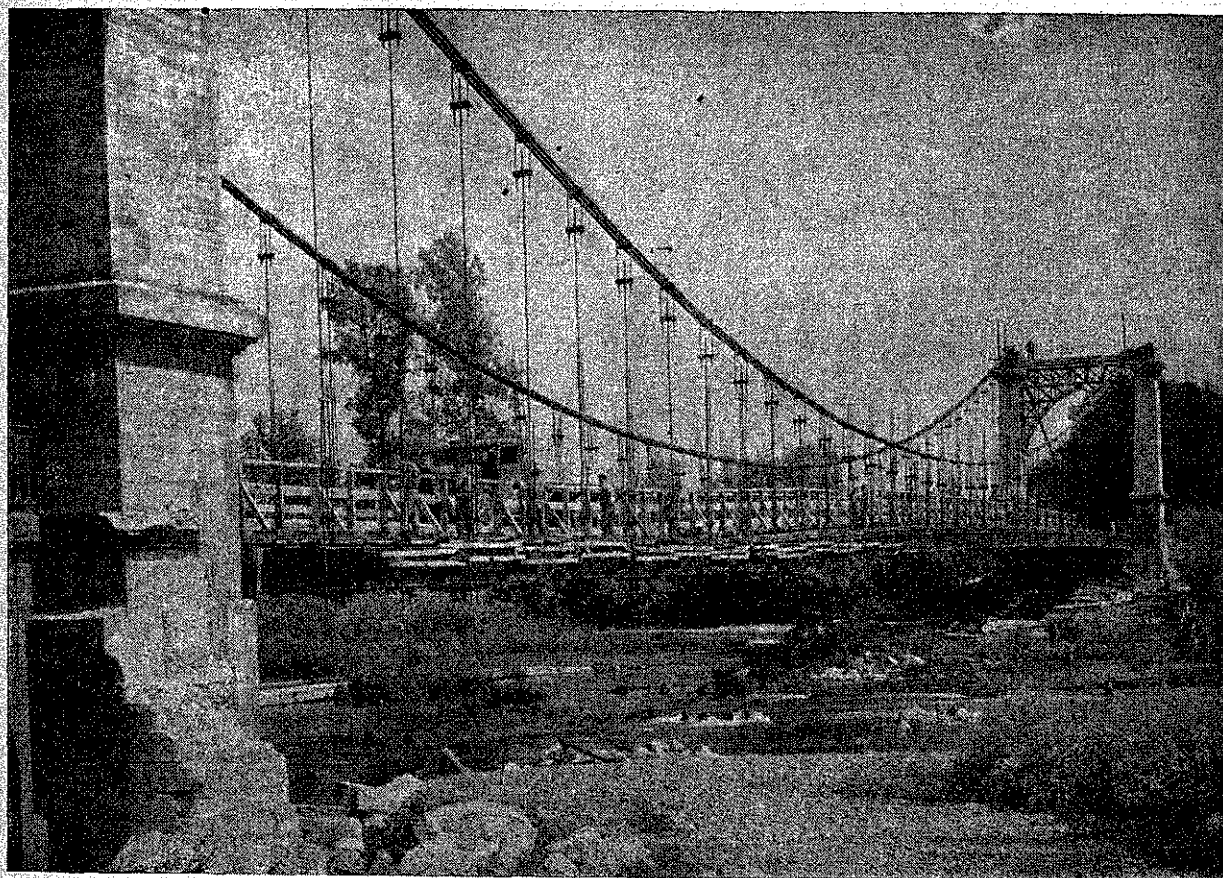
2°) un seul véhicule de 25 tonnes présentant les caractéristiques réglementaires et circulant à très faible vitesse.

Les épreuves réalisées avec, d'une part trois véhicules de 8 t. 5, 10 t. 1 et 11 t. 2 de charge

Un gardiennage a été institué et il est procédé, tous les trois mois, à une visite détaillée de l'ouvrage et au relevé des déformations permanentes du tablier.

Le pont, mis en service en juin 1945, s'est comporté, jusqu'à présent, dans des conditions satisfaisantes.

A signaler, pour terminer, que les travaux de



4. — VUE DU PONT PROVISOIRE AU COURS DES ÉPREUVES
(passage d'un véhicule de 25 T 5)

totale et roulant à une distance l'un de l'autre correspondant au 1/4 de la portée et, d'autre part, un camion de 25 t. 5 ont été satisfaisantes.

La circulation sur l'ouvrage est réglementée : un seul véhicule de 15 tonnes de charge maximum (10 tonnes sur un essieu) pouvant notamment s'engager sur le pont à la vitesse maximum de 10 kms à l'heure.

déblaiement du lit du fleuve et de construction de l'ouvrage provisoire ont pu être menés à bien par voie de régie et avec des moyens très réduits grâce à l'existence sur place d'une entreprise de dragages, qui a fourni une équipe de quelques ouvriers spécialisés, ayant participé à la construction de ponts suspendus.

HOMBERT.



PONT SUSPENDU PROVISOIRE DE RISCLE

Déformation des câbles sous l'influence d'une surcharge constituée par un camion de 25 T5, dont l'axe des essieux jumelés arrière se trouve à hauteur du quart de la portée à partir de l'extrémité de rive droite.

$$\left(x = \frac{l}{4}\right)$$

A B S C I S S E S "X"	Valeurs théoriques dans l'hypothèse d'un pont flexible				Dénivel- lations rele- vées au cours des épreuves	Dénivellations approximatives dans le cas d'un pont avec poutre de rigidité appuyée à ses extrémités
	Ordonnées		$z = y - y'$	$\frac{dz}{dx}$		
	y (charges permanen- tes)	y' avec surcharge				

1° — Nappe des câbles amont (flèche de montage : 9 m 48)

o	o	o	o	— 0,0101	o	
$\frac{l}{4}$	7 m 20	7 m 85	— 0,65	$\left. \begin{array}{l} - 0,0284 \text{ (max.)} \\ \text{o pour } x \sim 26 \text{ m } 75 \\ + 0,0305 \text{ (max.)} \end{array} \right\}$	— 0,278	— 0,17
$\frac{l}{2}$	9 m 605	9 m 60	+ 0,005	+ 0,0171	+ 0,006	
$\frac{3l}{4}$	7 m 20	6 m 98	+ 0,22	$\left. \begin{array}{l} + 0,00004 \\ \text{o pour } x = 76,92 \end{array} \right\}$	+ 0,149	
l	o	o	o	— 0,0170	o	

2° — Câble porteur aval en place (flèche de montage : 10 m 105)

o	o	o	o	— 0,015	o	
$\frac{l}{4}$	7,64	8,37	— 0,73	$\left. \begin{array}{l} - 0,0423 \text{ (max.)} \\ \text{o pour } x \sim 26 \text{ m } 70 \\ + 0,0465 \text{ (max.)} \end{array} \right\}$	— 0,482	— 0,19
$\frac{l}{2}$	10,187	10,15	+ 0,037	$\left. \begin{array}{l} + 0,0257 \\ \text{o pour } x = 76,22 \end{array} \right\}$	+ 0,10	
$\frac{3l}{4}$	7,64	7,28	+ 0,36	— 0,0006	+ 0,30	
l	o	o	o	— 0,0269	o	

RECONSTRUCTION DU PONT DE ROCHEFORT sur " La Mayenne "

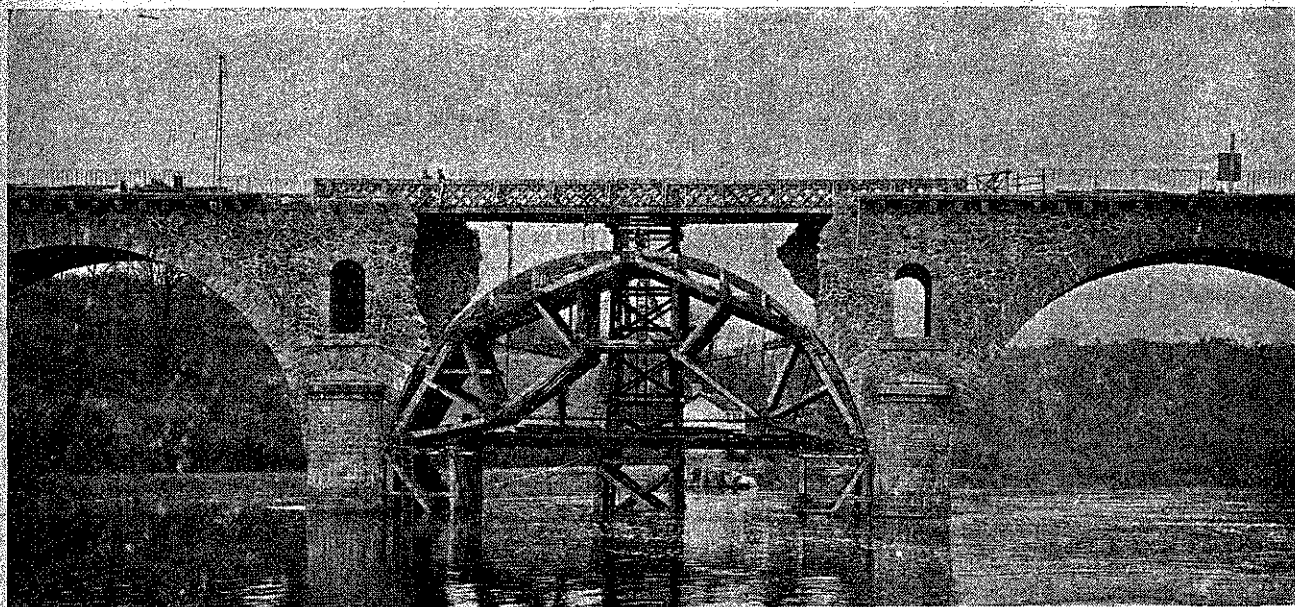
L'ouvrage dit « Pont de Rochefort » permet au Chemin Départemental N° 101 le franchissement de la rivière « La Mayenne ».

Cet ouvrage en maçonnerie se compose de 6 arches en plein cintre de 20 m. d'ouverture chacune.

Les pierres des bandeaux et des piles, appareillées à gros bossage, lui donnent un certain caractère architectural, d'autant plus qu'il se trouve dans une vallée encaissée et sauvage.

La portée de cette passerelle était de 27 m. car il avait fallu l'appuyer en arrière des voûtes d'élévage. Les maçonneries de ces dernières étaient en effet complètement disloquées ; il a fallu les démolir presque entièrement et les refaire au moment de la reconstruction de l'ouvrage.

La passerelle a été construite sur le sol de la chaussée intacte, aux abords de la lèvre rive droite de la brèche. Elle a été lancée de la façon



CINTRE ET PASSERELLE POUR LA RÉFECTON DU PONT DE ROCHEFORT SUR LA MAYENNE

La 3^e arche à partir de la rive gauche a été détruite par les Allemands en août 1944. Elle vient d'être reconstruite de façon à redonner à l'ouvrage son aspect antérieur.

Le fond de la rivière « La Mayenne », au droit de l'ouvrage, est rocheux. Il ne permet pas le battage de pieux. Cela avait été très gênant pour établir un ouvrage provisoire, d'autant plus que la chaussée se trouve à une hauteur de 15 m. environ au-dessus du fond de lit. Il n'avait donc pas été possible d'envisager un ouvrage provisoire sur pieux, en raison de la grande longueur qu'il eût fallu donner à ceux-ci, et de l'impossibilité de leur donner une fiche suffisante. Ces circonstances avaient conduit à rétablir un passage provisoire pour piétons à l'aide d'une passerelle en poutres à treillis en bois, qu'on aperçoit sur la photographie ci-contre.

suivante : le nez de la passerelle était suspendu, à l'aide d'un petit chariot de roulement, à des câbles tendus au-dessus de la brèche et supportés par 2 chevalets. L'extrémité arrière de la passerelle reposait sur un lorry de voie de 0,60. Le lancement s'est fait sans aucun incident.

En raison des difficultés d'appui en rivière, on a été conduit, pour la reconstruction de la voûte principale, à envisager un cintre du type « retroussé », qui comportait d'ailleurs des pièces de grande longueur.

Une particularité de ce cintre a consisté dans le remplacement des pièces tendues par des câbles, qu'on aperçoit sur la même photographie prise d'amont. Il en est résulté une économie de bois, encore assez rare fin 1945, surtout en ce qui concerne les pièces de grande longueur.

Les calculs de stabilité ont été faits dans tou-

tes les hypothèses de charge prévues au cours de la reconstruction, de façon à s'assurer qu'à aucun moment les efforts ne seraient inversés dans les câbles.

La sapine, que l'on voit à l'arrière-plan, a servi à la mise en place des fermes.

La maçonnerie de la voûte a été commencée le 4 avril 1946. La voûte a été clavée le 30 avril 1946 et décintrée le 1^{er} juin 1946.

Le cintre avait été chargé à la clé préalablement aux travaux de maçonnerie. Il avait alors tassé de 15 mm. à la clé. Au moment du clavage, le tassement total à la clé était de 44 mm. Au décintrement, aucun mouvement n'a été observé dans la voûte.

La photographie en page de couverture du présent Bulletin, prise d'aval, montre l'arche reconstruite après achèvement des travaux.

REDRESSAGE DES ACIERS RONDS POUR BÉTON ARMÉ

Le département de la Marne a souffert en 1940 de la destruction de 209 ponts, dont 94 étaient en béton armé. L'Arrondissement du Nord en comptait à lui seul 100 dont 73 en béton armé ou poutrelles enrobées.

Les déblaiements ont été conduits de manière à récupérer les aciers.

La reconstruction de ces ouvrages posait le problème de la fourniture des aciers neufs.

Des essais ont alors été effectués pour déterminer la possibilité de réutilisation des aciers récupérés après les avoir redressés. Les résultats d'ensemble sont consignés ci-dessous :

	LIMITE D'ÉLASTICITÉ	CHARGE DE RUPTURE	COEFFICIENT D'ALLONGEMENT	ANGLE DE DÉVIATION SUR L'ESSAI AU CHOC SUR BARREAU ENTAILLÉ
I — Aciers doux				
a) Aciers intacts.				
Moyennes.....	35 kg/m ²	43.3 kg/m ²	27.5 %	43°
Limite supérieure.....	36.3 —	46.8 —	32.5 %	50°
Limite inférieure.....	32.8 —	42.4 —	20.7 %	30°
b) Aciers redressés.				
Moyennes.....	36.7 —	45.5 —	21.1 %	36°
Limite supérieure.....	42.8 —	50 —	31.6 %	45°
Limite inférieure.....	31.8 —	36.8 —	14.4 %	28°
II — Aciers mi-durs				
a) Aciers intacts — de 32.				
Moyennes.....	42.8 —	65.7 —	21.36 %	18.8°
Limite supérieure.....	43.3 —	66.6 —	22.4 %	23°
Limite inférieure.....	42 —	65.4 —	21 %	14°
b) Aciers redressés — de 32.				
Moyennes.....	39.4 —	58.6 —	22.1 %	24.6°
Limite supérieure.....	41.4 —	61.9 —	25.5 %	28°
Limite inférieure.....	37.9 —	54.6 —	15.5 %	20°

Il résulte de ces essais qui ont toujours été effectués en ce qui concerne les aciers redressés sur un échantillon prélevé sur la partie la plus tordue de la barre :

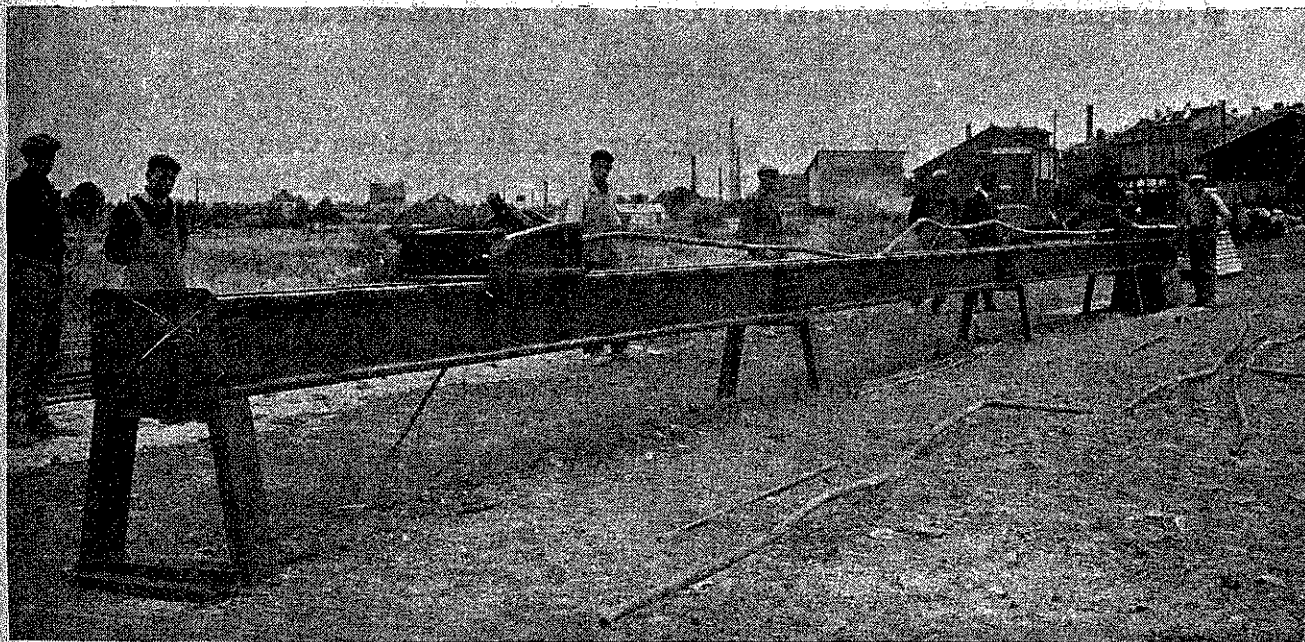
1°) que les aciers doux voient leur limite d'élasticité et leur charge de rupture peu changées. On constate seulement moins de régularité dans les résultats. La fragilité des aciers a sen-

prise privée et installée au parc des Ponts et Chaussées à Reims. Elle se compose d'un châssis de 18 mètres en acier sur lequel se trouvent fixés :

— à une extrémité un vérin actionnant une cage à coins mobiles ;

— à des positions variables suivant la longueur de la barre une cage à coins fixe.

Le vérin peut exercer une traction de 40 T.



MACHINE A REDRESSER LES ACIERS

siblement augmenté. Aucun échantillon redressé n'a donné des résultats franchement mauvais.

Les aciers peuvent donc encore être utilisés en béton armé avec le taux de travail habituel.

2°) que les aciers mi-durs voient leur limite d'élasticité et leur charge de rupture baisser en moyenne de 10 %. Les résultats des essais de rupture sont plus dispersés, sans toutefois que la dispersion soit aussi prononcée que pour les aciers doux. Le métal est devenu moins fragile, il se rapproche un peu de l'acier doux.

Ces aciers peuvent être utilisés en abaissant de 10 % le taux de travail couramment admis.

Il fallait donc redresser les aciers mais le redressage manuel était une opération longue et coûteuse pour les diamètres au-dessus de 20 mm.

Une machine a été construite par une Entre-

prise qui permet de redresser des barres de 40 mm. avec un effort de 32 kg. par mm² suffisant pour les aciers doux.

Il suffit en effet d'exercer sur la barre à redresser un effort sensiblement égal à la limite élastique du métal.

La machine permet avec une équipe de 20 hommes de redresser journallement :

4 tonnes d'acier de 20 mm.
10 — — 40 mm.

Le prix de revient moyen, toutes manutentions comprises, ressort ainsi à 3 frs par kg. alors que le redressage à la main coûte en moyenne 4 fr. 60 et que le rendement journalier est seulement de 1 T. 700 pour une équipe de 18 hommes.



AVIS IMPORTANT

PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1946-47

A la suite des décisions prises par les Assemblées Générales du 4 Mai 1947, le taux des cotisations est fixé définitivement aux sommes ci-après pour l'Exercice 1946-1947, qui comporte exceptionnellement 14 mois :

Inspecteurs Généraux :

en activité	875 fr.
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires	440
en retraite	220

Ingénieurs en chef :

en activité	700
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires	350
en retraite	175

Ingénieurs ordinaires :

en activité	440
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires	220
en retraite	110

Ingénieurs à titre provisoire

175

Ingénieurs Élèves

90

Les Sociétaires qui n'ont pas encore payé leur cotisation pour l'Exercice 1946-1947 ou qui l'ont payée sur le taux qui, antérieurement, avait été provisoirement fixé à une somme inférieure, sont instamment priés de se mettre en règle avec la Caisse du P. C. M.

La somme due est afférente au grade au 1^{er} Novembre 1946 pour les anciens Sociétaires et au grade au moment de l'inscription pour les nouveaux Sociétaires.

MODES DE PAIEMENT :

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

