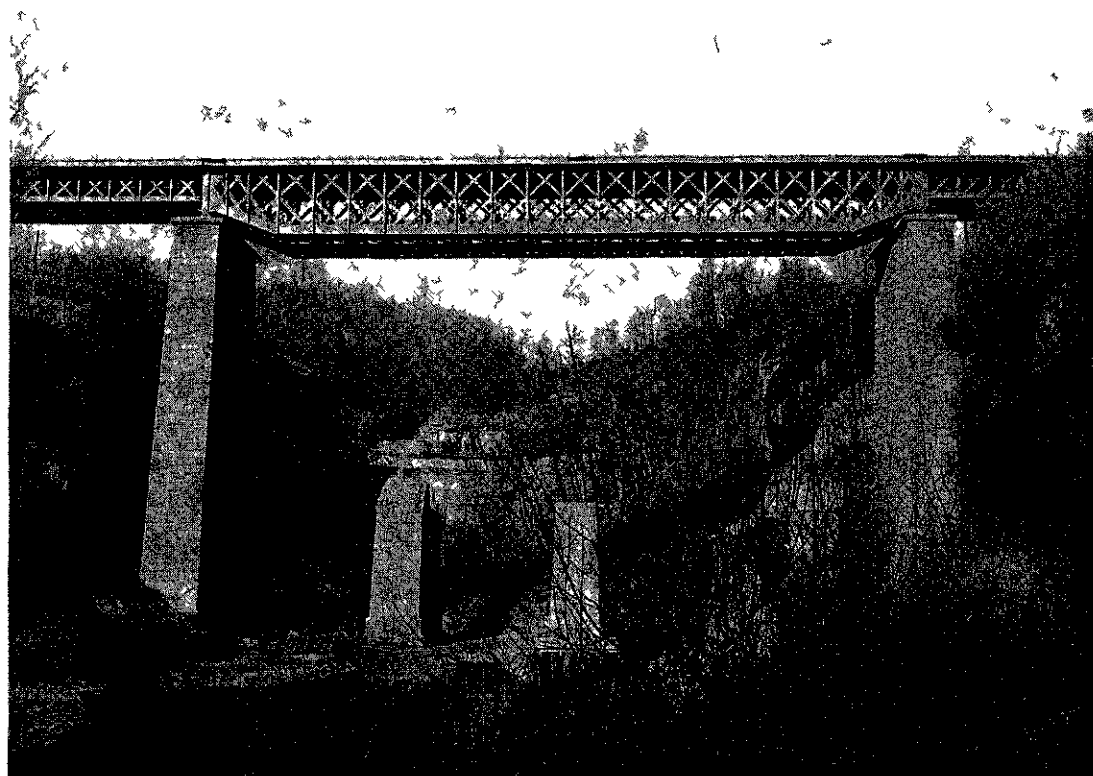


BULLETIN
DU

P.C.M.

LEGE. S.
OLE. NATIONALE DES DOCTEURS & CHAÛSS
28, Rue des Saïnts, PARIS



LE VIADUC DE LA VÉZERONCE (LIGNE LYON-GENÈVE)

Société des Entreprises de Travaux Publics

André BORIE

Société à Responsabilité limitée au Capital de 60.000.000 de francs

Siège Social à **PARIS (17°) 125, Avenue de Wagram** - Tél. Carnot 69-20

BUREAUX :

NICE, 42, Rue de Châteauneuf, Tél. 821-12

MARSEILLE, 40, Bd. Longchamp, Tél. National 25-41

LYON, 4, Place Michel Servet, Tél. Burdeau 47-77

PEYRAT-LE-CHATEAU, Rue Carnot (Ht.-V.), Tél. 30

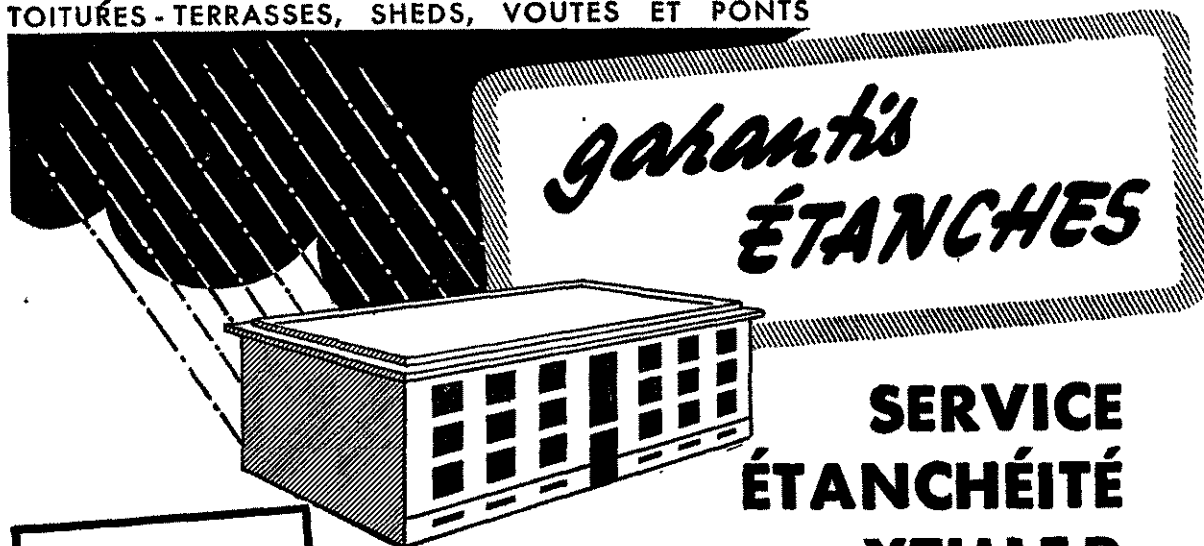
PONT-EN-ROYANS (Isère), Tél. 15

AIGUEBLANCHE (Savoie), Tél. 27, N.-D. de Briançon

AIGUEBELLE (Savoie), Tél. 9

Terrassements - Maçonneries - Béton armé
Tunnels - Ponts - Viaducs - Barrages - Adduction
d'eau - Bâtiments industriels - Cités ouvrières

TOITURES - TERRASSES, SHEDS, VOUTES ET PONTS



garantis
ÉTANCHES

SERVICE
ÉTANCHÉITÉ
YTHIER

Garantie de 10 ans
DEVIS GRATUIT SUR DEMANDE



YTHIER *Père et Fils*

10, rue de Rome - Paris 8°
Téléphone : Europe 49-41

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Siège Social : 28, rue des Saints-Pères, à PARIS-VII^e

BULLETIN DU P. C. M.

SECRETARIAT RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères

PARIS-VII^e

Téléphone : LITré 93.01

SECRETARIAT ÉDITION

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV^e

Téléphone : VAUgirard 56.90

SOMMAIRE



ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE DE 1950	2	LES SYNDICATS D'INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES :	
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. :		Syndicat Chrétien d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées	12
Séance du 10 janvier 1950 (rectificatif)	2	INSTITUT TECHNIQUE DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS	12
Séance du 7 février 1950	2	NOTES TECHNIQUES :	
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES :		Pouvons-nous atteindre les hauts niveaux de vie américains ?	13
Séance du 7 février 1950	5	MARIAGES, DECES	16
OFFRE DE POSTES	6	MEMENTO	16
LES FRAIS DE DEPLACEMENT	7	MUTATIONS DANS LE PERSONNEL	17
LE BANQUET DU SYNDICAT DES ENTREPRENEURS DE TRAVAUX PUBLICS	8	MOTS CROISES :	
		Solution du problème « Reconstruction et Urbanisme ».	20



Assemblée Générale Annuelle de 1950

En raison du rapprochement des dates de l'Assemblée Générale Annuelle du P.C.M. en 1950 et de la parution du présent N° du Bulletin du P.C.M., il ne nous est possible de donner ici au-

cune indication au sujet de l'organisation et des résultats de cette Assemblée (Assemblée elle-même, dîner, tournées).

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Mardi 10 Janvier 1950

RECTIFICATIF

Au § 16° (Reclassement des Ingénieurs Elèves, il faut lire :

« M. **Martin** expose les grandes lignes du rapport, approuvé par l'Equipe Personnel, qu'il a établi au sujet des réclamations formulées par les Ingénieurs Elèves et visant :

— un report d'ancienneté, permettant la nomination au grade d'Ingénieur à titre provisoire au 1^{er} octobre 1949, pour les Ingénieurs Elèves de la Promotion 1945, soit après un an d'Ecole : le Comité donne mission à l'Equipe Personnel de rechercher, en liaison avec la Direction du Person-

nel et la Direction de l'Ecole, une solution sur ce point, pour la Promotion 1945 et les Promotions futures, étant entendu qu'on ne peut pas invoquer les textes qui avaient permis aux Ingénieurs Elèves de quelques promotions et, en dernier lieu, de la Promotion 1944, un reclassement effectif d'une année ; M. **Leprince-Ringuet** déclare s'opposer, pour une raison de principe, à donner à des Ingénieurs Elèves une qualification qui ne répond pas à leur situation ;

— le classement dans... »

Séance du Mardi 7 Février 1950

Le Comité du P. C. M. s'est réuni, le Mardi 7 février 1950, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Bringer**, Président.

Etaient présents : MM. **Bringer**, Président, **Buteau**, **Dauvergne** et **Guerbigny**, Vice-Présidents, **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Courbon**, Trésorier, **Achille**, **Bouzoud**, **Cassard**, **Caudrelier-Bénac**, **Coquand**, **Cor**, **Couteaud**, **Curet**, **Dorche**, **Gueydon de Dives**, **Jean**, **Maurice Legrand**, **Leprince-Ringuet**, **Loriferne**, **Martin**, **Pelissonnier**, **Renoux** et **Roques**, Membres.

Absents excusés : MM. **Fischesser**, Secrétaire-Adjoint, **Carpentier**, **Champsaur**, **Jacquino**, **Maca-**
rez, **Morisson**, **Saint-Requier** et **Schneider**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Bollard**, **Brunot**, **Durrieu**, **Fontaine**, **Guelfi**, **Gilles Legrand**, **Lesieux**, **Pavaux**, **Rastoul** et **Vieillard**.

La séance est ouverte à 9 heures 30.

1°) Approbation du P.V. de la précédente séance.

Sous réserve de modifications de détails et précisions demandées par MM. **Leprince-Ringuet** et **Maurice Legrand**, le Comité adopte le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 10 janvier 1950.

2°) Félicitations.

M. **Bringer** félicite M. **Schneider**, Membre du Comité, pour sa récente nomination au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur. Le Comité s'associe à ces félicitations.

3°) Condoléances.

Le Président fait connaître qu'il vient d'être informé du décès subit, survenu le 5 février 1950, de M. **Digue**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Bourg-en-Bresse ; il adresse à la famille du défunt ses sincères condoléances, aux-

quelles s'associe le Comité. Le P.C.M. sera représenté par M. **Roques** aux obsèques qui auront lieu à Bourg le 8 février.

4°) Dîner du P.C.M.

En raison du remaniement du Cabinet Ministériel, le Comité procède à la revision des invitations qui avaient été faites pour le dîner du P.C.M. du 5 mars 1950.

5°) Assemblée Générale Annuelle.

Le Comité prend acte des indications qui lui sont fournies par le Président et le Trésorier, pour la préparation du rapport moral et du rapport financier, qui doivent être soumis à l'approbation de la prochaine Assemblée Générale Annuelle.

6°) Tournées du P.C.M.

M. **Cor** rend compte de l'état des travaux de l'Equipe Tournées, en ce qui concerne l'organisation des tournées du P.C.M. prévues pour 1950 :

— l'organisation de la visite de chantiers à Rouen, le samedi 4 mars, est au point, suivant le programme prévu, pour la réalisation duquel les formalités nécessaires sont en cours d'exécution ;

— l'étude des tournées en Belgique et Hollande et à Donzère-Mondragon est en cours et il ne semble pas se présenter de difficultés.

Le Comité prend acte de ces indications.

7°) Questions sociales.

M. **Lesieux** rend compte des études de l'Equipe Questions Sociales, en vue de la constitution d'une Société de Solidarité pour l'éducation des enfants des Ingénieurs prématurément décédés.

L'Equipe a procédé au recensement des veuves ayant des enfants à charge. Ces derniers sont au nombre de 40, si l'on tient compte des enfants de moins de 25 ans et de 26 si l'on tient compte seulement des enfants de moins de 20 ans.

Par ailleurs, l'Equipe a déterminé dans un certain nombre de cas concrets, les sommes qu'aurait à verser la Société pour garantir aux veuves, compte tenu de la pension de reversion et des allocations familiales, un revenu égal à 75 %, 50 %, et 40 % des revenus professionnels de l'Ingénieur au moment de son décès. La charge annuelle par famille serait de l'ordre de 360.000 frs, dans la première hypothèse, de 170.000 frs, dans la seconde hypothèse et de 80.000 frs dans la troisième hypothèse.

La dernière hypothèse paraît à éliminer. Si l'on adopte la seconde et qu'on se limite aux enfants de moins de 20 ans, on est conduit, en tablant sur 400 participants, à une charge par In-

génieur de 11.000 frs par an. Les cotisations pourraient, dans ces conditions, être fixées à 2.5 % du traitement de base.

Le Comité constate que ces renseignements sont encourageants et montrent que la constitution de la Société est parfaitement viable.

Une discussion s'instaure sur le point de savoir s'il convient de rendre obligatoire, pour les futurs Membres de la Société, l'adhésion à l'assurance décès souscrite par la Fédération des Mutuelles, qui peut garantir, pour la plupart des assurés, le paiement d'un capital de un million, moyennant une cotisation annuelle de 8.000 frs ; elle marque l'intérêt de cette assurance, quant aux charges qui incomberont à la Société.

En conclusion, le Comité décide que :

— une note sera rédigée par l'Equipe Questions Sociales et adressée à tous les Membres du Comité ;

— la question sera soumise à l'Assemblée Générale du 5 mars et un questionnaire sera distribué à tous les Membres du P.C.M. ;

— une Assemblée spéciale ultérieure arrêtera le projet de statuts de la Société de Solidarité, en tenant compte des résultats de l'enquête.

8°) Equipe Air.

Sur la proposition de M. **Lesieux** et compte tenu de la nouvelle organisation des Services des Bases Aériennes, le Comité décide un remaniement de l'Equipe Air, lors de la mise au point de la composition des Equipes, qui suivra l'élection du nouveau Comité.

M. **Lesieux** rappelle les grandes lignes du récent décret sur l'organisation des Aéroports dans la Métropole et estime que les dispositions de ce décret sont satisfaisantes pour le Corps des Ponts et Chaussées ; il demande que l'Equipe Air soit saisie de toute difficulté qui viendrait à se produire dans l'application dudit décret.

9°) Statut des Entreprises Publiques.

M. **Dauvergne** donne lecture du rapport de la Commission Spéciale chargée d'examiner le projet de Statut Général des Entreprises Publiques, présenté par la Commission des Affaires Economiques de l'Assemblée Nationale ; il commente les diverses observations formulées dans ce rapport et visant notamment :

— le rôle du Contrôle Technique, que la rédaction de l'Article 4 semble limiter à la sécurité publique ;

— la composition du Conseil d'Administration, dans lequel une plus large place devrait être réservée aux Fonctionnaires des grands Corps Techniques ;

— la fixation du montant des jetons de présence, qui devrait pouvoir être fonction des résultats obtenus ;

— un assouplissement des règles prévues pour le cumul des fonctions de Président du Conseil d'Administration et de Directeur Général et l'exclusion de toute autre activité pour le Président ;

— diverses modalités relatives à l'amortissement normal des installations ; la présentation du rapport annuel et la notion d'autonomie comptable ;

— l'obligation faite aux Fonctionnaires, pour devenir Agents des Entreprises Publiques, de démissionner de la fonction publique, obligation contre laquelle il y a lieu de protester vigilement et qui est d'ailleurs contraire à la loi du 19 octobre 1946 portant Statut Général des Fonctionnaires ;

— la définition des divers contrôles, a priori, en cours d'exercice et a posteriori ;

— la détermination de l'action des Missions de Contrôle prévues ;

— la création d'un Corps spécial de Techniciens, destinés à promouvoir, dans les Entreprises Publiques, les principes de l'organisation scientifique du travail, création particulièrement inopportune, d'autant plus qu'il existe des techniciens privés dans cette matière ;

— l'imputation des frais de contrôle.

Après discussion, le Comité adopte le rapport présenté par la Commission Spéciale et invite M. **Dauvergne** à préparer l'envoi de ce rapport aux Ministres et personnalités intéressés.

10°) Reclassement des Ingénieurs Coloniaux.

M. **Pelissonnier** fait un exposé de la question, qui a été examinée par l'Equipe Personnel : une récente décision vient de donner satisfaction aux Ingénieurs Coloniaux, quant aux indemnités de fonctions qu'ils réclamaient ; il apparaît impossible d'obtenir plus pour l'instant et, dans ces conditions, il n'y a pas lieu à intervention précise actuellement. L'Equipe a cependant estimé que le Comité du P.C.M. devrait attirer l'attention du Ministère de la France d'Outre-Mer sur la désaffectation pour les carrières coloniales et sur les moyens à employer pour y remédier, notamment par un remaniement des règles de séjour, rendu possible par la rapidité des voyages aériens.

Après échange de vues, le Comité charge M. **Dorche** de préparer, après prise de contact avec M. **Benzimbra**, qui vient d'accomplir une mission sur les séjours et congés, une lettre que le Président du P.C.M. remettra au Ministre de la France d'Outre-Mer.

11°) Reclassement des Ingénieurs Elèves.

M. **Pelissonnier** rend compte des contacts pris avec la Direction du Personnel, au sujet du reclassement des Ingénieurs Elèves : après examen approfondi des diverses comparaisons possibles, il apparaît pratiquement impossible de faire obtenir la nomination au grade d'Ingénieur après une année d'Ecole.

Après discussion, le Comité invite l'Equipe Personnel à poursuivre l'étude de la question, en envisageant la possibilité, à titre transitoire, de faire participer les Ingénieurs Elèves à la répartition des honoraires.

La séance, levée à 12 heures 35, est reprise à 15 heures 10.

12°) Reclassement des Fonctionnaires.

M. **Buteau** donne lecture de la Circulaire du 6 février 1950, relative au versement aux Fonctionnaires d'un acompte sur le reclassement prévu en 1950. Après commentaires et échange de vues, le Comité prend acte de cette communication.

13°) Statut de l'Enseignement Public.

M. **Bringer** rappelle qu'une note sur le projet de Statut de l'Enseignement Public a été diffusée par le P.C.M. auprès de tous les Ingénieurs en Chef, en leur demandant leurs observations ou suggestions ; il donne lecture des réponses reçues à ce sujet.

Le Comité, après diverses observations, décide que le P.C.M. continuera l'action qu'il a entreprise, pour obtenir les modifications indispensables à ce projet de statut.

14) Frais de déplacement.

M. **Buteau** donne lecture du projet de lettre qu'il a préparé pour demander le remaniement du Décret du 28 décembre 1949, rangeant les Fonctionnaires entre les différents groupes, pour le paiement des frais de tournées et de mission ; si une réforme d'ensemble du Décret ne peut pas être obtenue, la lettre demande que, par dérogation à ce Décret, soient classés dans le :

— Groupe I, tous les Inspecteurs Généraux et Ingénieurs en Chef ;

— Groupe II, tous les Ingénieurs Ordinaires et Ingénieurs Elèves.

Le Comité adopte ce projet de lettre et en décide l'envoi aux Ministres dont relèvent les deux Corps du P.C.M.

15°) **Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.**

M. **Bringer** fait connaître que le Cabinet du Ministre des Travaux Publics a renvoyé à la Direction du Personnel, pour être soumis au Comité Technique Paritaire, le contre-projet de Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées présenté en commun, le 28 décembre 1949, par le P.C.M. et les Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Le Comité prend acte de cette indication.

La séance est levée à 15 heures 40, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu exceptionnellement le vendredi 3 mars 1950 à 16 heures, en vue d'examiner les projets de rapport moral et de rapport financier à soumettre à l'approbation de l'Assemblée Générale Annuelle du dimanche 5 mars 1950.

Le Secrétaire,
Durand-Dubief.

Le Président,
R. Bringer.

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

Séance du Mardi 7 Février 1950

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le mardi 7 février 1950, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Bringer**, Président.

Étaient présents : MM. **Bringer**, Président, **Buteau** et **Guerbigny**, Vice-Présidents, **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Courbon**, Trésorier, **Bouzoud**, **Caudrellier-Benac**, **Coquand**, **Cor**, **Couteaud**, **Curet**, **Dorche**, Maurice **Legrand**, **Loriferne**, **Monneret**, **Renoux** et **Roques**, Membres.

Absents excusés : MM. **Carpentier**, **Champsaur**, **Jacquino**, **Macarez**, **Morisson** et **Saint-Requier**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Bollard**, **Brunot**, **Fontaine** et **Pavaux**.

La séance est ouverte à 15 heures 45.

1°) **Approbation du P. V. de la précédente séance.**

Le Sous-Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 10 janvier 1950.

2°) **Primes de rendement.**

M. **Loriferne** rend compte des indications qu'il a reçues de divers départements relatives à des décisions prises par les Conseils Généraux, pour le versement, aux Services des Ponts et Chaussées, de compléments de primes de rendement. Il signale également que le Ministère des Travaux Publics est actuellement en liaison à ce sujet avec le Ministère de l'Intérieur.

M. **Bringer** donne lecture du décret du 18 jan-

vier 1950, paru au Journal Officiel du 7 février, relatif aux primes de rendement des Ingénieurs du Génie Maritime et de l'Artillerie Navale ; ce décret est particulièrement intéressant, car il confirme la position prise par le Ministère des Finances par sa lettre du 2 juin 1949, qui a été communiquée aux Camarades (fixation des primes de rendement en fonction du traitement, complément provisoire compris).

3°) **Application de la loi du 29 septembre 1948.**

M. **Durrieu** signale qu'un récent changement de dénomination du compte 33.61 pourrait être un acheminement vers une absorption de ce compte par les comptes du Trésor. Le Sous-Comité décide qu'une démarche à ce propos sera faite près de M. le Directeur du Personnel.

M. **Durand-Dubief** signale que, en ce qui concerne l'application de la loi du 29 septembre 1948, l'arrêté relatif à la répartition des frais de Contrôle des V.F.I.L. pour 1949 est actuellement à la signature du Ministère des Finances.

Il ajoute que, pour la répartition des honoraires de 1949, le système de 1948 a été reconduit, faute de renseignements suffisants sur les résultats de 1948, permettant de mettre au point un régime définitif. Il indique enfin que plusieurs départements ont déjà proposé, pour 1948, des modalités de répartition différentes de celles de la circulaire ministérielle, en ce qui concerne la gestion de la voirie communale.

Le Sous-Comité prend acte de ces indications et décide qu'une note sera envoyée aux Délégués de Groupe sur ce dernier point.

4°) Voirie Agricole.

M. **Bringer** fait connaître que l'application des textes antérieurs, visant la Voirie Agricole, serait ajournée jusqu'à un accord sur la définition de cette voirie ; il propose donc d'attendre pour poursuivre toute action sur ce point. Le Sous-Comité adopte cette proposition.

5°) Electricité.

M. **Bringer** donne connaissance des indications fournies au P.C.M. par M. **Lamouroux**, en ce qui concerne :

— le protocole entre le M.R.U. et le Ministère de l'Industrie et du Commerce, pour le règlement des indemnités de dommages de guerre d'E.D.F., protocole qui serait à la signature ministérielle ;

— la revalorisation des honoraires pour expertises de dommages de guerre, qui serait également à la signature du Ministre ;

— la modification en cours de la répartition

des travaux d'électricité dans les Communes sinistrées.

Le Sous-Comité enregistre avec satisfaction des divers renseignements.

6°) Pension de certains Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le Président rappelle que le P.C.M. était intervenu pour signaler certaines anomalies dans le calcul des pensions de certains Ingénieurs des Ponts et Chaussées, provenant du Cadre des Ingénieurs des T.P.E. Il donne lecture, à ce sujet, de la note de réponse de la Direction du Personnel, d'où il résulte qu'une solution générale ne peut être trouvée, mais, qu'un redressement de quelques cas particuliers n'est pas impossible. Le Sous-Comité prend acte de cette réponse.

La séance est levée à 17 heures 05.

Le Secrétaire,

Durand-Dubief.

Le Président,

R. Bringer.

OFFRE DE POSTES

Deux postes de Répétiteur du Cours de Mécanique Rationnelle à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées seront vacants à partir de la Session Scolaire 1950-1951.

Les Ingénieurs qui désireraient poser, le moment venu, leur candidature à l'un de ces postes sont invités à entrer, dès maintenant, en relation

avec le Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, pour obtenir les renseignements qu'ils pourraient souhaiter.

Un avis de vacance de ces deux postes sera d'ailleurs publié en temps utile au Journal Officiel.

L'AUTOMOBILE CLUB DES FONCTIONNAIRES

peut vous assurer des avantages intéressants

(voir les numéros de Septembre-Octobre et de Novembre du Bulletin du P.C.M.)

Ecrivez 103, Boulevard Haussmann, à Paris-9^e

Les Frais de Déplacement

Un décret du 28 décembre 1949 a classé les fonctionnaires, du point de vue de l'attribution des frais de déplacement, dans de telles conditions que le P.C.M. a cru devoir intervenir en vue de la réforme de ce décret ou de dérogations aux prescriptions de celui-ci.

Cette intervention s'est traduite par la lettre suivante, adressée, le 14 février 1950, par le Président du P.C.M. à M. le **Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme** et à M. le **Ministre de l'Industrie et du Commerce**.

Monsieur le Ministre,

Le Décret 49-1620 du 28 décembre 1949 classe les Fonctionnaires, du point de vue de l'attribution des frais de déplacement, en quatre groupes, selon l'indice hiérarchique de leurs traitements ; jusqu'alors, ce classement était déterminé à raison des titre et grade et, par conséquent, en ce qui concerne les Fonctionnaires des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines, à raison des fonctions remplies.

Nous ne comprenons pas que le bouleversement apporté à ce classement par le nouveau texte puisse se justifier ; il nous paraît, en effet, que les taux des frais de déplacement doivent être fonction des emplois tenus par les bénéficiaires et des prérogatives qui s'y attachent.

La classification nouvelle, qui fixe les indemnités allouées en fonction du traitement personnel de l'intéressé, conduit, d'une part, à faire varier ces indemnités à l'occasion d'une promotion à un échelon de traitement supérieur, sans qu'il y ait une promotion d'emploi, d'autre part, à faire bénéficier un Fonctionnaire d'un emploi inférieur, mais arrivé à l'échelon supérieur de son grade, d'indemnités supérieures à celles de son Chef hiérarchique, si celui-ci est au début de sa carrière.

Nous n'insisterons pas sur la difficulté dans l'établissement des états de remboursement de frais, ni dans leur vérification, non plus que sur le fait qu'il n'est pas établi que la nouvelle classification n'entraînera pas des dépenses supplémentaires pour l'Etat, par rapport au régime antérieur.

Il nous paraît donc que le Décret du 28 décembre 1949 devrait être complètement repris.

Si une telle modification n'apparaît pas possible, il reste nécessaire de parer, par la voie de dérogations qu'autorise l'article 2 du texte actuel,

aux anomalies graves auxquelles conduit son application, en ce qui concerne les personnels des Ponts et Chaussées et des Mines et, plus particulièrement, les Ingénieurs des deux Corps ; ces anomalies vont parfois jusqu'à constituer une régression par rapport au traitement antérieur au texte incriminé.

Avant le 1^{er} décembre 1949, en effet, date d'application du nouveau régime des frais de déplacement, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines étaient classés comme suit :

- Groupe I : Inspecteurs Généraux,
- Groupe II : Ingénieurs en Chef et Ordinaires,
- Groupe III : Ingénieurs Elèves.

Ce classement présentait d'ailleurs lui-même une anomalie grave, contre laquelle notre Association n'a cessé de s'élever : les Ingénieurs Elèves sont des Ingénieurs et doivent, par conséquent, appartenir au même Groupe que les Ingénieurs Ordinaires. Nous demandons que, à l'occasion des dérogations actuellement sollicitées, l'erreur commise à leur préjudice soit définitivement redressée.

Depuis le Décret du 28 décembre 1949, les Ingénieurs sont répartis ainsi :

- Groupe I : Inspecteurs Généraux,
Ingénieurs en Chef (sauf au début du grade),
Ingénieurs Ordinaires (en fin de grade) ;
- Groupe II : Ingénieurs en Chef (au début de grade),
Ingénieurs Ordinaires (sauf au début de grade) ;
- Groupe III : Ingénieurs Ordinaires (au début de grade),
Ingénieurs Elèves.

Cette énumération suffit à marquer les incohérences du texte : on note, en effet, que l'Ingénieur Elève ou l'Ingénieur en début de carrière serait laissé dans le Groupe III, alors que les Ingénieurs des T.P.E., voire même les Adjoints Techniques Principaux, auraient accès au Groupe II ; de même, le jeune Ingénieur, accompagnant dans un déplacement en chemin de fer son Ingénieur en Chef, n'aurait pas accès à la même classe que lui. Des observations de même ordre peuvent être présentées pour d'autres Fonctionnaires du Corps, qui, débutant, se trouveraient traités moins favorablement que leurs subalternes, plus anciens qu'eux.

On peut noter aussi, dans le cas du Corps des Ponts et Chaussées, où, dans l'état actuel de l'avancement, la plupart des Ingénieurs Ordinaires atteindront, après approbation du Statut particulier du Corps, l'échelon 550 avant d'être promus Ingénieur en Chef, ils risqueraient, si l'indemnité compensatrice qui leur sera vraisemblablement allouée au moment de leur promotion au grade d'Ingénieur en Chef n'est pas prise en considération, de se voir rétrogradés du point de vue des frais de déplacement.

Nous demandons donc, dans l'hypothèse où le

Décret du 28 décembre 1949 ne serait pas remanié, que, par la voie des Arrêtés prévus à son Article 2, les dérogations suivantes y soient apportées :

- tous les Ingénieurs en Chef seraient classés au Groupe I ;
- tous les Ingénieurs Ordinaires et Ingénieurs Elèves seraient classés au Groupe II.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre respectueux dévouement.

R. Bringer.

Le Banquet du Syndicat des Entrepreneurs de Travaux Publics

Voici le texte du discours prononcé par M. Christian Pineau, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme lors du Banquet annuel du Syndicat Professionnel des Entrepreneurs de Travaux Publics de France du 27 janvier 1950.

Monsieur le Président,
Mes chers Collègues,
Messieurs,

C'est un très grand plaisir pour moi de célébrer ce soir la stabilité ministérielle qui me vaut le plaisir de présider, pour la troisième fois consécutive, le Banquet des Entrepreneurs de Travaux publics.

J'en suis d'autant plus heureux que c'est certainement, parmi les banquets que je peux présider chaque année, celui où je prends la parole avec le plus de plaisir et sans considérer ce devoir, comme cela arrive parfois, comme une corvée (*applaudissements*).

En effet, j'ai devant moi un auditoire devant lequel je puis développer une argumentation sincère sans avoir besoin de farder ma pensée. Avant chacun de mes exposés, le discours du Président sait toujours élever les débats et poser les problèmes sur un plan suffisamment général pour les rendre véritablement intéressants. C'est pourquoi je félicite d'abord M. Georges Frot du discours qu'il a prononcé.

En quelques phrases, il a soulevé un certain nombre de problèmes, parmi les plus importants de ceux qui se posent à notre époque, et je voudrais m'attacher ce soir, si vous n'y voyez pas d'inconvénients, à lui répondre. Cela me sera

d'autant plus facile que sur beaucoup de points je partage entièrement son avis.

Je constate d'abord que, contrairement à ce qui se passait il y a deux ans, même il y a un an, je ne suis plus accablé des traditionnels reproches sur l'action intempestive ou désagréable de l'Etat dans un certain nombre de secteurs. Nous sommes revenus à des méthodes qui vous sont beaucoup plus agréables et s'il subsiste encore un peu de paperasserie, comme vous l'avez fait remarquer tout à l'heure, la marée est pour le moment descendante.

Quant aux lois multiples, aux projets de résolutions qui sont déposés devant le Parlement, ils sont toujours fort nombreux, mais on ne nous reprochera pas, j'espère, d'en laisser généralement dormir un certain nombre dans les cartons.

Vous m'avez posé ce soir, Monsieur le Président, trois importantes questions.

La première, et vous m'excuserez de ne pas reprendre l'ordre que vous avez suivi, est celle de la concurrence qui a été faite, qui est encore faite à l'Entreprise privée, par un certain nombre d'Administrations ou d'Entreprises nationales. Celles-ci font exécuter dans leur sein un certain nombre de travaux qui pourraient être, selon vous, utilement confiés à des entreprises privées. Je vais vous dire ce que je pense de cette question et j'exprimerai probablement une opinion assez personnelle :

Nous avons vécu, pendant un certain nombre d'années, depuis la Libération, dans un régime assez particulier qui n'était pas celui de la concurrence entre les vendeurs, mais celui de la concurrence entre les acheteurs, système qui présentait de graves dangers et qui a pu amener, dans

certaines secteurs, l'Etat ou les Entreprises publiques à faire eux mêmes un certain nombre de travaux pour lesquels, je le reconnais bien volontiers, ils n'étaient nullement prédestinés.

Mais, à partir du jour où la concurrence normale, celle que nous pouvons admettre parce qu'elle est saine et qui est la concurrence réelle entre les vendeurs, jouera, à partir de ce moment-là, le problème peut se poser d'une manière différente et l'argumentation que vous avez développée prendre sa valeur. En réalité, ce qui fait si souvent et par tant de gens attaquer le principe de la concurrence, c'est qu'en fait celle-ci ne joue pas toujours normalement. Dans notre régime économique, que nous l'appelions libéral ou dirigiste, le fait est fréquent et fâcheux, car il trouble les esprits. Certains croient qu'il existe un dirigisme, alors qu'en réalité subsistent de nombreuses licences. D'autres croient vivre dans un régime de libre concurrence, alors qu'il existe des contentes qui s'exercent au détriment de l'Etat. Je crois donc que nous pouvons les uns et les autres Monsieur le Président, accepter le seul principe de la concurrence réelle des entreprises qui est parfaitement sain, qui doit amener à l'abaissement des prix de revient et, par conséquent, au développement des travaux. Cette concurrence quand elle est loyale et je sais qu'elle l'est lorsqu'il s'agit des Entrepreneurs de Travaux Publics, est conforme aux intérêts de la Nation.

Le deuxième problème que vous avez soulevé ce soir, est un problème très discuté, souvent mal compris, celui de ce qu'on appelle tantôt les charges sociales, tantôt la Sécurité Sociale.

Il faut d'abord faire une distinction entre ce que j'appellerai les charges familiales et les charges sociales proprement dites. Les charges familiales sont devenues en effet fort lourdes, mais elles constituent un mode de répartition du salaire et il est assez injuste d'additionner les charges familiales du salaire avec les charges de la Sécurité Sociale proprement dites qui sont d'une nature différente.

Pour quelles raisons la Sécurité Sociale est-elle devenue, dans un pays comme le nôtre et dans bien d'autres, une nécessité inéluctable ? C'est parce que les circonstances, les guerres, les dévaluations monétaires nous ont amené à substituer en matière de prévention sociale, le système de la répartition au système de la capitalisation. Tout le problème est là.

Autrefois, celui qui voulait s'assurer normalement contre la maladie et la vieillesse pouvait mettre de côté chaque année une somme déterminée et il était sûr qu'au moment où il en aurait besoin il retrouverait une somme équivalente.

Par conséquent, il pouvait capitaliser son épargne et en trouver le revenu au jour choisi. Avec les dévaluations monétaires, cette conception a peu à peu disparu et aujourd'hui celui qui paie une cotisation la paie en faveur d'un prestataire qui touche, sous une autre forme, mais au même moment, la cotisation ainsi versée. Les retraites qui seront payées dans vingt ans à vos personnels le seront à ce moment là par les versements qu'effectuera le personnel en fonction. C'est vous dire que tous les principes d'assurance et de capitalisation, qui avaient fait d'ailleurs la force de l'Épargne française, à une certaine époque, sont devenus pour des raisons matérielles inapplicables. Si nous supprimons aujourd'hui le régime de répartition qu'est la Sécurité Sociale, nous ne laisserions plus aux salariés aucun moyen de se garantir contre la maladie et contre la vieillesse. Par conséquent, et je suis sûr qu'au fond de vous mêmes vous partagez mon opinion, le principe de la Sécurité Sociale ne peut pas, dans les circonstances actuelles, être mis en cause. Ce que nous pouvons faire, c'est demander que toutes les garanties soient prises pour éviter les erreurs de gestion, pour éviter même parfois les erreurs de distribution. Il y a toujours dans des entreprises aussi lourdes, aussi importantes et qui ne sont pas encore rôdées par toutes les expériences, des erreurs que l'on peut signaler, des abus que l'on peut commettre. Je crois que ce sont ces erreurs et ces abus que nous devons essayer les uns et les autres de réparer, mais en comprenant bien que ce n'est pas le principe qui est en cause, mais ses modalités d'application.

Le troisième problème, et c'est le plus important, que vous avez signalé ce soir, Monsieur le Président, est celui des investissements.

C'est, en effet, le problème fondamental de notre époque. Nous sommes amenés à faire un choix — je dirais un choix politique, si ce terme ne pouvait prêter à certaine confusion, du fait que les partisans et les adversaires des investissements ne se classent pas du tout de la même façon que l'on se classe dans les partis politiques traditionnels — car nous nous trouvons vraiment en présence de deux conceptions opposées de ce que peut être l'avenir de la France.

Vous avez défendu, et je suis entièrement d'accord, Monsieur le Président, sur les termes que vous avez employés, la nécessité absolue des investissements. D'ailleurs, s'il était besoin d'une justification, nous la trouverions dans un passé récent. Si nous n'avions pas consacré dès le lendemain de la Libération des sommes considérables à nos investissements, à notre reconstruction, si nous n'avions pas refait nos ponts, nos routes, nos chemins de fer, nos ports, pensez

vous que la situation économique de notre pays serait ce qu'elle est aujourd'hui ?

Si nous avons voulu voir « petit » au moment de la Libération, nous serions aujourd'hui dans une situation très inférieure à celle que nous pouvons constater cinq années seulement après la fin de la guerre. Mais nous savons bien que cette reconstruction n'est point achevée, aussi bien en ce qui concerne le domaine public que le domaine privé. Nous savons bien que nos moyens de production, s'ils sont à peu près revenus à ce qu'ils étaient avant la guerre, sont loin de s'être adaptés aux progrès réalisés au cours de dix années, dans les principaux pays étrangers. Si nos prix de revient sont parfois extrêmement élevés, c'est parce que nous savons fort bien que notre productivité est inférieure à celle de beaucoup de nos concurrents. Or, cette productivité, nous ne pouvons l'accroître qu'en améliorant notre équipement, notre outillage, tout notre outillage et cela nous entraîne évidemment dans des dépenses extrêmement lourdes : équipement électrique, équipement de nos charbonnages, équipement de nos chemins de fer, équipement de nos routes, de nos ports, équipement de nos aérodromes. Tout cela représente des immobilisations considérables de capitaux. A une époque où la stabilité monétaire n'est point encore définitivement acquise et se réalise péniblement par un effort financier soutenu, à un moment où la paix internationale n'est pas assez solide pour rassurer à la fois et les hommes et les capitaux, il est bien certain que l'Épargne n'est pas disposée à fournir la totalité des sommes qui seraient nécessaires pour assurer ces investissements et cette reconstruction. Par conséquent, nous sommes obligés de demander au Pays des sacrifices parfois très lourds et qu'il comprend mal, pour arriver à réaliser de grands travaux qui sont pourtant une nécessité nationale.

Nous n'avons d'ailleurs pas la possibilité de reculer dans le temps ces travaux, car nous bénéficions à l'heure actuelle, comme vous le rappelez tout à l'heure, Monsieur le Président, de cette aide Marshall dont nous savons très bien que dans deux ans nous aurons perdu le bénéfice. Par conséquent, dans deux ans, nous devons réduire les travaux que nous pouvons encore effectuer aujourd'hui, à moins que d'ici cette époque, notre relèvement économique et financier soit tel que nous puissions tirer de notre propre substance la possibilité de continuer dans la voie où nous nous serons engagés. Aussi, se pose un très grave dilemme, celui de savoir si nous devons investir et demander au pays des sacrifices ou si nous devons, au contraire, nous contenter de notre outillage et de notre équipement actuels pour don-

ner au pays une impression de plus grande facilité.

L'autre jour, il m'excusera de le citer nommément et ne voudra voir aucune méchancelé dans mon propos, j'ai entendu avec beaucoup d'intérêt le discours que M. le Président **Fougerolle** a prononcé à la Chambre de Commerce de Paris. J'ai pensé au débat cornélien qui devait se livrer dans son esprit, lorsqu'en tant que Président de la Chambre de Commerce il devait défendre tous ces petits industriels et petits commerçants parisiens très surchargés par les impôts et lorsqu'en tant que, grand Entrepreneur, il devait penser à la nécessité des travaux à entreprendre et à leur utilité pour l'équipement national. Dans son esprit, devait se livrer le combat qui se livre entre tous les économistes et financiers de notre pays devant un choix difficile.

Je crois qu'il ne faut pas hésiter, que le choix doit être fait en faveur du sacrifice et de l'équipement, car le sacrifice actuel c'est la possibilité, la seule, que nous ayons pour l'avenir de donner à ce pays une vie meilleure. Si nous cédon à la facilité, peut-être arriverons-nous à dégrever sur le plan fiscal un certain nombre de nos entreprises ? nous les dégrèverons peut-être mais nous risquons aussi de diminuer considérablement leur chiffre d'affaires futur et, par conséquent, de leur imposer des sacrifices plus réduits en valeur absolue mais beaucoup plus importants en valeur relative, car ils porteront sur un chiffre d'affaires qui s'amenuisera d'année en année. C'est ainsi que le problème doit véritablement se poser devant l'opinion publique.

Il s'agit vraiment de savoir si nous allons sacrifier nos grandes entreprises de production, je le répète, à nos petites entreprises de consommation. C'est là qu'est le véritable problème et je vous demande, Messieurs, d'y réfléchir. Que sera la France de demain ? Si elle reste ce qu'elle était avant la guerre, ce qu'elle est encore aujourd'hui, notre production, automatiquement, se ralentira, notre exportation deviendra de plus en plus faible et, par conséquent, nos importations de matières premières de plus en plus réduites. Nos industriels, nos commerçants verront leur chiffre d'affaires diminuer ; le chômage naîtra dans notre pays et, avec lui, la sous-alimentation. Nous en arriverons à une situation économique telle que nous n'aurons plus qu'une seule ressource : celle de mettre définitivement l'économie française à la remorque d'une économie étrangère et de perdre ainsi, avec l'indépendance économique, notre indépendance politique. Ou bien nous devons accepter de consentir aujourd'hui des sacrifices pénibles, mais d'augmenter notre équipement, d'améliorer nos prix de revient, de déve-

lopper nos exportations et, par conséquent, nos importations, d'augmenter à la-fois pour l'avenir la consommation intérieure et notre commerce international.

Nous pouvons le faire. Nous pouvons améliorer considérablement la production et le commerce de la France, bien que cela exige pour le présent des sacrifices extrêmement douloureux et je regrette que les Français comprennent vraiment bien mal ce problème. Ils le comprennent mal parce qu'ils n'ont pas réalisé l'importance de ce qui a été fait depuis la Libération. Ils ne comprennent pas la valeur de leur propre effort et ils succombent à cette tendance traditionnelle d'aimer seulement ce qui est petit. On aime la petite industrie, on aime le petit commerce, on aime le petit agriculteur, non point pour les défendre contre l'emprise des plus puissants, ce qui serait légitime, mais simplement par goût du petit en soi. J'estime que, dans un pays comme le nôtre, il faut tout de même avoir une autre optique. Les régimes qui ont réalisé sont ceux qui ont voulu voir plus grand que leur époque et je vous demande de bien vouloir placer la France de demain à une échelle qui ne soit pas celle de beaucoup de petits intérêts que l'on défend aujourd'hui, qui méritent peut être de l'être, mais qui ne sont pas à eux seuls l'avenir du pays. Notre objectif n'est pas de réduire tout le monde à l'état de petitesse, mais d'essayer d'élever les petits pour qu'ils deviennent grands. L'avenir de la France, c'est qu'elle devienne sur le plan économique ce qu'elle a été sur le plan culturel. Il faut essayer dans une Europe qui se reconstruit, d'avoir notre part véritable. Nous avons tout ce qu'il faut pour être les animateurs d'une Europe nouvelle, nous avons les Ingénieurs, les Entrepreneurs, les Ouvriers,

nous avons un personnel technique qui, depuis le premier jusqu'au dernier, est capable de rivaliser avec n'importe quel personnel étranger. Aucun corps d'Ingénieur n'est supérieur aux nôtres, aucun Ouvrier n'est capable de s'adapter à une technique plus facilement que les nôtres. Avec ces possibilités, essaierons-nous de vivre une vie réduite, une vie étriquée.

Nous n'avons pas le droit de le faire. Ce sont seuls les petits hommes qui, aujourd'hui comme ils l'ont fait hier, peuvent demander à la France de ne pas suivre sa tradition et de ne pas marcher vers son destin. Nous devons tout faire pour persuader ce pays qu'il ne doit pas s'abandonner à la vie facile, mais doit, au contraire, faire un effort désespéré pour se remonter, pour se reconstruire, pour s'équiper.

Je sais que vous tous, vous le comprenez et je vous demande, Mesdames et Messieurs, de nous aider à le faire comprendre autour de nous, partout, au Parlement, dans l'opinion, dans la presse, dans le pays. Il faut faire admettre à la France, qu'après une guerre dont elle a par miracle pu sortir vivante, elle doit, par son travail et la largeur de ses vues, arriver à reconquérir sa place dans l'Europe et dans le monde.

Vous en êtes tous capables, nous en avons tous la volonté, il suffit vraiment de le vouloir de toute notre énergie. Je suis sûr que pas un d'entre vous n'hésitera à répondre à cet appel. Vous êtes des hommes, comme le disait le Président, qui avez l'habitude des chantiers. Eh bien, je vous demande de travailler de tout votre cœur à ce que le chantier de la France soit un des plus grands du monde. (*Applaudissements*).

FACILITÉS POUR LES INGÉNIEURS DE PASSAGE A PARIS

Nous rappelons que la pièce 35-D du Ministère, 244, boulevard Saint-Germain, où était installé le Service de Documentation, était, jusqu'à ces derniers temps, mise à la disposition des Ingénieurs des Ponts et Chaussées de passage à Paris. A la suite d'un nouvel aménagement des locaux du Ministère, le Service de Documentation vient d'être transféré à l'Hôtel LE PLAY, attenant au Minis-

tère et communiquant intérieurement avec lui.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées pourront continuer à écrire et à téléphoner dans le grand salon situé au premier étage de cet Hôtel, auquel on accède par le fond de la cour du Ministère ou par le couloir du rez-de-chaussée du bâtiment D ; le planton de service à cet endroit guidera au besoin les intéressés.

Le Service d'Achats du P. C. M. est à votre disposition
CONSULTEZ-LE

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

SYNDICAT CHRÉTIEN DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Cotisations 1950. — Le Conseil Syndical, dans sa réunion du lundi 13 février 1950, a fixé comme suit les cotisations pour 1950 :

— Ingénieurs en activité	700 frs
— Ingénieurs retraités	400 frs
— Ingénieurs Elèves	200 frs

Ces cotisations doivent être adressées à **Lerouge**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 6, rue du Tribunal, à Béthune (Pas-de-Calais) C.C.P. 112-948. Paris.

Les Membres du Syndicat n'ayant pas encore réglé leur cotisation 1949 sont priés de le faire au plus tôt (montant de la cotisation 1949 : 700 frs).

Institut technique du Bâtiment et des Travaux Publics

CENTRE D'ÉTUDES SUPÉRIEURES ET DE DOCUMENTATION TECHNIQUE
Session 1949-1950

CYCLE DE LA MÉCANIQUE DES SOLS

L'Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics organise les 7 et 8 mars 1950, sous les auspices du Comité Français de Mécanique des Sols et sous la présidence de M. Albert **Caquot**, Membre de l'Institut, son Président, deux journées consacrées à l'étude et à l'exposé de problèmes relevant de cette technique.

La première de ces journées sera consacrée au rappel de l'activité, depuis sa création, de la Section « Fondations et Mécanique des Sols » des Laboratoires du Bâtiment et des Travaux Publics. Cette section, créée en 1934, a connu un développement rapide; mais, du fait que son activité s'est exercée à l'occasion de problèmes concrets, posés par des services constructeurs, la plupart des études n'ont que rarement fait l'objet de publications.

La deuxième journée sera consacrée à l'étude de problèmes particuliers, ainsi qu'à la visite d'un chantier et de la Section « Fondations et Mécanique des Sols » des Laboratoires.

Mercredi 7 mars

10 heures : Dignes et Barrages, par M. A. **Mayer**, Inspecteur Général des Mines. Cette conférence sera complétée, par un exposé de M. **Bouvet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur de la S.A.C.T.A.R.D., sur les terrassements du canal de Donzère-Mondragon, avec présentation d'un film.

15 heures : Routes et Pistes d'envol, par M. **L'Herminier**, ancien élève de l'Ecole Polytechnique, Chef du Service « Sols et Fondations » aux

Laboratoires du Bâtiment et des Travaux Publics, avec projection du film « Terre domptée ».

17 heures : Problèmes de mécanique du sol en Afrique du Nord, par MM. **Delarue**, Directeur du Laboratoire de Casablanca et **Dervieux**, Directeur du Laboratoire d'Alger, avec présentation de deux films.

Jeudi 8 mars

9 h. 30 : Déplacement d'équilibre des massifs en terre. Analogies mécanique et hydrodynamique, par M. J. **Ferrandon**, Maître de Conférence à l'Ecole Polytechnique et à l'Ecole Nationale Supérieure des Mines, Directeur de l'Omnium Français d'Etudes et de Recherches.

10 h. 30 : Charges portantes des fondations profondes et des pieux, par M. **Buisson**, Chef du Service des Constructions Immobilières du Bureau Veritas.

Après-midi : Visite des travaux de la centrale thermique d'Ivry. Visite de la Section « Fondations et Mécanique des Sols » aux Laboratoires du Bâtiment et des Travaux Publics.

*
**

Les exposés seront faits au Centre d'Information et de Documentation du Bâtiment, **100, rue du Cherche Midi, Paris (7°)**.

Afin de faciliter l'organisation des visites, les participants sont priés de **faire parvenir leur adhésion, pour le 28 février 1950, terme de rigueur, à l'Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics, 28, boulevard Raspail, Paris (7°)**.

Pouvons-nous atteindre les hauts niveaux de vie américains ? ⁽¹⁾

par M. Maurice ALLAIS

Professeur à l'École Nationale Supérieure des Mines de Paris

Chacun s'accorde pour reconnaître qu'un des problèmes les plus fondamentaux, les plus urgents qui se posent à l'Europe et à la France en particulier est celui du relèvement de son efficacité dans la production. Il est hors de doute que les résultats de notre industrie et de notre agriculture présentent un contraste frappant avec ceux qui sont obtenus aux Etats-Unis et la question se pose de savoir si la haute efficacité américaine et les hauts niveaux de vie qu'elle permet nous sont, ou non, accessibles. Car ils

influencent directement sur le coût de notre production et la compression de nos prix de revient et, par la même, sur nos possibilités d'exportation vers les Etats-Unis.

Nous essaierons successivement de préciser les différences de niveaux de vie et d'efficacité entre la France et les Etats-Unis, de rechercher les raisons véritables de ces différences et d'examiner enfin si nous pouvons, ou non, atteindre les hauts niveaux de vie américains.

I. — L'efficacité américaine

Ce que sont les niveaux de vie américains.

Tout d'abord quelle différence exacte de niveaux de vie et d'efficacité y-a-t-il entre les Etats-Unis et la France ? Il ne suffit pas de dire par exemple que l'efficacité américaine est supérieure à l'efficacité française, il faut encore préciser quel est l'écart que présentent en moyenne les rendements français et américains. Il faut substituer à une vague appréciation qualitative une appréciation quantitative précise seule capable de nous montrer quel est exactement le problème qu'il convient de résoudre.

Précisons tout de suite que, dans l'état actuel de nos informations statistiques et des analyses qui ont été poursuivies dans ce domaine, on rencontre des difficultés considérables lorsque l'on veut faire des évaluations précises et des interprétations quantitatives. Ces difficultés sont telles que dans toutes les évaluations chiffrées que nous nous efforcerons de donner *il s'agit beaucoup moins de chiffres rigoureux que d'ordres de grandeur*, dont certains, certes, seront relativement précis, mais dont d'autres pourront être entachés d'une erreur assez forte. En fait, notre tâche nous apparaît beaucoup moins comme susceptible de donner des chiffres définitifs que comme destinée à poser un problème à faire réfléchir sur certains aspects restés jusqu'ici inaperçus et à ouvrir une discussion. Il s'agit d'une question où tant d'éléments restent si obscurs que, même si une parfaite clarté est impossible, la pénombre nous paraît préférable à une obscurité totale. No-

tre étude se propose donc simplement de constituer une première marche d'approche assez grossière dans l'étude d'un problème capital pour notre avenir mais dont l'étude a été jusqu'ici relativement négligée (2).

Avant de donner des évaluations moyennes, nous croyons devoir tout d'abord donner un certain nombre de chiffres particuliers qui auront l'avantage de montrer d'une manière directe et indiscutable que les ordres de grandeur auxquels conduisent des évaluations globales, bien qu'indirectes et relativement imprécises, ne doivent pas être très éloignées de la réalité.

Tout d'abord, sur la base de la comparaison des salaires d'un manoeuvre non spécialisé aux Etats-Unis et en France qui, en octobre 1947 était respectivement de 1,1 dollars et de 45 frs de l'heure et des prix de différentes marchandises à la même époque dans les deux pays, on constate que les rapports des pouvoirs d'achat d'une même heure de travail aux Etats-Unis et en France étaient pour quelques denrées-type les suivants :

(1) Un résumé de cette étude a été publié dans *Le Monde* des 9, 16, 30 octobre et 6 novembre 1948.

(2) Nous comptons développer la présente étude dans un travail d'ensemble, actuellement en cours de rédaction, où seront rassemblées toutes les précisions nécessaires. Ce travail sera publié dans le *Bulletin des Transports* (155 bis, rue Legendre) dans quelques mois. Il ne s'agit donc ici que d'un résumé extrêmement sommaire destiné simplement à poser les grandes lignes du problème.

Rapports des pouvoirs d'achat relatifs de l'heure de travail du manœuvre non spécialisé aux Etats-Unis et en France en octobre 1947.

	Marché officiel	Marché noir		Marché officiel	Marché noir
Pain.....	2,1	4	Lait.....	2,6	6,8
Farine....	4,2	7,8	Enfs.....	8,3	
Riz.....	3,1	44	Pommes		
Macaroni..	2,5		de terre..	3,7	
Steak.....	5,2		Sucre.....	4,1	39,8
Beurre....	5,2	13,7	Café.....	4,1	23,2

Ce tableau montre, par exemple, qu'avec une heure de travail l'ouvrier américain célibataire pouvait s'acheter relativement à l'ouvrier français, 4,1 fois plus de sucre d'après le prix officiel français, mais 39,8 fois plus d'après le prix noir français.

Quoique les comparaisons soient plus difficiles pour les vêtements et les produits industriels en raison des différences de qualité, on peut estimer qu'à l'époque la valeur en heures de travail d'un costume, d'une paire de chaussures, d'une chemise ou d'un pyjama était à qualité égale au moins 6 fois plus faible aux Etats-Unis. Pour une maison de quatre pièces avec cuisine le rapport était de 5,5. Ce sont là des chiffres indiscutables qui ne peuvent prêter à aucune contestation.

Si au lieu de se référer aux pouvoirs d'achat comparés de l'heure de travail aux Etats-Unis et en France, on étudie les rendements dans l'industrie et l'agriculture, on constate que la productivité comparée de l'heure de travail en 1947 a été 8,45 fois plus élevée aux Etats-Unis qu'en France dans les houillères et près de 6 fois plus élevée dans l'agriculture. Dans l'industrie et en partant des chiffres américains de 1943-1944 et français de 1938, le rapport des productivités horaires était respectivement de 2,6 pour la sidérurgie, de 4,3 dans l'industrie automobile, de 10 dans la production des appareils frigorifiques, de 2,5 et 4 dans la production du ciment et des briques, de 3,6 dans l'industrie de la laine et de 3,15 dans les transports par fer. La plupart de ces chiffres sont naturellement des approximations tout-à-fait inférieures, car les rendements français étaient en général plus élevés en 1938 que maintenant et les rendements américains de 1947 ont été en général du même ordre de grandeur que ceux de 1943-1944. En moyenne on peut considérer qu'en 1947 la productivité horaire dans l'industrie américaine a été environ 5 fois plus élevée que dans l'industrie française.

Si on considère maintenant le pouvoir d'achat moyen de l'heure de travail dans l'industrie aux Etats-Unis et en France, on peut considérer qu'en 1947 le pouvoir d'achat moyen du salaire de base industriel était aux Etats-Unis 4,5 fois plus élevé qu'en France. Cette évaluation tient compte d'élé-

ments comme les avantages de sécurité sociale plus élevés en France et du coût plus élevé du logement à qualité égale aux Etats-Unis. Pour les années de plein emploi 1914 et 1929, comparables à 1947, ce rapport était respectivement de 2,8 et 2,3.

Si l'on ne tient pas compte des avantages de la Sécurité Sociale, ces chiffres deviennent respectivement 2,8, 2,5 et 5,6.

Si on considère enfin le rapport des revenus nationaux réels moyens par tête, calculés avec toutes les précautions d'usage, on peut admettre une valeur de l'ordre de 3,9. D'après la même méthode d'estimation, on doit admettre pour les années 1913 et 1929 des valeurs de l'ordre de 1,2 comme rapports des revenus nationaux réels moyens.

Les valeurs plus faibles obtenues par la comparaison des revenus nationaux réels moyens relativement à celles correspondant au rapprochement des pouvoirs d'achat des salaires réels de base proviennent du fait qu'aux Etats-Unis la dispersion des revenus autour du salaire de base semble devoir plutôt diminuer les différences constatées entre les Etats-Unis et la France, que la durée du travail est plus faible aux Etats-Unis et qu'enfin la proportion de la population active y est également plus faible.

Tels sont les chiffres qui mesurent les différences de niveaux de vie entre les Etats-Unis et la France. Répétons que ces chiffres doivent certainement être considérées comme des minima.

L'efficiencia américaine.

Quelles estimations peut-on donner en ce qui concerne le rapport des efficiencias moyennes du travail aux Etats-Unis et en France ?

Deux méthodes d'estimation tout-à-fait différentes permettent en fait d'arriver à des résultats analogues.

On peut d'abord partir du rapport des revenus nationaux réels moyens en le modifiant pour tenir compte de quelques corrections indispensables.

Tout d'abord le nombre d'heures travaillées par habitant paraît avoir été d'environ 15 % supérieur en France. D'où une correction de + 15 %.

Par ailleurs la *durée du travail* n'était en moyenne en 1947 que de 40 heures aux Etats-Unis contre 44,7 heures en France, d'où une correction de 12 %.

Par ailleurs la *proportion de la population active* dans la population totale est plus faible aux Etats-Unis qu'en France. Il semble bien que l'on doive respectivement admettre les chiffres de

42, 3 % et de 51 % pour 1947. Cela entraîne pour calculer le rapport des efficacités une correction de 21 %.

De plus la comparaison brute des revenus nationaux réels moyens ne saurait donner une idée du niveau de satisfaction effectivement atteint par la population. Il ne suffit pas en effet qu'un certain revenu national soit atteint, *il faut encore qu'il soit réparti au mieux*. Ainsi par exemple on se ferait une idée fautive du standard de vie français moyen dans le domaine de la nourriture en considérant le niveau de la production agricole française, car par suite de la réglementation des prix, les campagnes abondent en nourriture alors que les villes ont manqué souvent du nécessaire : à cette mauvaise utilisation du revenu national, on doit faire correspondre à notre avis une correction de l'ordre de 5 à 10 %.

Enfin, il faut souligner que la réglementation actuelle entraîne pour les différents agents économiques, à tous les échelons, de multiples per-

tes de temps et d'efficacité qui se traduisent par un supplément de travail fourni *en dehors du temps normal du travail*. Tel est le cas par exemple des démarches de toutes sortes effectuées par les consommateurs français pour se procurer tout ce dont ils ont besoin. Là encore une correction de l'ordre de 2,5 % ne nous paraît pas exagérée pour l'année 1947.

Finalement si l'on effectue ces trois corrections, on arrive à cette conclusion que l'on doit considérer selon toute vraisemblance l'efficacité américaine comme à peu près 5 fois supérieure à l'efficacité française en 1947. Pour 1913 et 1929, années de plein emploi comparables, on arrive à des estimations de l'ordre de 2,3 et de 2,4.

Un calcul direct effectué à partir des rapports de productivités constatées dans les différentes branches de l'économie donne, pour les trois années 1913, 1929 et 1947 et compte tenu des deux corrections ci-dessus de mauvaises répartitions du revenu national français et des heures de tra-

RAPPORT DES			
	1913	1929	1947
Salaires horaires dans l'industrie :			
Charges sociales non comprises.....	2.8	2.5	5.6
Indice	100	86	197
Charges sociales comprises	2.8	2.3	4.5
Indice	100	81	160
Revenus réels par an et par tête	2	2	3.5
Indice	100	100	195
Productivités horaires			
Agriculture	2.7	3.1	4.6
Indice	100	114	169
Houillères	4.6	4.9	8.4
Indice	100	107	185
Transports par fer (1)	3.3	3.3	5.7
Indice	100	100	170
Ensemble de l'industrie	2.6	3.4	5.1
Indice	100	132	196
Commerce	1.9	2.3	2
Indice	100	122	106
Efficacités horaires moyennes dans l'ensemble de l'économie			
Méthode du revenu national	2.3	2.4	4.85
Indice	100	104	215
Méthode directe par pondération des productivités....	2.3	2.8	3.8
Indice	100	124	168
Moyenne	2.3	2.6	4.3
Indice	100	114	191

(1) Evaluées en tonnes-km + km-voyageurs par heure de travail.

vail non statistiquées provenant de la réglementation, les valeurs tout à fait analogues de 2,3, 2,8 et 3,6.

En moyenne, on peut ainsi admettre comme rapport des efficacités les valeurs de 2,3, 2,6 et 4,3 pour les années 1913, 1929 et 1947.

On peut résumer les différentes estimations auxquelles il est possible de parvenir *dans l'état actuel de nos informations* dans le tableau qui précède.

L'explication de l'efficacité américaine et le relèvement de notre niveau de vie.

Ainsi on doit considérer qu'actuellement les salaires réels, les niveaux de vie moyens et les efficacités sont approximativement 4 fois plus élevés aux Etats-Unis qu'en France.

Ces différences sont considérables et elles doivent être précisées et expliquées. C'est certainement une des tâches essentielles de tout gouvernement conscient de ses responsabilités que de mettre ces différences à l'étude, tant pour en rechercher les valeurs exactes que pour en préciser les causes et de charger sans délai de ce travail un groupe d'ingénieurs, de statisticiens et d'économistes.

Peut-être est-ce là une étude qui pourrait être plus utilement entreprise à l'échelon européen, dans le cadre du plan Marshall par exemple. En tout cas et comme nous allons le voir elle ne saurait manquer d'être hautement instructive.

(à suivre).

MARIAGES.

Notre Camarade Maurice **Reder**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Poitiers, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Raymonde **Jeanne**. La bénédiction nuptiale a été donnée le 4 février 1950 en l'Eglise Saint-Jean-Baptiste-de-Belleville, à Paris.

Tous nos vœux de bonheur aux jeunes époux.

DÉCÈS.

Nous avons été informés de la mort de notre Camarade Alphonse **Digue**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Bourg-en-Bresse, décédé subitement le 5 février 1950 à Bourg, où les obsèques ont eu lieu le 8 février ; le P.C.M. y était représenté.

Nous assurons la famille du défunt de toute notre sympathie attristée.

MEMENTO

☞ Les **Délégués de Groupe** sont instamment priés d'organiser une **réunion de leur Groupe** et d'en envoyer le compte-rendu au Secrétariat du P. C. M., pour insertion dans le Bulletin du P. C. M.

☞ Envoyez-nous de courts **articles techniques** à insérer dans le Bulletin du P. C. M., sur des travaux exécutés dans votre Service ou sur des questions techniques relevant de votre activité.

☞ Le **Service d'Achats** du P. C. M. est à votre disposition : consultez-le avant d'effectuer vos achats, en téléphonant à LITTRÉ 93-01, ou en écrivant : 28, rue des Saints-Pères à Paris (joindre 30 frs en timbres-poste pour envoi de la documentation).

☞ La **correspondance** pour le P. C. M. doit être adressée 28, rue des Saints-Pères, à Paris-7^e, en y joignant, s'il y a lieu à réponse, soit un timbre-poste, soit une enveloppe timbrée avec votre adresse.

☞ **Pour téléphoner** au Secrétariat du P. C. M., demander LITTRÉ 93.01 (l'après-midi de préférence).

Mutations, Nominations et Décisions diverses concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

M. Armand **Mayer**, Inspecteur Général des Mines à Paris, Lieutenant-Colonel de Réserve, a été promu au grade de Commandeur de la Légion d'Honneur, au titre des réserves de l'Armée de l'Air (Décret du 4 janvier 1950, J. O. du 8 janvier 1950).

Ont été nommés Membres du Comité d'Aménagement de la Région Parisienne (Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, Arrêté du 12 janvier 1950, J. O. du 27 janvier 1950) :

— M. Daniel **Boutet**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées ;

— M. **Sentenac**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur Général des Services Techniques à la Préfecture de la Seine.

Les nominations suivantes ont été prononcées, à compter du 17 octobre 1949, parmi le personnel enseignant à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (Arrêté du 24 novembre 1949, J. O. du 28 janvier 1950) :

— M. **Lavaill**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est nommé à titre provisoire, Professeur Suppléant du Cours d'Economie Politique et Finances ;

— M. **Commelin**, Ingénieur des Mines, est nommé, à titre provisoire, Professeur Suppléant du Cours des Moteurs Thermiques ;

— M. **Mathieu**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est nommé Assistant pour le Cours de Ponts Métalliques, en remplacement de M. **Monneret**, relevé de ses fonctions sur sa demande.

Par Arrêté du 24 novembre 1949, M. **Le Bourhis**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été nommé Membre de la Section Permanente du Conseil de Perfectionnement de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Beutteville**, dont le mandat est arrivé à expiration (Arrêté du 24 novembre 1949, J. O. du 28 janvier 1950).

Par Arrêté du 24 novembre 1949, M. **Armand**, Ingénieur des Mines, Ancien Professeur du Cours de Chemins de fer à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, a été nommé Professeur Honoraire, à compter du 17 octobre 1949 (Arrêté du 24 novembre 1949, J. O. du 28 janvier 1950).

Le tableau d'avancement des Ingénieurs des Mines pour l'année 1949 est dressé ainsi qu'il suit, par ordre alphabétique (Journal Officiel du 28 janvier 1950) :

Pour le grade d'Inspecteur Général des Mines de 2^e Classe :

— MM. **Brun** Georges, **Massenet** Louis, **Raguin** Eugène ;

Pour le grade d'Ingénieur en Chef des Mines de 2^e Classe :

— MM. **Commelin** Jean, **Delaume** Robert, **Delaesne** Yves, **Desaint** Roger, **Doumenc** Raymond, **Echard** Jean, **Fer** Francis, **Fort** René, **Gadilhe** Paul, **Gardent** Paul, **Gregory** Bernard, **Guimbal** Jean, **Jean Paul**, **Jenn** Jean, **Lagabrielle** Jean, **Lambert de Frondeville** Guy, **Legendre** André, **Marelle** André, **Murard** Robert, **Regard** Marcel, **de Turckheim** Edouard, **Vieilledent** Lucien, **Vuillot** Jean ;

Pour la Hors Classe d'Ingénieur en Chef des Mines :

— MM. **Allais** Maurice, **Couture**, **Eyssautier**, **Fischesser** Raymond, **Gueronick** Raymond, **Turquet de Beaugard** Gabriel ;

Pour la 1^{re} Classe d'Ingénieur en Chef des Mines :

— MM. **Bucher** Maxime, **Crussard** Charles, **Salla** Marcel, **Ventura** Elie ;

Pour la 1^{re} Classe d'Ingénieur Ordinaire des Mines :

— MM. **Audibert** Jean, **Chauvez** Claude, **Clermont** Vincent, **Dubois** Gérard, **Faucher de Corn** Roger, **Laballery** Jean, **Lugol** Gilbert, **Mabille** Jacques, **Messiah** Albert, **Pessayre** René, **Proust** Jean, **Ramcaud** Gustave, **Réroille** Edouard, **Saunal** Robert ;

Pour la 2^e Classe d'Ingénieur Ordinaire des Mines :

— MM. **Aussure** Paul, **Bloch** Claude, **Collas** Michel, **Delmas** René, **Laplace** Claude.

Ont été promus (Arrêté du 25 janvier 1950, J. O. du 28 janvier 1950) :

Ingénieurs en Chef des Mines de 2^e Classe à compter du 1^{er} janvier 1949 :

— MM. **Fer** Francis, **Legendre** André, **Vieilledent** Lucien, **Jenn** Jean, **Marelle** André, **Gregory** Bernard, **Desaint** Roger, **Echard** Jean, **Delaesne** Yves, **Delaume** Robert, **Guimbal** Jean, **Lambert de Frondeville** Guy, **de Turckheim** Edouard, **Commelin** Jean, **Gadilhe** Paul ;

Ingénieurs en Chef des Mines Hors Classe, à compter du 1^{er} janvier 1949 :

— MM. **Fischesser** Raymond, **Turquet de Beaugard** Gabriel ;

Ingénieurs en Chef des Mines de 1^{re} Classe à compter du 1^{er} janvier 1949 :

— MM. **Pessayre** René, **Rérolle** Edouard, **Clermont** Vincent, **Dubois** Gérard, **Saunal** Robert, **Messiah** Albert ;

Ingénieurs Ordinaires des Mines de 1^{re} Classe à compter du 1^{er} août 1949 :

— MM. **Mabille** Jacques, **Rambaud** Gustave ;

Ingénieurs Ordinaires des Mines de 4^{re} Classe à compter du 1^{er} janvier 1949 :

— MM. **Delmas** René, **Bloch** Claude ;

Ingénieurs Ordinaires des Mines de 2^e Classe à compter du 1^{er} août 1949 :

— MM. **Gollas** Michel, **Laplace** Claude, **Aussure** Paul.

M. **Robinson**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, précédemment chargé des fonctions de Chef du Service Central d'Etudes Techniques, a été nommé Chef de ce Service, à compter du 1^{er} janvier 1950 (Arrêté du 17 janvier 1950, J. O. du 29 janvier 1950).

M. **Bigot** Pierre, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Coutances, a été chargé, à compter du 1^{er} février 1950, des Services Ordinaire et Vicinal du département de l'Ariège, à Foix, en remplacement de M. **Tarbouriech**, retraité (Arrêté du 22 janvier 1950, J. O. du 29 janvier 1950).

M. **Viellard** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Versailles, a été mis, à compter du 1^{er} octobre 1949, à la disposition de l'Aéro-Port de Paris, pour y remplir les fonctions de Directeur des Etudes et Travaux (Arrêté du 26 janvier 1950, J. O. du 29 janvier 1950).

MM. **Bonnome** Camille et **Rayrolle** Léon, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, ont été intégrés en qualité d'Inspecteurs Généraux de la Reconstruction et de l'Urbanisme, à dater du 1^{er} janvier 1950 (Décret du 28 janvier 1950, J. O. du 31 janvier 1950).

M. **Desrousseaux** Jacques, Directeur des Mines et de la Sidérurgie au Ministère du Commerce et de l'Industrie, a été nommé Membre du Conseil de l'Ordre du Mérite Commercial (Arrêté du 30 janvier 1950, J. O. du 31 janvier 1950).

M. Gilbert **Mailhebeau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction des Travaux de la Marine à Bizerte, a été chargé, à compter du 1^{er} février 1950, de l'Arrondissement d'Infrastructure Aéronautique du Maroc, à Casablanca (Arrêté du 27 janvier 1950, J. O. du 4 février 1950).

M. Louis **Baticle**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris, Membre de la Commission des Marchés des P.T.T., a été promu au grade de Commandeur de la Légion d'Honneur, au titre du Ministère des P.T.T. (Décret des 24 janvier et 1^{er} février 1950, J. O. du 5 février 1950).

M. Robert **Thomas-Collignon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été mis, à compter du 1^{er} février 1950, à la disposition du Ministère de la France d'Outre-Mer, pour être affecté au Service des Travaux Publics de Madagascar (Arrêté du 27 janvier 1950, J. O. du 5 février 1950).

M. Jacques **Desrousseaux**, Ingénieur en Chef des Mines, Directeur des Mines et de la Sidérurgie au Ministère de l'Industrie et du Commerce, a été déclaré de droit, Commandeur du Mérite Commercial (Décret du 3 février 1950, J. O. du 7 février 1950).

Ont été nommés Membres de la Commission Centrale des Appareils à Pression de Vapeur ou de Gaz (Arrêté du 3 février 1950, J. O. du 6 février 1950) :

— MM. **Rodhain**, **Weil**, **Jarlier**, Inspecteurs Généraux des Mines ;

— MM. **Brun**, **Damian**, **Grard**, **Vinçotte**, **Dodu**, **Crussard**, **Delaume**, Ingénieurs en Chef des Mines ;

— M. **Baticle**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées ;

— M. **Prot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ;

— M. Maurice **Roy**, Ingénieur en Chef des Mines, Membre de l'Institut ;

Ont été promus ou nommés dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, au titre du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (Décret du 3 février 1950, J. O. du 9 février 1950) :

Au Grade de Commandeur :

— M. Armand **Porchez**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en service à la S.N.C.F. ;

Au Grade d'Officier :

— M. François **Beau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à l'Office National de la Navigation à Paris ;

— M. Marcel **Buovolo**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Carcassonne ;

— M. Ernest **Fontana**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Arras ;

— M. Emile **Marlin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Tulle ;

— M. Charles **Rabut**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris ;

Au Grade de Chevalier :

— M. Jacques **Aubriot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Service du Port Autonome à Bordeaux ;

— M. Jean **Dies**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Bayonne ;

— M. Charles **Eisenmann**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;

— M. Toussaint **Franchi**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Alger ;

— M. Jean **Morisson**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service à la S.N.C.F. à Paris ;

— M. Hippolyte **Vavasseur**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Mans ;

— M. Louis **Vigier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Mende.

Sont inscrits au tableau d'avancement des Ingénieurs des Travaux Maritimes pour l'année 1950 (Décision du 19 décembre 1949, J. O. du 12 février 1950) :

Pour le grade d'Ingénieur en Chef Hors Classe :

— M. **Hamoniaux** Victor, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ;

Pour le grade d'Ingénieur en Chef de 1^{re} Classe :

— M. **Boué** Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées ;

Pour le grade d'Ingénieur en Chef de 2^e Classe :

— MM. **Dassonville** Ludovic et **Groquet** Guy, Ingénieur des Ponts et Chaussées ;

Pour le grade d'Ingénieur de 1^{re} Classe :

— MM. **de Rouville** Maurice et **Gabriel** Jean, Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Ont été nommés Rapporteurs à la Commission des Marchés des Chemins de Fer, à dater du 1^{er} février 1950 (Arrêté du 27 janvier 1950, J. O. du 12 février 1950) :

— MM. **Corbin**, **Desvignes** et **Jungelson**, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées et **Balensi**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

M. **Porchez**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général Adjoint de la S.N.C.F. a été nommé Membre du Conseil de Perfectionnement de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à compter du 1^{er} janvier 1950 (Arrêté du 3 février 1950, J. O. du 12 février 1950).

M. **Belugou**, Ingénieur des Mines, en congé hors cadres, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 1^{er} janvier 1948 (Arrêté du 8 février 1950, J. O. du 12 février 1950).

M. **Gardent** Paul, Ingénieur des Mines, a été nommé Conseiller Technique au Cabinet du Ministre de l'Industrie et du Commerce, à dater du 8 février 1950 (Arrêté du 13 février 1950, J. O. du 14 février 1950).

Comme suite à la loi du 19 mars 1946, portant classement dans les Départements Français de la Guadeloupe, de la Guyane Française, de la Martinique et de la Réunion, ont été intégrés dans le Cadre des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, à compter du 1^{er} janvier 1948, les Ingénieurs Principaux des Travaux Publics des Colonies ci-après : MM. **Fuillard** Louis (Guadeloupe), **Cerneau** Marcel (Réunion), **Zelbin** Maximilien (Guadeloupe), **Romain** Robert (Martinique), **Donatien** Alexandre (Martinique) (Arrêté du 10 janvier 1950).

M. Robert **Poyet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Besançon, a été chargé, à compter du 4 janvier 1950, d'assurer à titre provisoire et en sus de ses fonctions actuelles, l'intérim du poste d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Territoire de Belfort (Arrêté du 31 janvier 1950, J. O. du 16 février 1950).

M. Maurice **Avril**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Aurillac, a été chargé, à compter du 1^{er} février 1950, de l'Arrondissement spécial de Bourges, en remplacement de M. **Cachera** (Arrêté du 1^{er} février 1950, J. O. du 16 février 1950).

M. Adolphe **Priot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Limoux, a été chargé, à compter du 16 février 1950, de l'Arrondissement de Sartène du département de la Corse (Arrêté du 3 février 1950, J. O. du 16 février 1950).

M. Christian **Beau**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, à Paris, a été placé en service détaché, à compter du 15 juillet 1948, comme Directeur Général de la Société d'Economie Mixte Energie des Mers (Arrêté du 3 février 1950, J. O. du 16 février 1950) ;

M. Pierre **Besson**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris, a été mis en service détaché à la disposition de l'Electricité de France, à compter du 1^{er} octobre 1949 (Arrêté du 3 février 1950, J. O. du 16 février 1950).

M. Jean **Clément**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Tunis, a été mis, à compter du 1^{er} septembre 1949, en service détaché, à la disposition du

Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, comme Délégué Général dans le Département du Bas-Rhin (Arrêté du 3 février 1950, J. O. du 16 février 1950).

M. Jean **Rossignol de Fargues**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été mis à la disposition du Ministère de l'Industrie et du Commerce, pour être affecté, à compter du 1^{er} janvier 1950, à la Direction du Gaz et de l'Électricité, Service Technique des Grands Barrages (Arrêté du 3 février 1950, J. O. du 16 février 1950).

M. Maurice **Marcou**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Mende, a été mis, à compter du 1^{er} février 1950, en service détaché, à la disposition du Ministère de la France d'Outre-Mer, pour être affecté en A.O.F. (Arrêté du 3 février 1950, J.O. du 16 février 1950).

Ont été maintenus en service détaché auprès du Ministère des Affaires Étrangères pour être affectés au Service des Travaux Publics du Maroc (Arrêté du 3 février 1950, J. O. du 16 février 1950) :

— M. Yves **Bars**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées (du 1^{er} janvier 1950 au 31 décembre 1950) ;

— M. Vincent **Bauzil**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées (du 1^{er} octobre 1950 au 30 septembre 1955) ;

— M. Henri **Surleau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées (du 1^{er} janvier 1950 au 31 décembre 1950).

M. André **Doumenc**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été nommé, à compter du 7 février 1950, Conseiller Technique au Cabinet du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (Arrêté du 16 février 1950, J. O. du 17 février 1950).

Ont été nommés, pour une période de trois ans, à compter du 11 février 1950, pour représenter le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme dans le Conseil d'Administration de l'Association Française des Ponts et Charpentes, MM. **Stahl**, **Prot** et **Robinson**, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées (Arrêté du 3 février 1950, J. O. du 17 février 1950).

M. René **Durand**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été placé, à compter du 1^{er} mars 1950, dans la position de disponibilité pour convenances personnelles (Arrêté du 3 février 1950, J. O. du 17 février 1950).

M. Alfred **Wendling**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en service détaché, a été réintégré dans les Cadres de l'Administration des Travaux Publics et chargé, à compter du 5 mars 1950, du Service des Ponts et Chaussées du Territoire de Belfort (Arrêté du 31 janvier 1950, J. O. du 21 février 1950).

Les Ingénieurs des T.P.E. suivants ont été nommés Ingénieurs des Ponts et Chaussées de 3^e Classe, à dater du 16 février 1950 (Décret du 23 février 1950, J. O. du 25 février 1950) : MM. **Lardeur** Horace, **Planche** André, **Bernard** Jules, **Huron** Jean, **Dietel** André.

MOTS CROISÉS

Solution du problème "RECONSTRUCTION ET URBANISME"

HORIZONTALLEMENT

- I. — Reconstruction.
- II. — Arêtier — I. L. (Ignace de Loyola).
- III. — Monde — EB (Hébé) — Roc.
- IV. — Ars — Plan — Tas.
- V. — Lé — VI (de Georges VI) — Ru.
- VI. — B. P. (Bernard Palissy) — Architecture.
- VII. — Records — Sot.
- VIII. — Egoût — Trogne.
- IX. — Mal — Délégué.
- X. — Es — Prix — Ara.
- XI. — Né — T.P.E. — Unité.
- XII. — Cri — OT (otés).
- XIII. — Lot — Trou — Silo.
- XIV. — Périmètres — En.

VERTICALEMENT

1. — Remembrement.
2. — Pégase — Lé.
3. — Canal — Col — Cor.
4. — Ordre — Où ? — Parti.
5. — Nées — Art.
6. — St — V.R.D. — Dit — Té.
7. — Ti — Pies — Expert.
8. — Réel — Or.
9. — Urbaniste — Rue.
10. — Torgau.
11. — Tir — Détournés.
12. — Flôt — Geai.
13. — Carton — Tôle.
14. — Na — Sue — Béton.

ATELIERS DE CONSTRUCTION
**SCHWARTZ
HAUTMONT**

SOCIÉTÉ ANONYME CAPITAL 111.380.000

**TRAVAUX PUBLICS - BÉTON ARMÉ - MAÇONNERIE
MENUISERIE MÉTALLIQUE
CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES - APPAREILS DE LEVAGE
CHARPENTE ET MENUISERIE BOIS**

ATELIERS :

PARIS, 42, RUE DU HAMEAU - 53, RUE DES PLANTES
HAUTMONT (NORD) - ANIZY-PINON (AISNE)

9, RUE EUGÈNE MILLON, PARIS XV^E - VAU. 35-00

MORILLON-CORVOL

SIÈGE SOCIAL : 29, rue de Berri - PARIS

Tél. BAL : 16.50



**TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS**

Dragages	Travaux d'Eau
Battages	Terrassements
Maçonnerie	Béton armé

Etablissements

Poliet & Chausson



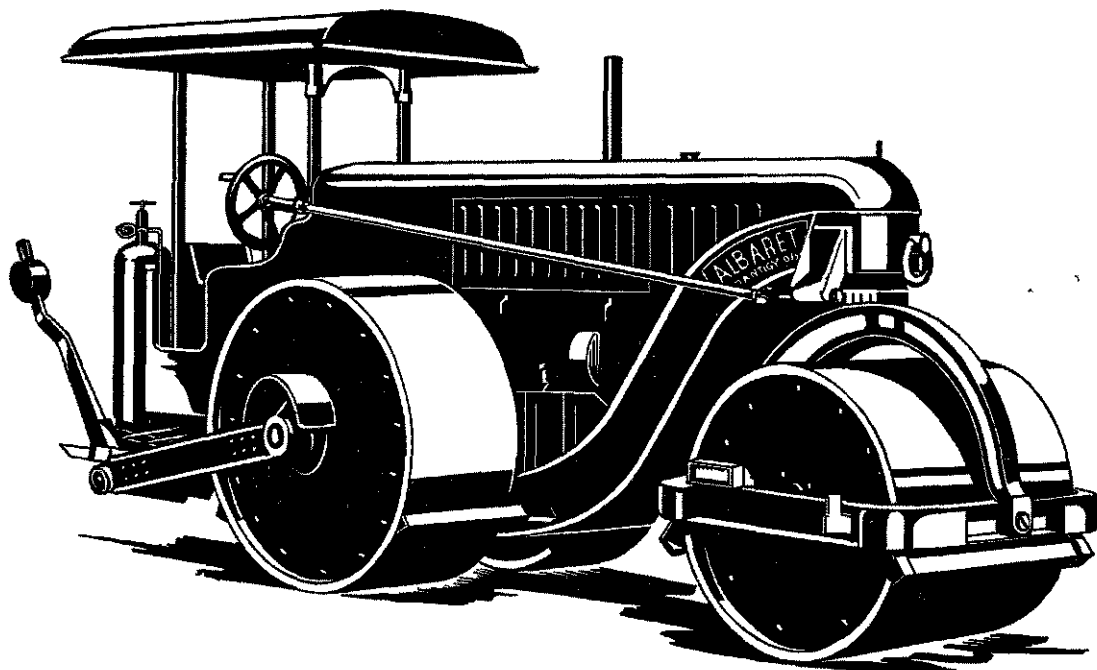
125, Quai de Valmy - PARIS

**plâtres
chaux
ciments**

Adresse télégraphique
PLACHACIM - PARIS

Tél. : BOTzaris 86.00
(10 lignes groupées)

ALBARET



ROULEAUX COMPRESSEURS PIOCHEUSES POUR ROUTES

*70 ans d'expérience dans la
construction du rouleau compresseur*

SOCIÉTÉ ANONYME DES ANCIENS ÉTABLISSEMENTS

ALBARET

RANTIGNY (Oise)

TÉLÉPH. 148 et 184 à LIANCOURT

BUREAU A PARIS

28, BOULEVARD DE L'HOPITAL (5^e)

==== Téléph. Gob. 50-06 ====