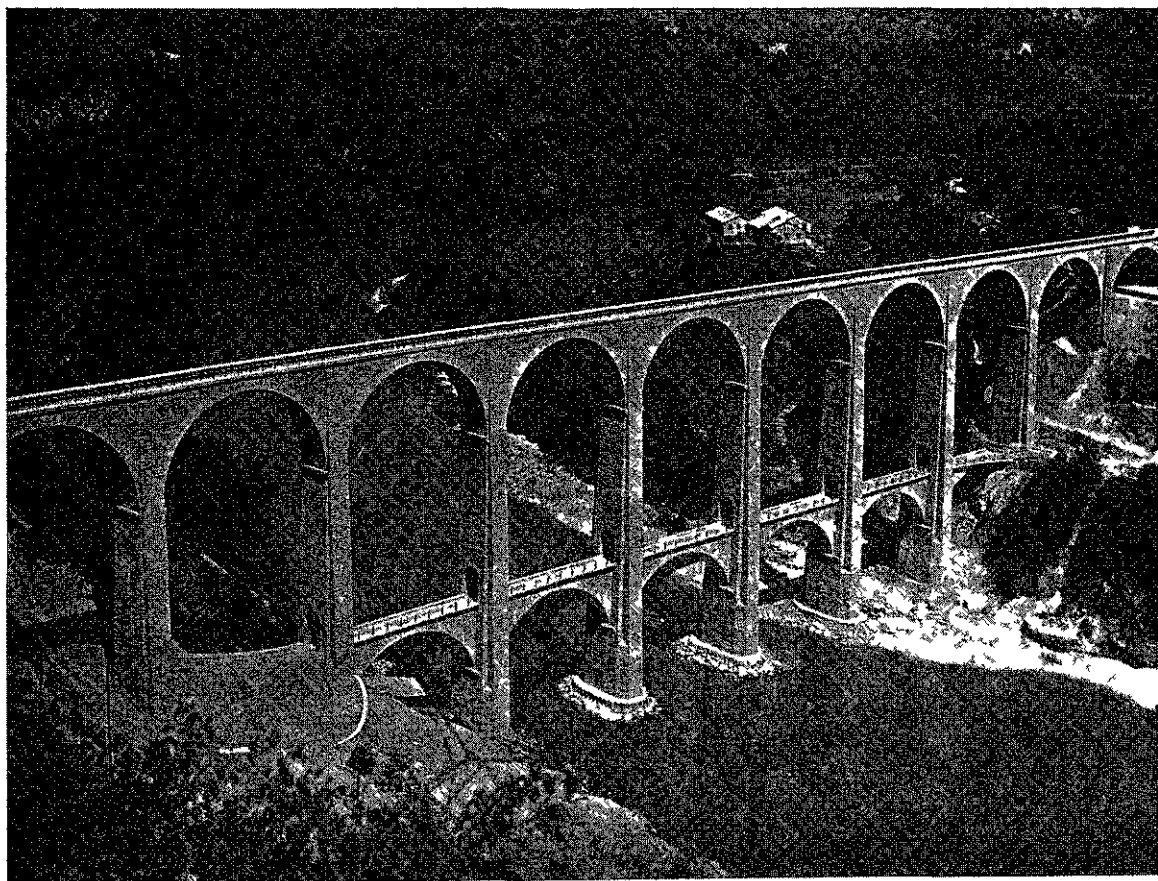


OFFICE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSEES  
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

BULLETIN  
DU

P.C.M.

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



LE VIADUC DE CIZE-BOLOZON, SUR L'AIN (Vue de l'ouvrage terminé en mai 1950)

# HOUILLÈRES du BASSIN de LORRAINE

## RÉGIE des MINES de la SARRE

CHARBONS FLAMBANTS et FLAMBANTS SECS  
CHARBONS GRAS  
COKES et SEMI-COKES



### *Progression de la Production Annuelle*

(en millions de tonnes de houille)

ANNÉES	1938	1949	1951	1953
Lorraine .....	6,7	9,8	11,5	14
Sarre .....	14,4	14,2	15,5	17

### Représentants exclusifs pour l'Industrie et les Foyers Domestiques

**A. R. E. P. I. C. : Direction : NANCY, 23, rue Hermite. Tél. 81-66.**

*Bureaux :* METZ, 7, place du Roi-Georges. Tél. 33-63.  
NANCY, 43, boulevard Albert-1<sup>er</sup>. Tél. 40.09.  
STRASBOURG, 13, rue de la Nuée-Bleue. Tél. 407-11.  
BESANÇON, 4 bis, rue Labbé, Tél. 38-19.

**LORSAR : Direction : PARIS, 12, avenue George-V. Tél. Ely. 54-10.**

*Bureaux :* PARIS, 12, avenue George-V. Ely. 54-10.  
REIMS, 41, rue Libergier. Tél. 38-85.  
LIMOGES, 1 bis, avenue Foucaud. Tél. 53-51.  
DIJON, 34 bis, rue des Perrières. Tél. 48-68.  
LYON, 15, place Bellecour. Tél. FRAnklin. 49-85.  
NANTES, 20, rue de l'Arche-Sèche. Tél. 157-65.

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Siège Social : 28, rue des Saints-Pères, à PARIS-VII<sup>e</sup>

# BULLETIN DU P. C. M.

SECRETARIAT RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères  
PARIS-VII<sup>e</sup>

Téléphone : LItré 93.01

SECRETARIAT ÉDITION

254, rue de Vaugirard  
PARIS-XV<sup>e</sup>

Téléphone : VAUgirard 56,90

## SOMMAIRE



ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DE 1951 :	LES SYNDICATS D'INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES :
Avis très important ..... 2	Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ..... 15
Convocation ..... 2	Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ..... 15
Elections ..... 2	LE BUREAU INTERNATIONAL DE DOCUMENTATION DES CHEMINS DE FER ..... 16
Candidatures ..... 3	NOTES TECHNIQUES :
Autorisations d'absence ..... 4	Le Sodersjukhus de la Ville de Stockholm .... 17
Dîner du P.C.M. .... 4	Le viaduc de Cize-Bolozon sur l'Ain ..... 24
Tournées du P.C.M. .... 4	AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES ..... 24
STATUTS ET REGLEMENT INTERIEUR DU P.C.M. 5	MUTATIONS DANS LE PERSONNEL ..... 25
AVIS DE VACANCES DE CHAIRES A L'ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES ..... 11	NAISSANCES, FIANÇAILLES, MARIAGE, DECES .. 26
ANNALES DES PONTS ET CHAUSSEES ..... 11	SOCIETE D'ENTRAIDE AUX ORPHELINS ..... 27
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. :	OFFRE DE POSTE ..... 27
Séance du 6 février 1951 ..... 12	BIBLIOGRAPHIE ..... 27
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES :	MEMENTO ..... 28
Séance du 6 février 1951 ..... 14	

*Si vous ne pouvez pas assister le 11 Mars 1951 à l'ASSEMBLÉE CONSTITUTIVE DE LA SOCIÉTÉ D'ENTR'AIDE utilisez le POUVOIR encarté dans le présent N° du Bulletin*

## Assemblée Générale ordinaire de 1951

### AVIS TRÈS IMPORTANT

*Le Numéro de Février 1951 du Bulletin du P.C.M. était déjà imprimé lorsque M. le Ministre des Travaux Publics, désireux d'assister au Dîner du P.C.M., a demandé que la date de celui-ci soit reportée du Dimanche 4 au Dimanche 11 Mars 1951.*

*En conséquence, ainsi qu'il a été indiqué par un encart sur papier rouge dans le dit Numéro de Février, sont reportés aux dates ci-après :*

**SAMEDI 10 MARS 1951**

— *Tournée du P.C.M. à Montataire ;*

**DIMANCHE 11 MARS 1951**

- *Assemblée Générale du P.C.M. ;*
- *Assemblée Constitutive de la Société d'Entr'Aide ;*
- *Assemblée Générale du Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ;*
- *Assemblée Générale du Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ;*
- *Dîner du P.C.M.*

*Les programmes de ces diverses manifestations restent inchangés, quant aux heures et lieux de réunion.*

#### Convocation

Le Comité d'Administration de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines (P.C.M.) informe les Sociétaires que l'Assemblée Générale Ordinaire de 1951, prévue par l'Article 20 des Statuts du P.C.M., aura lieu le **Dimanche onze mars 1951, à quatorze heures précises**, dans un amphithéâtre de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères, à Paris (7<sup>e</sup>).

L'ordre du jour est le suivant :

- Rapport moral du Président ;
- Rapport financier du Trésorier ;
- Renouvellement du tiers sortant du Comité ;
- Questions diverses.

Tous les Membres du P.C.M. sont priés d'assister à cette Assemblée Générale, pour laquelle **il ne sera pas envoyé d'autre convocation que celles faites dans le Bulletin du P.C.M.**

#### Elections

##### SECTION PONTS ET CHAUSSEES

Aux termes de l'article 10 des Statuts du P.C.M., il doit être procédé, en 1951, au renouvellement de quatre Délégués Généraux et de cinq Délégués de Groupe, tous à élire pour trois ans.

Les **Délégués Généraux** sortants sont : MM. **Buteau, Bouzoud, Curet et Lamouroux**, tous quatre rééligibles.

Les **Délégués de Groupe** à remplacer sont les suivants :

- Groupe de Paris : MM. **Guerbigny et Martin** ;
- Groupe d'Orléans : M. **Coquand** ;
- Groupe de Nancy : M. **Carpentier** ;
- Groupe de l'Afrique du Nord : M. **Jacquinot**.

Tous ces Délégués de Groupe sont rééligibles, sauf MM. **Guerbigny et Jacquinot**.

## SECTION MINES

Aux termes du même article des Statuts du P.C.M., il doit être procédé, en 1951 au renouvellement de trois Membres.

Les Délégués sortants sont : MM. **Jean**, Emile **Schneider** et **Vingotte**, tous trois rééligibles.

\*\*

### Candidatures

La liste des candidatures reçues pour les élections susvisés du 11 mars 1951 est la suivante, les candidats étant classés en candidats sortants et candidats nouveaux et rangés, dans chaque catégorie, par grade et ancienneté dans le grade :

**Election pour trois ans de quatre Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées, en remplacement de quatre Délégués sortants :**

#### Candidats sortants

- **Curet Henri**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Pau ;
- **Buteau Léon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;
- **Lamouroux François**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris.

#### Candidats nouveaux

- **Wennagel Jean**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Melun ;
  - **Poïtrat Raymond**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Strasbourg ;
  - **Lerouge Jacques**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Béthune.
- A élire : quatre Délégués.

**Election pour trois ans de deux Délégués du Groupe de Paris de la Section Ponts et Chaussées, en remplacement de deux Délégués sortants :**

#### Candidats nouveaux

- **Prot Marcel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;
  - **Lambert René**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées (Cadre Latéral) à Paris ;
- A élire : deux Délégués.

**Election pour trois ans de trois Délégués de la Section Mines en remplacement de trois Délégués sortants :**

#### Candidats sortants

- **Schneider Emile**, Ingénieur en Chef des Mines à Metz ;

— **Vingotte**, Ingénieur en Chef des Mines à Bordeaux ;

— **Jean**, Ingénieur en Chef des Mines à Paris.  
A élire : trois Délégués.

## DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Pour l'élection pour trois ans :

— des quatre Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées ;

— des deux Délégués du Groupe de Paris à la même Section ;

— des trois Délégués à la Section Mines, les Camarades sont invités à utiliser les bulletins de vote encartés dans le N° de février du Bulletin et :

— soit à adresser leur bulletin de vote par la Poste, de manière que ledit bulletin parvienne au Secrétariat du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères, à Paris (7<sup>e</sup>), avant l'ouverture de l'Assemblée Générale ;

— soit à déposer ledit bulletin de vote sur le Bureau du Comité une demi-heure avant l'ouverture de l'Assemblée Générale.

\*\*

## Autorisations d'absence

En réponse à la demande qu'il avait formulée le 2 janvier 1951, le Président du P.C.M. a reçu de M. le Ministre des Travaux Publics, sous la date du 5 février 1951 et le timbre Personnel, 1<sup>er</sup> Bureau, 51/2.644/P.C. 4., la lettre suivante :

« Par lettre du 2 janvier, vous m'avez informé que l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines se propose d'organiser au cours de l'année 1951 :

— dans l'après-midi du samedi 3 mars, une visite de chantier dans la région parisienne ;

— dans la journée du dimanche 4 mars, son Assemblée Générale Ordinaire annuelle ;

— dans le courant des mois d'avril et de mai, un voyage d'études en Espagne, ce voyage étant effectué en deux séries au choix des intéressés, l'une d'une durée de quinze jours du 15 au 29 avril, l'autre d'une durée de neuf jours du 19 au 27 mai.

« 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 ces diverses manifestations, à charge pour eux d'en aviser, s'il y a lieu, le Préfet du Département, étant précisé que la durée des absences ne sera pas comprise dans la durée des congés annuels des intéressés.

« Je crois devoir préciser que les frais de déplacement exposés par les Ingénieurs, notamment pour se rendre au point de concentration, ne pourront être pris en charge sur le budget de l'Administration.

Il va de soi que les autorisations accordées par cette dépêche ministérielle restent valables notwithstanding le changement de date de l'Assemblée Générale du P.C.M. et de la tournée prévue pour la veille de cette Assemblée.

Semblables autorisations ont été demandées à M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce, dont la réponse n'était pas parvenue au P.C.M. au moment de la mise sous presse du présent Bulletin.

\*\*

### Dîner du P.C.M.

Le dîner annuel du P.C.M. sera servi, le **Dimanche soir 11 mars 1951**, à 20 heures, dans les salons du **Foyer Interallié des Chemins de fer, 11, rue de Milan à Paris (9<sup>e</sup>)** (3<sup>e</sup> étage — Métro Saint-Lazare). Le prix du couvert est fixé à 1.000 frs, vins et service compris. Plusieurs Ministres sont invités. Tenue de ville, avec veston noir ou de couleur sombre.

Les convives devaient se faire inscrire à l'avance au Secrétariat du P.C.M., avant le 15 février 1951, en versant le prix de leur couvert :

— soit par chèque bancaire barré au nom de **M. Delayre**, Secrétaire du P.C.M., 28, rue Madame à Paris (6<sup>e</sup>) ;

— soit, de **préférence**, par versement au Compte de Chèques Postaux PARIS 6098-77, au nom de **M. Delayre**, à la même adresse que ci-dessus.

Ils recevront une carte d'entrée, qui sera demandée pour l'accès aux Salons dans lesquels le dîner sera servi.

Etant donné le changement de date de ce dîner, **les inscriptions pourront encore être demandées** au Secrétariat du P.C.M., dans les conditions ci-dessus indiquées, **jusqu'au 5 mars** ; mais, en raison de la disposition des salons et des nécessités de la répartition des tables, **il n'est pas garanti aux Sociétaires non inscrits à l'avance de leur réserver une place à table.**

\*\*

## Tournées du P.C.M.

### Tournée dans la Région Parisienne.

Une tournée du P.C.M. aura lieu dans la Région Parisienne, le **samedi 3 mars 1951**, ayant pour objet la visite des nouveaux laminoirs de Montataire (Creil). Cette visite sera effectuée en autocars :

— départ de Paris, Ministère des Travaux Publics, à 13 heures 45 ;

— retour à Paris, vers 18 heures 30.

Le prix de cette tournée est fixé à 320 frs par place. Les participants devaient se faire inscrire avant le quinze février au Secrétariat du P.C.M., en joignant à leur inscription le prix de leur place, dans les mêmes conditions que celles indiquées ci-dessus pour le dîner du P.C.M.

Les participants inscrits recevront une carte d'admission qui leur sera demandée pour prendre place dans les autocars.

Etant donné le changement de date de cette tournée, **les inscriptions pourront encore être demandées** au Secrétariat du P.C.M., dans les conditions sus-indiquées, **jusqu'au 5 mars** ; mais il demeure qu'il **ne peut pas être garanti d'assurer une place aux Sociétaires non inscrits à l'avance** pour cette tournée.

### Tournée en Espagne.

L'étude de la tournée en Espagne se poursuit ; il résulte de la dernière consultation faite auprès des Camarades ayant donné leur inscription de principe que le nombre des inscriptions définitives permettra d'effectuer les deux voyages envisagés dans des conditions donnant satisfaction à la plupart des intéressés et suivant les grandes lignes des programmes initialement prévus.

Les Camarades qui ont donné leur inscription définitive recevront très prochainement toutes indications utiles pour l'exécution de la tournée, notamment quant à leur affectation à l'un ou l'autre voyage et à l'obtention des devises et du visa obligatoire des passeports.

Sur ce dernier point, il est instamment recommandé à tous les intéressés de **se munir, dès à présent, d'un passeport en cours de validité**, ce document pouvant leur être demandé par le Secrétariat du P.C.M. avant le départ du premier voyage.

# STATUTS

## de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines modifiés par l'Assemblée Générale extraordinaire du 4 Mai 1947 (1)

### TITRE PREMIER

#### Association. — Son objet

ARTICLE PREMIER. — Le siège de l'Association est fixé à Paris, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères. Il pourra être transféré par décision du Comité.

ART. 2. — L'Association prend le titre de : **Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines**. Elle sera rendue publique conformément à l'article 5 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 relative au contrat d'association.

ART. 3. — Le but de l'Association est de :

1°) Défendre les intérêts moraux et matériels des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines ;

2°) Se tenir au courant des questions intéressant les Services des Ponts et Chaussées et des Mines et intervenir, s'il y a lieu, pour le bien de ces Services ;

3°) Entretenir des relations entre ses membres, notamment par le moyen de réunions, de voyages et de publications.

ART. 4. — L'Association comprend deux Sections, l'une groupant les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, l'autre les Ingénieurs des Mines, chacune d'elle étant chargée plus spécialement des questions propres à son Corps.

### TITRE II

#### Comité d'Administration

ART. 5. — Un Comité représente et administre l'Association. Il est constitué par la réunion des membres de deux sous-comités, l'un pour la section des Ponts et Chaussées, l'autre pour la section des Mines.

ART. 6. — Le sous-comité de la section Ponts et Chaussées est composé de 29 membres, dont 28 du Corps des Ponts et Chaussées, comprenant 10 délégués généraux, 17 délégués de groupe, un ingénieur-élève, plus un membre du sous-comité de la section Mines. Sur les 10 délégués généraux, 4 au moins résident à Paris. Ces 10 délégués généraux doivent comprendre 2 au moins

et au plus 3 membres non en activité de service dont un retraité.

Les délégués généraux sont élus par l'Assemblée des membres de l'Association appartenant au Corps des Ponts et Chaussées réunis lors de l'Assemblée générale ordinaire de l'Association.

Les délégués de groupe sont élus par les membres de l'Association appartenant au Corps des Ponts et Chaussées réunis en groupes constitués dans les conditions fixées par le règlement intérieur.

Le délégué des ingénieurs-élèves est élu par l'ensemble des ingénieurs-élèves des Ponts et Chaussées.

Le membre du sous-comité de la Section Mines sera désigné chaque année par ce sous-comité.

ART. 7. — Le sous-comité de la Section Mines est composé de 10 membres, dont 9 du Corps des Mines, comprenant 6 membres en activité de service, un ingénieur-élève, 2 membres non en activité de service dont 1 retraité, plus 1 membre du sous-comité Ponts et Chaussées.

Exception faite de l'ingénieur-élève, qui est élu par l'ensemble des ingénieurs-élèves des Mines et du membre du sous-comité de la Section Ponts et Chaussées, désigné chaque année par ce sous-comité, les membres du sous-comité de la section Mines sont élus par l'ensemble des membres de l'Association appartenant au Corps des Mines, réunis en Assemblée générale de l'Association.

ART. 8. — Hors l'opposition du membre de la section Mines faisant partie du sous-comité de la section Ponts et Chaussées, ce dernier sous-comité peut, en cas d'urgence, engager valablement l'Association pour les questions qui sont déclarées propres au Corps des Ponts et Chaussées.

Réciproquement, hors l'opposition du membre de la section Ponts et Chaussées faisant partie du sous-comité de la section Mines, ce dernier sous-comité peut, en cas d'urgence, engager valablement l'Association pour les questions qui sont déclarées propres au Corps des Mines.

(1) Publication faite en exécution des prescriptions de l'article 17 des Statuts.

ART. 9. — Dans le dépouillement des scrutins, les résultats des votes en opposition avec les dispositions ci-dessus ne seront pas comptés.

Si la contradiction résulte d'un trop grand nombre de noms d'une même catégorie sur un même bulletin, les premiers noms, limités au nombre voulu, seront seuls retenus.

ART. 10. — Exception faite pour les délégués des ingénieurs-élèves, élus pour un an, les membres des deux sous-comités sont élus pour trois ans et renouvelés par tiers tous les ans.

En vue de ce renouvellement, les membres des deux sous-comités, non compris les délégués des ingénieurs-élèves et les délégués de chaque sous-comité dans l'autre sous-comité sont répartis de la façon suivante :

Sous-comité Ponts et Chaussées : le premier et le deuxième tiers comprendront chacun 3 délégués généraux et 6 délégués de groupe, le troisième tiers comprendra 4 délégués généraux et 5 délégués de groupe ;

Sous-comité Mines : chaque tiers comprendra 2 membres en activité de service, le deuxième et troisième tiers comprendront en plus un membre non en activité de service.

Les membres sortant ne sont immédiatement rééligibles qu'une fois.

Il est procédé chaque année, en même temps qu'au remplacement du tiers sortant, à celui des membres démissionnaires ou décédés, ainsi que de ceux qui seraient atteints, par suite d'un changement de situation, par l'une des incompatibilités stipulées à l'article 6 ci-dessus ou au Règlement intérieur. Les membres ainsi nommés ne restent en fonctions que jusqu'à l'expiration des pouvoirs des membres qu'ils remplacent.

Dans le cas où aucun des membres du Comité ne pourrait assurer le fonctionnement d'un service de l'Association qui ne doit pas être interrompu, le Comité a la faculté de s'adjoindre un membre nouveau jusqu'à la prochaine Assemblée générale.

ART. 11. — Les membres du Comité (exception faite pour les ingénieurs-élèves) doivent faire partie de l'Association depuis trois ans au moins au 1<sup>er</sup> janvier précédant les élections.

ART. 12. — Chaque sous-comité de section désigne parmi ses membres :

— un président,

— un vice-président pour le sous-comité Mines, deux vice-présidents pour le sous-comité Ponts et Chaussées,

— un secrétaire.

ART. 13. — Le Comité désigne parmi ses membres un bureau composé de :

— un président,

— trois vice-présidents,

— un secrétaire,

— un secrétaire-adjoint,

— un trésorier.

Le président du Comité est l'un des deux présidents de sous-comité. L'un des vice-présidents du Comité est l'autre président de sous-comité. Le secrétaire et le secrétaire-adjoint sont les secrétaires des deux sous-comités.

ART. 14. — Les décisions du Comité sont prises à la majorité des voix des membres présents et des membres de ce Comité qui, n'ayant pu assister à la réunion, ont délégué leurs voix à d'autres membres du Comité, sauf la dérogation stipulée à l'article 29.

Un membre du Comité ne peut disposer de plus de trois voix, y compris la sienne. En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

Une décision relative à une question concernant les deux Corps ne peut être prise si l'une des deux sections s'y oppose.

Les frais réels de transport en chemin de fer en France des membres du Comité sont à la charge de l'Association.

ART. 15. — Le Comité détermine à charge de ratification par l'Assemblée générale, les conditions d'administration intérieure et tous les détails propres à assurer l'exécution des statuts.

Il délègue certains de ses pouvoirs aux sous-comités de section, pour les questions concernant exclusivement les membres de l'une ou l'autre de ses sections.

Il peut charger certains de ses membres de l'organisation des réunions et de la préparation des publications.

ART. 16. — Le Comité délègue, avec les pouvoirs nécessaires, ceux de ses membres qui doivent le représenter pour l'accomplissement des actes de la vie civile prévus par l'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901.

ART. 17. — Le Comité porte chaque année à la connaissance de tous les Ingénieurs faisant ou ne faisant pas partie de l'Association, le compte-rendu des Assemblées générales, les statuts de l'Association et la liste de ses membres.

### TITRE III

#### Assemblées générales

ART. 18. — Il y a chaque année, une Assemblée générale ordinaire et, s'il y a lieu, des Assemblées générales extraordinaires ; ces dernières sont



convoquées par le Comité soit sur son initiative, soit sur une demande adressée au président et signée de vingt-cinq membres de l'Association.

ART. 19. — Sauf les exceptions prévues aux présents statuts, l'Assemblée générale ordinaire et les Assemblées générales extraordinaires statuent à la majorité des voix de membres présents ou représentés sur les questions qui leur sont soumises. Toutefois, une décision relative à une question concernant les deux Corps ne peut être prise si la majorité des membres de l'un des Corps présents ou représentés à l'Assemblée générale s'y oppose.

Les délégations données par les membres de l'Association absents doivent être déposées au lieu où se réunit l'Assemblée générale une demi-heure avant l'ouverture de la séance. Aucun des membres présents ne peut disposer de plus de 10 voix y compris la sienne.

Le Comité arrête l'ordre du jour ; il est obligé d'y inscrire toute question pour laquelle une demande aura été faite par cinq membres de l'Association un mois à l'avance.

Cet ordre du jour doit être porté à la connaissance des membres de l'Association quinze jours au moins avant la date de la réunion.

Aucune question étrangère à l'ordre du jour ne peut être l'objet d'un vote de l'Assemblée ; elle peut seulement donner lieu à échange de vues après l'épuisement de l'ordre du jour et au dépôt de vœux et de motions sur le bureau, en vue d'un examen par le Comité et de délibérations ultérieures.

Le président du Comité préside les Assemblées générales.

ART. 20. — L'Assemblée générale ordinaire a lieu une fois par an.

Elle entend la lecture du rapport annuel du Comité et statue sur les comptes de l'année sociale précédente.

Elle procède, comme prévu aux articles 6 et 7 ci-dessus et conformément aux dispositions du Règlement intérieur, au remplacement des membres sortants des deux sous-comités de section.

Le vote par correspondance est admis pour ces élections qui ont lieu à la majorité des voix des votants.

ART. 21. — Les Assemblées générales extraordinaires peuvent seules délibérer sur des propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association. Elles ne peuvent le faire valablement que si le tiers, au moins, des membres inscrits est présent ou représenté. Au cas où ce quorum ne serait pas atteint, une deuxième Assemblée générale serait convoquée au plus tôt un mois après la première.

Cette seconde Assemblée ne pourra valablement délibérer sur les propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association que si le sixième, au moins, des membres inscrits est présent ou représenté.

Les Assemblées générales extraordinaires statuent à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés sur les propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association.

#### TITRE IV

##### Fonds de l'Association

ART. 22. — La cotisation annuelle est fixée par le Comité, suivant les besoins de l'Association, dans la limite du maximum ci-après :

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

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

ART. 23. — La cotisation peut être rédimée par le versement d'une somme globale en un ou plusieurs versements annuels consécutifs. Les membres qui rachètent leur cotisation pour une somme plus élevée reçoivent le titre de Membre bienfaiteur.

Le taux de ces versements sera fixé par l'Assemblée générale ordinaire.

ART. 24. — Les sommes versées pour rédimier les cotisations constituent le fonds social, dont les revenus sont affectés aux dépenses courantes.

L'Assemblée générale peut seule autoriser le Comité à disposer du fonds social.

ART. 25. — Lorsque les recettes d'un exercice excèdent les dépenses, l'excédent est affecté à la constitution d'un fonds de réserve qui reste à la disposition du Comité.

L'Assemblée générale peut décider le versement au fonds social d'une partie du fonds de réserve.

ART. 26. — L'année sociale commence le 1<sup>er</sup> janvier.

#### TITRE V

##### Réunions et publications

ART. 27. — La date, le lieu et l'objet des réunions sont fixés par le Comité.

Elles comprennent, notamment, des tournées en France et à l'étranger et des conférences.

Peuvent être admis dans les conditions fixées par le Règlement intérieur, à certaines réunions, avec l'autorisation du Comité ou de son délégué,

des membres des familles des sociétaires et des personnes étrangères.

Les frais généraux d'organisation des réunions sont à la charge de l'Association. Les dépenses personnelles qu'entraînent les réunions (repas, frais de déplacement, etc.) sont supportées par les sociétaires qui y prennent part.

Un bulletin sera publié par les soins du Comité.

## TITRE VI

### Dispositions diverses

ART. 28. — Toute discussion politique ou religieuse est interdite dans les réunions.

ART. 29. — Le Comité peut prononcer la radiation d'un membre de l'Association. Il statue, ce membre dûment convoqué pour être entendu, au scrutin secret, à la majorité des 5/6 des voix des membres présents et des 2/3 des voix des membres en exercice.

Par dérogation à l'article 7, les membres du Comité non présents à la réunion ne peuvent déléguer leur vote pour l'application du présent article.

ART. 30. — Les statuts peuvent être modifiés par une Assemblée générale extraordinaire dans les conditions prévues à l'article 13 soit sur l'initiative du Comité, soit sur la demande d'un groupe de trente membres, adressée au Comité.

Le texte de la modification proposée est communiqué par le Comité à tous les membres de l'Association, quinze jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale.

ART. 31. — La dissolution de l'Association peut être prononcée par une Assemblée générale extraordinaire réunie et délibérant dans les conditions fixées par l'article précédent. La délibération fixe l'attribution des biens.

### Dispositions transitoires

ART. 32. — L'obligation pour les Membres du Comité de faire partie de l'Association depuis trois ans ne s'appliquera qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1950, étant entendu que, jusqu'à cette date, l'appartenance au P.C.M. avant le 15 mai 1946 suffira.

Les dispositions suivantes seront appliquées à titre transitoire :

— l'Exercice 1946-1947 sera exceptionnellement prolongé jusqu'au 31 décembre 1947 ; il comportera ainsi quatorze mois et les cotisations de cet Exercice seront, en conséquence, majorées d'un sixième.

## RÈGLEMENT INTÉRIEUR

modifié par l'Assemblée Générale extraordinaire  
du 4 Mai 1947

### CHAPITRE PREMIER

#### Groupes régionaux Comité d'Administration

ARTICLE PREMIER. — Les groupes qui élisent les délégués de groupe entrant dans le sous-comité de la section Ponts et Chaussées sont constitués de la façon suivante :

1°) Groupe de **Paris**, comprenant les départements de l'Eure-et-Loir, de la Seine, Seine-Inférieure, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne ;

2°) Groupe d'**Amiens**, comprenant les départements de l'Aisne, du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme ;

3°) Groupe de **Nancy**, comprenant les départements des Ardennes, de l'Aube, de Belfort, de la Marne, de la Haute-Marne, de la Meurthe-et-Moselle, de la Meuse, de la Moselle, du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de la Haute-Saône et des Vosges ;

4°) Groupe de **Lyon**, comprenant les départements de l'Ain, de l'Allier, de la Côte-d'Or, du Doubs, de la Drôme, de l'Isère, du Jura, de la Loire, de la Haute-Loire, du Puy-de-Dôme, du Rhône, de Saône-et-Loire, de la Savoie et de la Haute-Savoie ;

5°) Groupe de **Marseille**, comprenant les départements des Alpes-Maritimes, de l'Ardèche, des Hautes-Alpes, des Basses-Alpes, des Bouches-du-Rhône, de la Corse, du Gard, de l'Hérault, du Vaucluse, du Var ;

6°) Groupe de **Toulouse**, comprenant les départements de l'Ariège, de l'Aude, de l'Aveyron, du Cantal, de la Corrèze, de la Haute-Garonne, de la Lozère, du Lot, des Pyrénées-Orientales des Hautes-Pyrénées, du Tarn et du Tarn-et-Garonne ;

7°) Groupe de **Bordeaux**, comprenant les départements de la Charente, de la Charente-Maritime, de la Dordogne, du Gers, de la Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne, des Basses-Pyrénées ;

8°) Groupe d'**Orléans**, comprenant les départements de la Creuse, du Cher, de l'Indre, de l'Indre-et-Loire, du Loir-et-Cher, du Loiret, de la Nièvre, de la Vienne, de la Haute-Vienne et de l'Yonne ;

9°) Groupe du **Mans**, comprenant les départe-

ments des Côtes-du-Nord, du Calvados, de l'Eure, du Finistère, de l'Ille-et-Vilaine, de la Loire-Inférieure, de la Manche, du Maine-et-Loire, de la Mayenne, du Morbihan, de l'Orne, des Deux-Sèvres, de la Sarthe et de la Vendée ;

10°) Groupe de l'**Afrique du Nord**, comprenant l'Algérie, la Tunisie et le Maroc ;

11°) Groupe **colonial**, comprenant les colonies, protectorats, pays sous mandats, non compris dans le groupe précédent.

Chaque groupe comprend les Ingénieurs des Ponts et Chaussées membres de l'Association en résidence dans la région correspondante.

Chaque groupe élit un délégué, sauf le groupe de l'Afrique du Nord, qui élit deux délégués et le groupe de Paris, qui élit six délégués.

Les groupes doivent faire connaître au président du Comité, avant le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, la liste de leurs membres et la composition de leur bureau.

L'Association n'intervient pas dans le fonctionnement financier des groupes et ne les subventionne d'aucune manière, sauf en ce qui concerne les frais d'impression et de correspondance entraînés par les élections des délégués de groupes.

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

ART. 2. — Le Comité d'Administration et les sous-comités procèdent chaque année, dans un délai d'un mois après l'Assemblée Générale qui les a complétés, à la nomination de leurs bureaux. Les membres des anciens bureaux sont rééligibles.

ART. 3. — Le Comité et les sous-comités se réunissent aussi souvent que l'exigent les intérêts de l'Association. Ils sont convoqués dix jours au moins à l'avance, sauf en cas d'urgence.

ART. 4. — Il est tenu un registre des délibérations du Comité et des sous-comités. Ces délibérations sont signées par le Président et le Secrétaire.

ART. 5. — Le trésorier et les secrétaires peuvent, en cas d'empêchement, se faire suppléer dans leurs fonctions, par un autre membre du Comité avec lequel ils s'entendent à cet effet.

## CHAPITRE II

### Assemblées générales ordinaires

ART. 6. — L'Assemblée générale ordinaire se réunit autant que possible dans le premier tri-

mesira de l'année ; elle est convoquée quinze jours au moins à l'avance.

ART. 7. — Le bureau de l'Assemblée générale est composé du bureau du Comité.

## CHAPITRE III

### Elections des Membres du Comité

ART. 8. — L'élection des membres des deux sous-comités a lieu en Assemblée Générale. Le Comité prévient les Sociétaires des vacances des membres des deux sous-comités autres que les délégués de groupe du sous-comité Ponts et Chaussées et les délégués des Ingénieurs Elèves ; il les prie de lui faire connaître leurs candidats dans un délai d'au moins vingt jours.

ART. 9. — Les réponses à cette lettre d'avis sont adressées au secrétaire du Comité et doivent lui parvenir avant l'expiration du délai fixé, qui est de rigueur.

Elles doivent indiquer les nom, grade et résidence du ou des candidats proposés, constater leur acceptation et porter la signature des sociétaires qui font la présentation, avec indication de leur adresse.

ART. 10. — Le Comité porte à la connaissance des Sociétaires, quinze jours au moins avant la réunion de l'Assemblée Générale, toutes les candidatures qui lui sont parvenues dans les conditions fixées par l'article 9.

ART. 11. — Les bulletins de vote sont apportés le jour du vote ou envoyés par correspondance affranchie au secrétaire du Comité. Le dépôt en est valable jusqu'à l'heure fixée pour l'ouverture de la séance.

Les bulletins apportés ou envoyés par correspondance doivent être renfermés dans une enveloppe close portant la mention « Bulletin de vote », ainsi que le nom écrit très lisiblement et la signature du votant.

L'ouverture est faite par les scrutateurs au moment du dépouillement du scrutin ; le bulletin de vote peut être placé sous une seconde enveloppe, laquelle sera déposée intacte dans l'urne. Une même enveloppe ne doit pas renfermer plusieurs bulletins.

ART. 12. — Un membre du Comité assisté d'un certain nombre d'assesseurs procède au vote et au dépouillement du scrutin.

Les bulletins annulés comme irréguliers sont annexés au procès-verbal.

Le résultat du scrutin est annoncé, aussitôt qu'il est connu, sous la réserve, toutefois, de la vérification par le Comité de la régularité des opérations.

ART. 13. — Le Comité prévient au moins deux mois avant la réunion de l'Assemblée générale ordinaire le président de chaque groupe intéressé des vacances à pourvoir.

Chaque groupe procède à l'élection de son ou de ses délégués de groupe, les délais prévus pouvant être toutefois modifiés ; il doit faire connaître au président du Comité le résultat de cette élection huit jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale ordinaire et doit envoyer en même temps le procès-verbal de l'élection.

Toutefois les délégués des Ingénieurs Elèves seront élus chaque année dans le mois qui suit la rentrée des deux Ecoles ; cette élection sera provisoirement validée par le Comité.

Pour les premières élections à faire après l'approbation du présent Règlement intérieur, des dispositions spéciales pourront être prises par le Comité pour réduire ces délais.

#### CHAPITRE IV

##### Cotisation

ART. 14. — La cotisation est fixée d'après le grade du sociétaire au 1<sup>er</sup> janvier, date du commencement de l'année sociale, ou d'après son grade au moment de son inscription, s'il s'agit d'un membre nouveau.

Dans ce dernier cas, la cotisation entière est due pour l'année courante, quelle que soit l'époque de l'inscription.

ART. 15. — La cotisation est exigible dans le premier trimestre de l'année sociale et, pour les membres nouveaux, dans les trois mois qui suivent leur inscription.

ART. 16. — Les admissions nouvelles aux cotisations à titre perpétuel et au titre de Membre Bienfaiteur sont suspendues jusqu'à nouvelle décision d'une Assemblée générale.

ART. 17. — Tout sociétaire qui est redevable de trois cotisations successives est mis en demeure de régler son arriéré envers l'Association.

S'il n'a pas déferé à cette mise en demeure dans le délai d'un mois, il est considéré comme démissionnaire.

#### CHAPITRE V

##### Comptabilité — Administration

ART. 18. — Le trésorier est chargé de la perception des recettes et du paiement des dépenses.

ART. 19. — Les fonds qui ne sont pas nécessaires pour les besoins du service courant sont déposés dans une caisse publique désignée par le Comité, en attendant leur emploi ultérieur.

ART. 20. — Les reçus des cotisations sont tous détachés de registres à souches et signés de la main du trésorier.

ART. 21. — La comptabilité est vérifiée tous les ans, avant l'Assemblée générale, par une Commission de trois membres désignés à cet effet par le Comité.

ART. 22. — Un agent général appointé, nommé par le Comité, assure, sous la surveillance et la direction du secrétaire et du trésorier, le fonctionnement du secrétariat et de la comptabilité.

ART. 23. — Il est tenu un état des membres de l'Association, qui est maintenu constamment à jour.

#### CHAPITRE VI

##### Fonds social. — Fonds de réserve

ART. 24. — Les fonds destinés à constituer le fonds social et le fonds de réserve sont, après décision du Comité, placés au nom de l'Association en rentes sur l'Etat, ou en fonds jouissant d'une garantie d'intérêt de l'Etat, ou en obligations du Crédit foncier.

ART. 25. — Ces opérations sont effectuées par le trésorier.

Il justifie de son mandat par un extrait de la délibération du Comité signé du président et du secrétaire.

ART. 26. — Le trésorier opère, dans les mêmes conditions, les ventes de rentes ou d'obligations qui sont ordonnées par le Comité.

#### CHAPITRE VII

##### Réunions et publications

ART. 27. — Les réunions ont pour objet notamment : 1° des tournées en France et à l'étranger ; 2° des dîners ; 3° l'examen de questions intéressant l'Association ou l'art de l'Ingénieur ; 4° des conférences qui peuvent être suivies d'une discussion contradictoire.

ART. 28. — Les réunions ont lieu à Paris ou hors Paris.

Elles sont présidées, soit par le président ou un vice-président du Comité d'Administration, soit par un autre membre de l'Association désigné par le Comité.

ART. 29. — Les ingénieurs qui ne font pas partie de l'Association peuvent être prévenus des réunions projetées ; ils ne peuvent y prendre part qu'à la condition de s'agréger à l'Association.

ART. 30. — Les femmes, les enfants et petits-

enfants des sociétaires peuvent être admis dans les tournées ; les sociétaires, chefs de famille, devront, dans ce cas, participer à la tournée tout entière et assumer la responsabilité matérielle et morale de leurs invités.

ART. 31. — L'Association n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences ni dans les publications.



## RÈGLEMENT ANNEXE

### DU COMPTE SPÉCIAL DE RÉCEPTION

Approuvé par l'Assemblée Générale ordinaire  
du 29 Janvier 1933

ARTICLE PREMIER. — Il sera ouvert, dans les écritures du Trésorier un compte spécial pour réception de certaines personnalités françaises ou étrangères, notamment celles qui auront facilité les tournées d'une façon quelconque.

ART. 2. — A ce compte :

A) Seront portés en crédit :

1°) Les contributions des participants aux tournées du P.C.M. ;

2°) Les dons et les subventions que le Comité décidera, s'il y a lieu, d'affecter à ce compte ; ces subventions seront, au cours d'un exercice, au minimum égales au solde créditeur du même compte à la clôture de l'exercice précédent.

B) Seront portés en débit :

Les frais occasionnés par les réceptions organisées ou autorisées par le Comité.

ART. 3. — Quand un membre du P.C.M. estimera devoir faire appel aux ressources du compte spécial, il adressera une demande au Comité qui lui répondra dans le plus bref délai s'il accepte, et dans quelle mesure.

En cas d'urgence, le Trésorier, après consultation du bureau, fera le nécessaire, mais il en rendra compte à la réunion du Comité qui suivra.

---

## Avis de vacance de Chaires à l'École Nationale des Ponts et Chaussées

Les Chaires de Béton Armé et de Résistance des Matériaux à l'École Nationale des Ponts et Chaussées seront vacantes pour la Session Scolaire 1951-1952..

Les Camarades qui désireraient poser leur

candidature à l'une ou l'autre de ces deux chaires sont invités à se faire connaître, sans attendre, au Directeur de l'École.

Un avis sera publié prochainement à ce sujet au Journal Officiel.

---

## ANNALES DES PONTS ET CHAUSSÉES

Pour compléter ses collections de la période de l'occupation, le Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Bas-Rhin recherche le N° de Novembre-Décembre 1943 des Annales des Ponts et Chaussées.

Les Services qui pourraient disposer d'un exemplaire de ce N° sont priés de bien vouloir l'indiquer à M. **Cachera**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, place de la République, à Strasbourg.

---

**Tous les camarades sont invités à assister à l'Assemblée Générale constitutive de l'AMICALE D'ENTR'AIDE AUX ORPHELINS qui se tiendra à l'issue de l'Assemblée Générale du P.C.M., le Dimanche 11 Mars 1951**

---

## PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

### Séance du Mardi 6 Février 1951

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mardi 6 février 1951, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Etaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Gouteaud**, **Daval** et **Guerbigny**, Vice-Présidents, **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Courbon**, Trésorier, **Aubriot**, **Bouzoud**, **Brandeis**, **Cassard**, **Coquand**, **Cor**, **Dorche**, **Gauthier**, **Lamouroux**, Michel **Le-grand**, **Leprince-Ringuet**, **Long-Depaquit**, **Martin**, **Péllissonnier** et **Thiébault**, Membres.

Absents excusés : MM. **Rérolle**, Secrétaire-Adjoint, **Carpentier**, **Champsaur**, **Curet** et **Jacquinet**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Bollard** et **Brunot**.

La séance est ouverte à 9 heures 15.

#### 1°) Adoption du P.V. de la précédente séance.

Le Comité adopte sans observation le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la réunion tenue le mardi 9 janvier 1951.

#### 2°) Assemblée Générale du P.C.M. en 1951.

M. **Buteau** expose que M. le Ministre des Travaux Publics lui a demandé s'il n'était pas possible de reporter au 11 mars le dîner du P.C.M., ce qui lui permettrait d'y assister. Après avoir consulté le Bureau et s'être assuré que la salle était disponible à cette date, le Président a donné son accord à M. le Ministre pour reporter le dîner au 11 mars. Ceci entraîne naturellement le report à huitaine de la visite des Laminiers de Montataire et de l'Assemblée Générale du P.C.M., ainsi que de l'Assemblée Constitutive de la Société d'Entr'Aide et des Assemblées Générales du Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et du Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Du point de vue des statuts, ce report n'a pas d'inconvénient ; mais le N° de février 1951 du Bulletin du P.C.M. étant déjà imprimé, il a été ajouté un encartage pour signaler ces modifications de dates à l'attention des Camarades.

Le Comité approuve les dispositions prises à ce sujet par le Président et le Bureau.

#### 3°) Bulletin du P.C.M.

M. **Buteau** donne lecture d'une lettre de la Société PYC-EDITION, fermière de la publicité dans le Bulletin, formulant des propositions en vue d'obtenir des articles techniques pour le dit Bulletin. Après discussion, le Comité ne croit pas opportun de donner suite à ces propositions, sauf en ce qui concerne les Camarades passés dans des Entreprises privées ; mais il donne mission aux Délégués de Groupe d'attirer l'attention de tous les Camarades sur cette importante question des articles techniques, qui conditionnent le bon fonctionnement du Bulletin et qui paraissent pouvoir être facilement préparés, notamment à l'occasion de la rédaction d'un article plus étendu pour une Revue spécialisée. Le Comité envisage également de faire appel aux rapports de mission des Ingénieurs Elèves, ainsi qu'au Service de Reconstruction des Ponts.

#### 4°) Equipe Retraités.

M. **Martin** rappelle que le Comité s'est préoccupé, à diverses reprises (en dernier lieu le 7 novembre 1950), de la question du relèvement du minimum vital qui intervient dans la détermination du traitement fletif servant de base au calcul de la pension.

Une proposition de loi N° 11.786, présentée le 28 décembre 1950 par M. **Le Coutallier** et les Membres du Groupe Socialiste, à l'instigation de la Fédération Générale des Retraités, comporte, entre autres, une disposition fixant le minimum vital dont il s'agit à 100 % du traitement brut afférent à l'indice 100 (au lieu de 80 % actuellement, d'après l'article 65 de la loi du 20 septembre 1948 sur les pensions).

Le minimum vital passerait ainsi de 91.000 fr. à 115.000 fr., ce qui majorerait de  $6 \times (115.000 - 91.000) = 140.000$  fr. le seuil au-delà duquel le traitement n'intervient plus que pour la moitié de sa valeur dans le calcul de la retraite.

Ce résultat est sensiblement équivalent à celui qu'avait envisagé précédemment le P.C.M. : application du coefficient 80/100 à la rémunération minimum des fonctionnaires (indemnité de résidence non comprise), telle qu'elle résulte du Décret du 31 octobre 1950, portant attribu-

tion, aux personnels de l'Etat, d'un complément de rémunération à titre de minimum garanti.

Après échange de vues, le Comité décide d'appeler l'attention du Ministre sur l'intérêt qu'il y aurait à soutenir, au sein du Gouvernement, le moment venu, la proposition de loi de M. **Le Coutaller**.

#### 5°) Société d'Entr'Aide.

M. **Bouzoud** fait connaître que l'Equipe Question Sociales n'a reçu qu'un nombre relativement faible de réponses au questionnaire inséré dans le dernier N° du Bulletin du P.C.M. Les résultats de cette enquête sont cependant indispensables pour la réunion de l'Assemblée Constitutive de la Société d'Entr'Aide prévue en même temps que l'Assemblée Générale du P.C.M.

M. le Président demande aux Délégués de Groupe d'intervenir à nouveau, de façon pressante, auprès des Camarades de leur Groupe, afin que le plus grand nombre possible de réponses soient obtenues avant le 15 février ; il est décidé de même qu'une lettre circulaire de rappel sera envoyée aux Membres du Groupe de Paris.

#### 6°) Rapport moral du Président.

M. **Buteau** donne lecture des parties du rapport moral qu'il a établies jusqu'à présent, en vue de le présenter à la prochaine Assemblée Générale. Il donne, sur certains points, des explications dont le Comité prend acte, avant de donner son approbation au texte présenté.

#### 7°) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. **Buteau** fait connaître qu'il a eu, à ce sujet, un entretien avec notre Camarade **Lavall**, Maître des Requêtes au Conseil d'Etat. Par ailleurs, il a obtenu, le 5 février, une audience de M. **Métayer**, Secrétaire d'Etat à la Fonction Publique ; le Ministre a paru bien disposé à notre égard et prêt à examiner avec bienveillance les demandes du P.C.M. tendant à l'amélioration des conditions

d'avancement. Il a demandé que le P.C.M. prenne contact avec ses Services, pour l'examen de cette question.

Après discussion, le Comité décide qu'une démarche sera faite par le P.C.M. et les représentants des divers Syndicats d'Ingénieurs auprès de M. le Directeur de la Fonction Publique, pour lui expliquer notre point de vue.

En ce qui concerne la création de postes d'Ingénieurs Généraux aux Chefs-Lieux de Région Militaire, pour l'étude des problèmes de transports, M. le Président fait le point de la question ; une décision favorable ne paraît pas possible actuellement, mais la question ne doit pas être perdue de vue.

#### 8°) Rémunération des Ingénieurs Elèves.

M. le Président rend compte des contacts qu'il a eus avec M. le Directeur du Personnel, au sujet de l'amélioration de la situation des Ingénieurs Elèves, qui avait été évoquée lors de la dernière réunion du Comité.

M. le Directeur du Personnel a fait certaines objections au système envisagé et conseillé plutôt au P.C.M. de s'orienter sur une formule permettant d'aider ceux des Ingénieurs Elèves qui se trouvent dans une situation particulièrement délicate pendant les deux années d'Ecole. Il s'en suit une discussion, de laquelle il ressort qu'une opinion d'ensemble du Comité paraît pouvoir être difficilement dégagée et qu'une solution apparaît particulièrement délicate. Le Comité se range à l'opinion de M. **Péllissonnier**, selon laquelle il faut veiller à ce que la situation des Ingénieurs Elèves ne pèse pas sur le choix de la carrière et attendre un moment opportun pour en obtenir l'amélioration.

La séance est levée à 11 heures 30, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu exceptionnellement le vendredi 9 mars 1951 à 16 heures.

Le Secrétaire,  
**Durand-Dubief.**

Le Président,  
**L. Buteau.**

---

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

### Séance du Mardi 9 Janvier 1951

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le mardi 6 février 1951, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Etaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Cou-**

**teaud** et **Guerbigny**, Vice-Présidents, **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Aubriot**, **Bouzoud**, **Brandeis**, **Cassard**, **Coquand**, **Cor**, **Courbon**, **Dorche**, **Gauthier**, **Lamouroux**, **Michel Legrand**, **Long-Depaquit**, **Péllissonnier** et **Thiébaud**, Membres.

Absents excusés : MM. **Carpentier, Champsaur, Curet** et **Jacquinet**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Bollard** et **Brunot**.

La séance est ouverte à 11 heures 30.

#### 1°) Adoption du P.V. de la précédente séance.

Le Sous-Comité adopte sans observation le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance du mardi 9 janvier 1951.

#### 2°) Frais de déplacements pour le Service Vicinal.

M. **Buteau** fait connaître qu'une Circulaire du 8 janvier 1951, de la Comptabilité Publique, s'appuyant sur l'Ordonnance de mai 1945, a eu pour effet de bloquer le paiement, dans certains Départements des frais de tournées du Service Vicinal. Il signale que le Ministère des Travaux Publics est intervenu auprès du Ministère des Finances pour supprimer les effets de cette Circulaire, en ce qui concerne les Fonctionnaires des Ponts et Chaussées, qui sont régis, en cette matière, par la loi du 29 septembre 1948. Il semble d'ailleurs que, en attendant une décision à ce sujet, une solution puisse être trouvée avec les Trésoriers Payeurs Généraux, pour ce qui concerne le 4<sup>e</sup> trimestre 1950. Le Sous-Comité prend acte de ces indications.

#### 3°) Travaux pour le M.R.U.

M. **Buteau** donne des indications sur la correspondance échangée avec certains Camarades au sujet de la motion **Carpentier**, relative aux vacations pour les travaux de voirie et réseaux divers. Il indique que les pourparlers se poursuivent entre le Ministère de la Reconstruction et le Ministère des Finances en vue de la suppression ou de la revalorisation substantielle des plafonds fixés pour ces indemnités et qu'une issue satisfaisante semble pouvoir être envisagée assez prochainement. Le Sous-Comité prend acte de ces indications.

#### 4°) Loi du 29 septembre 1948.

M. **Durand-Dubief** rend compte de la nouvelle entrevue que le P.C.M. a eue avec les représentants des Ingénieurs-Conseils, au sujet de la loi du 29 septembre 1948 : ceux-ci ont adopté une position qui ne semble pas permettre d'escompter, pour l'instant, un terrain d'entente stable. Toutefois, les Ingénieurs-Conseils ont accepté de nous signaler les cas particuliers à leur connaissance, qui leur sembleraient constituer des

abus et quelques enquêtes sont déjà en cours à ce sujet.

Après échange de vues, le Sous-Comité demande à son Président de suivre attentivement cette question.

#### 5°) Primes de rendement.

M. le Président rend compte de la situation de la question des compléments de primes de rendement votés par les Départements pour les années 1949 et 1950 et destinés à compenser l'insuffisance des primes de rendement octroyées sur le Budget de l'Etat. Il a obtenu, à ce sujet, une audience de M. **Queuille**, Ministre de l'Intérieur, à laquelle il s'est rendu avec M. **Labro**, Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs des T.P.E.

Le Président **Queuille** a paru bien disposé et a laissé escompter une issue favorable. Par ailleurs, des démarches ont été faites auprès de ses Services ; cependant, l'arrêté interministériel n'est pas encore signé.

Le Sous-Comité, étant donné la date prochaine de la clôture de l'Exercice dans les Départements, demande à son Président de faire de nouvelles démarches pour obtenir une solution rapide de cette question.

#### 6°) Adductions d'eau.

M. le Président fait connaître que l'audience qu'il avait obtenue chez M. **Blanc**, Directeur Général des Eaux et du Génie Rural au Ministère de l'Agriculture, a été reportée et qu'une nouvelle date a été fixée pour la semaine prochaine. Il pourra ainsi l'entretenir, suivant les directives données par le Sous-Comité lors de sa dernière séance, de la sauvegarde des intérêts des Services des Ponts et Chaussées dans l'application de l'article 23 de la loi du 21 juillet 1950 et du Décret du 31 octobre 1950, relatifs à la prise en charge par l'Etat des travaux de recherche d'eau.

Le Sous-Comité prend acte de ces indications et procède à un échange de vues sur les contacts éventuels à prendre à ce sujet avec le Génie Rural.

#### 7°) Suppression du Corps des Ingénieurs des Transports.

M. le Président indique que le projet de Décret relatif à la suppression du Corps des Ingénieurs des Transports a reçu l'accord de tous les Ministères intéressés, mais qu'il n'est pas encore sorti. Il marque, à ce propos, l'intérêt à ce que le Contrôle des Transports soit assuré par les Services



des Ponts et Chaussées et signale la situation particulière de certains Fonctionnaires participant à ce Contrôle.

Le Sous-Comité se montre très réservé sur ce dernier aspect de la question et demande à son Président de la suivre attentivement.

8°) **Remboursement des frais kilométriques pour les voitures automobiles personnelles.**

M. le Président expose que la Fonction Publique ne semble plus aussi ferme sur la modification envisagée concernant les taux de remboursement pour les voitures personnelles utilisées

pour les besoins du Service. Il doit d'ailleurs prendre contact très prochainement avec la Direction des Routes à ce sujet.

Le Sous-Comité demande à son Président de continuer à suivre de près cette affaire.

La séance est levée à 12 heures 30, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées aura lieu le vendredi 9 mars 1951, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,  
**Durand-Dubief.**

Le Président,  
**L. Buteau.**

---

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

### SYNDICAT GÉNÉRAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

#### Assemblée Générale du 11 Mars 1951

##### Elections

Nos adhérents ont déjà été prévenus par la voie du Bulletin du P.C.M. du mois de Février que l'Assemblée Générale Ordinaire de 1951 était reportée du Dimanche 4 mars au **Dimanche 11 Mars à la même heure** (réunion à 10 heures dans un amphithéâtre de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées) (1).

La liste des candidats délégués généraux au Comité du Syndicat est définitivement arrêtée. Elle comprend :

- M. **Buteau**, Délégué sortant, rééligible ;
- M. **Lamouroux**, Délégué sortant, rééligible ;
- M. **Wennagel**, candidat Délégué Général du P.C.M. ;
- M. **Poitrat**, candidat Délégué Général du P.C.M.

Nous rappelons, d'autre part, que les groupes d'**Orléans**, de **Nancy** et des Ingénieurs-Elèves auront à faire connaître avant l'Assemblée Générale les noms des délégués de groupe qui seront désignés en remplacement de MM. **Coquand**, **Carpentier** et **Dufour J.**

\*\*\*

Les adhérents empêchés d'assister à l'Assemblée Générale peuvent se faire représenter par d'autres membres du Syndicat. Il est signalé que les Délégués de Groupe de province tiennent d'ores et déjà à la disposition des camarades les formules de pouvoir nécessaires. D'autre part, les adhérents de la région parisienne ont déjà dû recevoir directement ces formules par l'intermédiaire du Bureau du Syndicat.

---

### SYNDICAT CHRÉTIEN DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

1°) **Assemblée Générale.**

L'Assemblée Générale du Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées aura lieu le **Dimanche 11 Mars 1951 à 9 h. 30**, dans un amphithéâtre de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères (1).

Nous insistons pour la présence de tous les Membres du Syndicat à cette Assemblée Générale. Il ne sera pas envoyé de convocation spéciale.

---

(1) La date de ces Assemblées Générales a été reculée d'une semaine pour coïncider avec la date de l'Assemblée Générale du P.C.M., reculée elle-même.

## LE BUREAU INTERNATIONAL DE DOCUMENTATION DES CHEMINS DE FER (B.D.C.)

L'Union Internationale des Chemins de fer (U.I.C.) qui groupe la majorité des Réseaux de Chemins de fer Européens a décidé de créer un **Bureau International de Documentation des Chemins de fer (B.D.C.)** (1). Cette décision ne manquera pas d'intéresser le monde ferroviaire à une époque où les questions de personnel, les questions financières et juridiques, les problèmes économiques et de coordination, les progrès techniques doivent être attentivement suivis et connus.

La S.N.C.F., dès avant la dernière guerre, avait reconnu la nécessité de se tenir au courant des réalisations techniques étrangères et avait créé, pour ses besoins, un Centre de Documentation Technique. Au cours des dix dernières années, ce Centre prit un développement de plus en plus grand et ses travaux, notamment son « Bulletin Mensuel de Documentation », furent peu à peu connus et très appréciés des pays étrangers qui firent de fréquents appels. La création de la Commission Spéciale de Documentation de l'U.I.C., groupant les représentants des Administrations ferroviaires de Grande-Bretagne, Suisse, Belgique, Suède, Tchécoslovaquie, Italie et France, vint favoriser et développer les contacts et échanges de documentation entre pays. La S.N.C.F. mit alors temporairement son Centre de Documentation Technique à la disposition de l'U.I.C. et des Administrations, membres de cette Union et le Bulletin de Documentation Technique de la S.N.C.F. commença à être diffusé auprès des Administrations ferroviaires étrangères sous forme d'un tirage spécial. Un nouveau pas en avant fut franchi lorsqu'en juin 1949, il fut décidé d'étendre le Bulletin de Documentation aux questions de personnel et sociales, ainsi qu'aux questions juridiques, financières et d'organisation et aux problèmes économiques.

La tâche devenant trop lourde pour le Centre de Documentation de la S.N.C.F., une nouvelle organisation fut mise sur pied dès le début de l'année 1950. Trois grandes Administrations ferroviaires (Belgique, Suisse et Italie) acceptèrent de recueillir la documentation destinée à alimenter les nouveaux chapitres du Bulletin de Documentation, la S.N.C.F. continuant à s'occuper des questions techniques avec le concours de la Grande-Bretagne. Grâce à cette collaboration,

(1) Pour tous renseignements (Adhésion au B.D.C., abonnements, etc), s'adresser à M. le Directeur du Bureau International de Documentation des Chemins de Fer, 27, rue de Londres, Paris (IX<sup>e</sup>).

le Centre de Documentation de la S.N.C.F. put publier en avril 1950 le premier numéro d'un Bulletin considérablement élargi et susceptible d'intéresser un nombre de lecteurs beaucoup plus grand qu'auparavant. Le succès de la nouvelle publication et le développement pris par les demandes de documentation conduisirent alors très rapidement à envisager la création d'un « Bureau International de Documentation des Chemins de fer », projet qui vient d'être adopté par le dernier Comité de Gérance de l'U.I.C. Le règlement du nouveau Bureau confie la gérance du B.D.C. à une administration désignée pour quatre ans : la S.N.C.F. a accepté d'assumer cette charge et de mettre à la disposition du nouvel organisme son personnel spécialisé, ses locaux, ses collections de revues et ouvrages, son matériel et son laboratoire de photocopie et microfilm.

Le **Bureau International de Documentation des Chemins de fer** fonctionne dans le cadre de l'U.I.C. et avec l'assistance d'autres administrations dont les représentants constituent un Comité Technique restreint. Les Administrations-membres, Administrations-adhérentes, Administrations-participantes de l'U.I.C. font d'office partie du B.D.C. à titre de membres ; de plus, sont admis à titre d'Adhérents, les autres Administrations de Chemins de fer, les organisations internationales, les entreprises publiques de transport en commun et les entreprises travaillant essentiellement pour le chemin de fer.

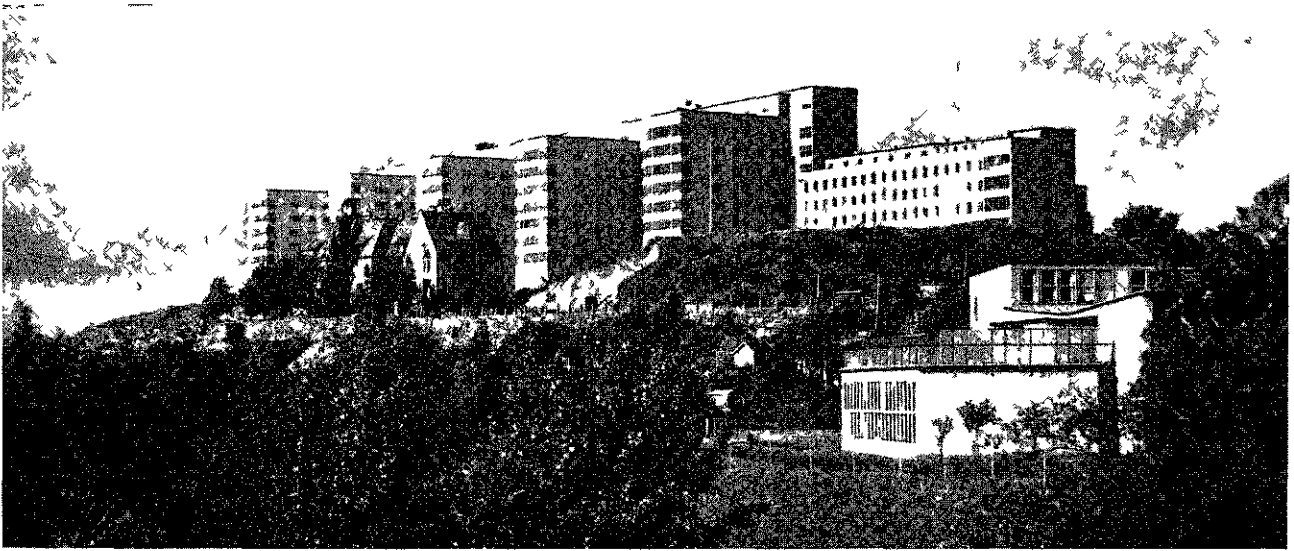
L'organisation interne du Bureau International de Documentation des chemins de fer reste sensiblement la même que celle de l'ancien Centre de Documentation Technique de la S.N.C.F. : rappelons simplement que ce dernier comportait un bureau de documentation pour les recherches documentaires, un bureau de traduction, une bibliothèque et un laboratoire pour reproduction sur photocopie et microfilm des documents. Grâce au concours de l'U.I.C. les moyens matériels du Bureau International de Documentation des Chemins de fer ont pu être notablement augmentés de façon à pouvoir fournir à ses participants dans les meilleures conditions et aussi rapidement que possible, la documentation qu'ils désirent.

Le nouveau Bureau est appelé, nous en sommes convaincus, à rendre de réels services : il constitue un témoignage de l'étroite collaboration technique des Réseaux Européens.

Robert Lévi,

*Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,  
Directeur du Service Installations Fixes S.N.C.F.*

## Le SODERSJUKHUS (Hôpital du Sud) de la ville de STOCKHOLM



Vue d'ensemble du Sodersjukhus

### INTRODUCTION

La Suède, contrée épargnée par la guerre depuis 150 ans, propose actuellement, de ce fait même, en plusieurs domaines des réalisations qui sont souvent à l'avant-garde du progrès, en tout cas d'un intérêt aigu et les questions de construction et d'organisation sont précisément l'un de ces domaines.

L'intérêt que l'on peut témoigner à ces questions, dont on peut remarquer en plusieurs villes Suédoises des solutions particulièrement élégantes, peut se concentrer en majeure partie si l'on prend comme champ d'observation la ville de Stockholm, sur le Sodersjukhus (Hôpital du Sud), édifié pendant la guerre et presque complètement terminé actuellement. Seul l'intérêt aigu qu'il suscite, justifie ce cortège croissant de visiteurs, de diverses qualifications, médecins et représentants de services sanitaires comme architectes et projecteurs d'hôpitaux.

Comme la description d'un aussi vaste ensemble n'a d'intérêt que si l'on fait ressortir les dif-

férents principes qui ont présidé à la composition du Sodersjukhus, principes qui ont d'ailleurs fait — c'est la l'intérêt de l'exemple envisagé — l'objet d'une recherche, d'une véritable analyse rationnelle des fonctions et des buts des divers départements le présent exposé se divisera en deux grandes parties. La première essaiera de préciser les résultats de cette course aux principes et de décrire les expériences parfois nécessaires pour y parvenir. Elle est le fruit d'un entretien qu'a bien voulu nous accorder M. H. Imhause, un des premiers collaborateurs de l'architecte en Chef M. H. Cederstrom. La seconde montrera comment ils ont été respectés dans l'organisation de l'hôpital actuel.

### PREMIÈRE PARTIE. — Travail Préliminaire

#### 1. Recherche des Principes.

« Une expérience d'un certain nombre d'années dans la conception et le fonctionnement des hôpitaux modernes, a mis de plus en plus en

évidence, dit M. Hjalmar Cederstrom, Architecte en Chef du Sodersjukhus, qu'aucun établissement de traitement ne devait, actuellement, être regardé comme une institution isolée. Sa mission, comme partie d'un grand tout, doit être soigneusement déterminée, après quoi sa fonction et tous les détails qui y sont liés, en découleront, naturellement ». En d'autres termes, avant de faire des dessins et des plans d'organisation, de soumettre à décision définitive des prix de fonctionnement et des besoins en personnel, il faut avoir dressé un programme soigneusement étudié. Programme qui doit d'ailleurs tenir compte des autres établissements de traitement, qui sont nécessaires dans le champ où l'institution projetée est appelée à fonctionner. Il est indispensable de rassembler des faits sûrs, touchant ces principes, qui puissent donner l'assurance de l'efficacité maximum du travail, dans chaque section de l'hôpital, si petite soit-elle.

Cette recherche des principes est donc une nécessité absolue. Elle comprend la réponse à des questions telles que la suivante : Dans quelle mesure les traitements de malades doivent-ils être différenciés et coordonnés ? Question dont le sens et l'importance vont apparaître aussitôt. En effet, le développement énorme de la médecine a rendu les traitements de cas aigus tellement coûteux que la communauté ne peut économiquement mettre à la disposition de ces malades tout l'arsenal de la médecine, sans que toutes les ressources des établissements pour cas aigus ne soient entièrement orientées et, pour ainsi dire, emprisonnées dans ces cas-là. Ce qui rendra nécessaire de grosses capacités d'évacuation pour les malades en voie de rétablissement. Pour les mêmes raisons, on a jugé nécessaire d'écarter des hôpitaux pour cas aigus, les cas qui n'ont pas besoin de ressources aussi puissantes. Il est même d'une importance encore plus grande d'essayer autant que possible, par des mesures préventives, d'éviter la déclaration de maladie aigüe. Comme les hôpitaux d'évacuation et établissements analogues sont, de manière appréciable, moins chers, concernant à la fois les coûts d'installation et de fonctionnement que les hôpitaux pour cas aigus, on comprend aisément que la « différenciation » des traitements par les types variés d'institutions soit un problème d'une grande importance.

Une fois le type de l'hôpital fixé, la recherche des principes s'attachera à établir les détails. Par exemple : en ce qui concerne un hôpital de cas aigus, est-ce que le système du bloc doit être préféré au système des pavillons, le second impliquant que les sections des différents spécialistes sont aménagées en pavillons séparés dans

l'enceinte de l'hôpital ? L'investigation a montré que ce second type devait actuellement être regardé comme moins judicieux pour plusieurs raisons. En effet, la spécialisation de la médecine nécessite une coopération intime entre les divers spécialistes. Si les sections sont placées dans des pavillons séparés, plus ou moins distants les uns des autres, une telle collaboration est gênée, tandis qu'il est beaucoup plus simple d'assurer une coopération systématique si les docteurs ont leurs collègues, d'autres spécialistes qu'ils leur, pour ainsi dire, sous la main, dans le même bâtiment.

Autre question : le laboratoire pathologique doit-il être placé, comme c'est le cas la plupart du temps, dans un pavillon séparé, près de la section mortuaire et de celle des autopsies ? L'investigation a montré également que ce système devait être regardé comme dépassé. La pathologie possède d'énormes possibilités d'aider les docteurs, spécialement les chirurgiens, dans leur travail. En conséquence, pour une coopération intime et rapide, le laboratoire pathologique doit être en contact aussi étroit que possible avec les sections opératoires, c'est-à-dire qu'il doit être aménagé dans l'hôpital même.

C'est ainsi qu'avant que fut soumis le projet pour le Sodersjukhus, s'écoula une période de 7 ans (1922-1929) consacrée à cette recherche des principes. Une centaine de voyages permirent de visiter les hôpitaux remarquables dans plusieurs parties du monde et d'acquérir une vue claire des fonctions et de l'efficacité des différents types de traitements.

## B. Plans généraux pour le Sodersjukhus.

L'investigation avait montré, d'un point de vue économique, la nécessité d'une « différenciation » dans le traitement des malades. Dans le district, où le Sodersjukhus devait jouer le rôle d'hôpital pour cas aigus, un plan général devait être dressé pour l'aménagement de tout le service de santé. Un tel plan fut exécuté et soumis aux autorités en mai 1930. Il est évident qu'un plan général de l'hôpital et de ses dépendances (de Secours Social) doit nécessairement tenir compte de la situation réelle dans le district en question et des institutions déjà existantes dans ce but. Le plan général avait donc à indiquer celles des institutions existantes, qui devaient, être maintenues inchangées, celles à modifier et celles à détruire, ainsi que les nouvelles institutions à créer.

Dans ce plan, le Sodersjukhus se voyait assigné le rôle d'un Centre Sanitaire pour le district, équipé avec toutes les facilités de diagnostic et

de thérapeutique, à l'exception d'une ou deux spécialités qui avaient une si faible fréquence, que leur traitement s'opérait plutôt à l'échelle nationale. Le Sodersjukhus, devant donc être un centre sanitaire complet pour le district, comprenant Sodermalm et les autres parties Sud de Stockholm, devait avoir à sa disposition toutes les sortes de spécialités, à part les exceptions déjà mentionnées, de manière que ceux qui sollicitent un traitement n'aient pas à être renvoyés dans un district ou un autre, éloigné de chez eux.

L'importance de l'hôpital se dégageait alors, « comme une pure fonction mathématique », **des estimations de fréquence** soigneusement faites, touchant les demandes de lits pour les différents traitements de spécialistes dans une population d'environ 250.000 âmes ; de même pour l'extension des polycliniques. Les résultats furent les suivants : on devait prévoir 1.200 lits, en même temps que l'aménagement pour recevoir, diagnostiquer et traiter 1.000 malades de l'extérieur **par jour**.

Comme suite aux propositions qu'il soumit aux autorités de la ville de Stockholm, M. Hjalmar Cederstrom fut chargé de diriger les études détaillées du projet du Sodersjukhus.

### C. Méthodes d'investigation.

La spécialisation, qui sévit en tous domaines, rend incapable une seule personne, ou une équipe de quelques personnes, de mener à bien la planification d'un hôpital de cette taille. Là encore, s'avère nécessaire une coopération entre spécialistes, dont les efforts dans leurs sphères respectives doivent être coordonnés par un Directeur en un projet uniforme. Les collaborateurs étaient — la plupart disposant de tout leur temps pendant des périodes plus ou moins longues — des médecins des diverses spécialités, des infirmières, des administrateurs, architectes, ingénieurs, etc... La méthode de travail était la liberté, sanctionnée seulement par la responsabilité personnelle et la vérification d'arbitres. Partout où existait un désaccord entre les auteurs des propositions et les arbitres, on aboutissait rapidement à un compromis satisfaisant toutes les parties.

Les lignes fondamentales de l'esquisse générale étant ainsi assises, on entreprit l'étude détaillée des pièces. Pour chaque pièce, on demanda aux infirmières et docteurs comme à toutes autres personnes appelées à y travailler — (sage-femmes, dans section des maternités, directrices de cuisine pour les cuisines, etc...) — de dresser des **listes de fonctions**, qui, une fois vérifiées et approuvées, permettraient d'en déduire

des listes d'équipements appropriés. Ce n'est qu'après une telle étude, que l'on envisagea les dimensions de la pièce.

Par exemple, pour les « wards » (qui constituent les espaces de l'hôpital dévolus aux hospitalisés et à leurs soins) on a réuni infirmières, docteurs et architectes pour permettre aux premiers d'établir en détail tous leurs besoins en espace libre, encombrement du aux installations fixes ou aux meubles ; après quoi les architectes ont fait leurs esquisses préliminaires. Comme infirmières et docteurs, peu familiarisés avec l'art de lire des dessins, imaginaient difficilement ce qu'ils donneraient à la réalisation, les différentes pièces ont été construites en modèle de grandeur véritable, munis de tout leur équipement et mobilier et essayées en détail : c'est-à-dire que les placards étaient remplis de tous les médicaments nécessaires à un ward, les rayons de la pièce-magasin garnis du nombre de serviettes, draps, couvertures... requis pour un magasin de section. Deux des cloisons de ces modèles étaient mobiles et permettaient ainsi, si un changement était nécessaire, de le contrôler à ce stade d'essai. Des critiques étaient sollicitées non seulement des experts attachés à cette investigation, mais également d'experts de l'extérieur, mais toujours avec le souci d'une critique constructive, proposant une meilleure solution.

C'est ainsi que l'on est arrivé à réaliser l'accord sur des pièces-types, que l'on pouvait placer dans telle ou telle partie du plan qui requerrait une pièce de ce type et dont les modèles sont également valables pour toute région où les circonstances locales seraient les mêmes qu'à Stockholm. Ces chambres ont été groupées en sections, les sections groupées en cliniques, les cliniques en grandes unités constituant elles-mêmes l'hôpital.

C'est ainsi que l'hôpital s'est édifié, pour ainsi dire du dedans, à partir de son principe interne, de sa fonction essentielle.

### D. Hôpital de Post-Traitement.

Quels que soient les soins dont s'entoure la conception d'un tel hôpital pour cas aigus, la conception serait incomplète si elle négligeait ses rapports avec les autres institutions, lesquelles ont, d'ailleurs, leurs incidences sur le plan.

Certains malades — c'est là qu'interviennent les considérations sociales déjà mentionnées — peuvent ne pas être en mesure, immédiatement après leur guérison, de s'assurer aussitôt des moyens d'existence, à cause de sujétions tempo-

raires dues à leur état. Il est essentiel, ne serait-ce que d'un point de vue économique, d'éviter leur retour à l'hôpital comme malades graves. D'autre part, le coût de certains traitements, par suite de la spécialisation poussée d'un hôpital pour cas aigus, est tel qu'un hôpital de cette sorte ne fournit son meilleur rendement que si l'état de tous les malades en traitement justifie leur hospitalisation dans cet établissement. Il doit donc être complété par d'autres institutions qui sont les hôpitaux de post-traitement. Une statistique faite sur les trois plus grands hôpitaux de Stockholm faisait ressortir, que 40 % des malades pouvaient être évacués et laisser ainsi leurs places à d'autres entrants graves.

En ce qui concerne plus particulièrement le Sodersjukhus, un tel hôpital a été construit et fonctionne déjà, pour un chiffre de 300 malades

## DEUXIÈME PARTIE. — Organisation de l'Hôpital

### 1°) Les différentes cliniques et la distribution des lits.

Comme Centre Sanitaire de Sodermalm et des autres quartiers Sud de Stockholm, le Sodersjukhus devait posséder pratiquement toutes les spécialités de la médecine. Comme la Première Partie l'a déjà expliqué, une investigation, basée sur une ample statistique des fréquences des diverses sortes de maladies, a permis de déterminer le chiffre total d'hospitalisés, les importances relatives des différentes cliniques et la distribution des lits entre elles, comme l'indique le tableau suivant :

1. Médecine Générale (estomac et intestin)...	87 lits
2. — — (cœur) .....	103 —
3. — — (mal. rhumatismales) ..	87 —
4. — — .....	103 —
5. Chirurgie (membres et accidents).....	137 —
6. Chirurgie générale .....	136 —
7. Obstétrique .....	141 —
8. Gynécologie .....	41 —
9. Radio-thérapie .....	28 —
10. Nez, gorge, oreilles .....	57 —
11. Ophtalmologie .....	17 —
12. Dérangements mentaux bénins .....	84 —
13. Dermato et Vénérologie .....	69 —
14. Clinique neuro-chirurgicale .....	37 —
15. Clinique orthopédique .....	32 —
16. Maladies infectieuses .....	24 —
17. Réception (Voir plus loin) .....	10 —

Total ..... 1.193 lits

De même, les estimations faites sur le nombre de malades qui peuvent être évacués, ont donné, pour l'hôpital de post-traitement, un

chiffre de 300 malades. En outre, l'hôpital d'enfants (fondation Saches), qui se trouve immédiatement au Sud du Sodersjukhus, doit être étendu et reconstruit, pour lui être adjoint comme section pour maladies infantiles, avec une capacité d'environ 100 lits.

Ce qui fait un ensemble de 16 à 18 cliniques différentes, d'une capacité totale de 1.600 lits.

### 2°) Plan de dispositions générales.

Comme la Première Partie l'a fait comprendre, la coopération intime entre spécialistes des différents domaines à conduit à rejeter le système périmé des pavillons pour le remplacer par le système du bloc et, même de manière plus précise, le « système des deux blocs » : un bloc d'examen et traitement, à la fois pour hospitalisés et consultants et le bloc des « wards », contenant également la plus grande partie des services administratifs, ces deux blocs étant reliés par 4 bâtiments de communication où sont aménagées, au total 16 circulations. C'était là un moyen d'éviter toute gêne mutuelle des deux grandes fonctions de l'hôpital : la fonction traitement et la fonction séjour et de diminuer également les risques d'infection. D'autre part, les sections d'examen et traitement, ont été, dans la mesure du possible, placées de telle sorte que les distances qui les séparent des wards correspondants, sont les plus courtes possibles.

Il est à remarquer également que la section de diagnostic aux rayons X occupe tout le second étage du bloc Nord (examen et traitement) et est divisée en deux moitiés, desservant chacune une moitié de l'hôpital. La raison essentielle est encore de l'ordre statistique. Des enquêtes spéciales ont, en effet, permis d'établir que la capacité maximum d'une section de diagnostic de rayons X desservant une infirmerie centrale pour toutes les spécialités médicales, était de 600-700 malades. En outre, cette division, en accord avec les circulations, permet de diminuer les communications entre chaque moitié du bloc sud et la section de Radio-examen.

Enfin, dans le bloc d'examen et traitement, les laboratoires se trouvent en contact aussi étroit que possible avec les sections qui sont censées avoir le plus besoin de tel ou tel d'entre eux.

Quant au bloc des « wards » ou salles d'hospitalisés, il ne contient, à part deux exceptions (Radio-thérapie X et électro-chocs placés au sommet de l'extrémité de l'aile Ouest, qui contiennent les wards correspondants), que des wards. Le rez-de-chaussée loge la majeure partie des services administratifs et une remarquable salle baptismale et, dans le sous-sol, sont aménagés

la pharmacie de l'hôpital et les magasins généraux.

Sous les deux principaux blocs, se trouvent des galeries visitables qui contiennent toutes les canalisations y aboutissant.

Toute la construction est en béton armé, y compris les poutres de plancher. Le bloc Nord a la particularité de ne pas posséder de murs porteurs intérieurs, lesquels ont été remplacés par des piliers, les cloisons intérieures ayant été faites en matériaux de construction variés, de manière à pouvoir être modifiées ou déplacées facilement et sans grande dépense, si un progrès des méthodes de traitement nécessite un tel changement.

En ce qui concerne le système des circulations et accès, on a désiré éviter le mélange de malades et de visiteurs et, à cet effet, le bloc Examen-Traitement est pourvu de deux entrées principales du côté Nord : celle du rez-de-chaussée pour les malades ; celle du sous-sol pour les visiteurs et également le personnel. Le hall des visiteurs, d'une surface de 2.200 m<sup>2</sup>, pourvu d'amples vestiaires sur les côtés, peut contenir 2.500 visiteurs environ ; il est traité d'une manière très simple (le plafond, par exemple, laisse voir les traces des coffrages du béton, qui a été simplement passé à la chaux) et affirme dès l'entrée la fonction utilitaire de l'édifice. Les dimensions de ce hall doivent permettre — une des raisons de cet aspect gigantesque, peut-être pas entièrement justifié — l'aménagement ultérieur d'un Service permanent d'information concernant les institutions sociales et autres, qui doivent compléter le rôle de l'hôpital.

D'autre part, pour éviter aux ambulances d'arriver à l'hôpital par le même accès que les visiteurs et les malades, le service d'accueil des malades ou blessés arrivant par ambulance a été établi dans la cour latérale Ouest des bâtiments intermédiaires, avec accès du côté Ouest. C'est par la même voie qu'arrivent toutes les marchandises et fournitures vers les magasins de stockage placés au rez-de-chaussée de l'aile centrale. Dans le même esprit, la section de la Maternité, si sensible à l'infection, a été pourvue d'une entrée particulière, côté Est du bloc transversal Est. De même, pour les corbillards qui ont leur entrée séparée, laquelle se trouve dans la partie la plus à l'Ouest du bloc Traitement, partie contenant la chapelle funéraire et la section mortuaire.

Mais au moins autant que le problème des accès et circulations horizontales, le problème des transports verticaux a été étudié et résolu par l'installation de quelque 20 ascenseurs, au total dans les deux blocs. Chacun d'eux permet

le transport d'un lit et est couplé avec deux autres ascenseurs à cages juxtaposées, de manière que, si l'ascenseur utilisé se trouve en panne brusque, suspendu entre deux étages, l'ascenseur voisin monte à son niveau et le malade peut y être transféré grâce à des portes latérales ménagées à cet effet. Ces ascenseurs ont une capacité de 20 personnes chacun. En outre, un certain nombre de monte-charges ou monte-plats, pour la nourriture, porte le total général de l'hôpital à 50 ascenseurs. Dans le même ordre d'idée, chaque section est convenablement pourvue de vide-ordures automatiques.

Enfin, pour terminer ce chapitre de généralités, nous donnerons les quelques chiffres principaux :

- Longueur du Bloc des Wards : 333 m ;
- Longueur du Bloc-Traitement : 210 m. ;
- Largeur maxima Nord-Sud : 110 m. ;
- Nombre d'étages du Bloc-Wards : 12 (dont 3 sous-sols) ;
- Hauteur du Bloc-Wards au-dessus du sol : 35 m.

#### I. — Organisation détaillée du Bloc Examen-Traitement.

##### — 4<sup>e</sup> étage :

Section opératoire de neuro-chirurgie.  
Chirurgie générale (3 blocs opératoires).  
— accidents — — —  
Laboratoire pathologique.

##### — 3<sup>e</sup> étage :

Laboratoire de nutrition physiologique.  
Centre d'examen médical (au nombre de 2, chacun desservant une moitié du bloc Sud).  
Laboratoire central.  
— de Bactériologie et sérologie.

##### — 2<sup>e</sup> étage :

Sections d'examens aux rayons X.

##### — 1<sup>er</sup> étage :

Partie de la section Maternité.  
Polyclinique orthopédique.  
Polyclinique de médecine générale.  
Polyclinique d'Otorhinolaryngologie.

##### — Rez-de-Chaussée :

Polyclinique gynécologique et maternité.  
Dérangements mentaux.  
Polyclinique chirurgicale (femmes).  
Hall des Polycliniques.  
Polyclinique chirurgicale (hommes) en liaison avec le service d'accueil des accidents et ambulances, qui a également une permanence

de nuit, s'occupe des malades arrivant pendant la nuit et a, à cet effet, un contingent de 10 lits, situés au rez-de-chaussée.

Polyclinique de Dermato-Vénérologie.

— Sous-Sol :

Garage pour 50 véhicules.

Vestiaires avec bains et lavabos pour personnel.

Hall des visiteurs, avec nursery pour enfants des visiteurs et du personnel.

Chapelle funéraire, section mortuaire et autopsie.

## II. — Organisation des Sections de garde ou « Wards ».

Ces sections, peut-être les plus importantes d'un hôpital, sont en tous cas celles qui ont le plus d'influence sur sa conception, en l'occurrence sur toute la structure du bloc des wards. Des études poussées ont cherché à déterminer la forme la plus satisfaisante à donner au bloc et l'organisation qui aurait le meilleur rendement. A cet effet, toujours suivant les mêmes méthodes d'investigation jusqu'aux principes, ces études s'attachèrent, d'une part, à déterminer le nombre de malades auxquels une infirmière qualifiée peut donner ses soins sans être houleulée et, d'autre part, à fixer les besoins en locaux d'une section de garde ou « ward » et la meilleure disposition à leur donner. Et le dessin d'un ward s'est basé sur une liste des fonctions du ward, préalablement dressée.

Certaines d'entre elles, d'ailleurs, ne trouvaient pas place dans les catégories de pièces que l'on rencontrait habituellement dans les hôpitaux construits jusqu'alors. Ces fonctions, dans un effort d'humanisation des traitements, furent assurées dans le projet du Sodersjukhus par des pièces à part. De là, la création de pièces telles que la pièce pour lavements, la chambre de conversation, fumoir, etc...

Mais les problèmes les plus importants concernaient la **taille** d'un ward, c'est-à-dire le nombre des malades qui y vivent et l'**orientation**. Le premier, subordonné à la tâche que l'on peut raisonnablement confier aux docteurs et infirmières ainsi qu'aux autres membres du personnel, devait tenir compte qu'un jeune médecin, qui suit d'assez près l'évolution de ses malades, peut difficilement en avoir plus de 30 ; qu'une infirmière, en général, surchargée, ne devait pas avoir à s'occuper de plus de 16 malades. Comme la construction de wards, d'une telle capacité, pourvue de toutes les pièces auxiliaires nécessaires était hors de question, pour des considérations d'encombrement et de prix, l'accord

s'est finalement réalisé sur un projet de ward comprenant 2 groupes, de 16 malades chacun et ayant en commun la plupart des locaux auxiliaires. Une infirmière-major aurait la charge d'un tel ward, tandis qu'une infirmière de garde serait responsable de chaque groupe, l'infirmière-major s'occupant également de toute la partie administrative de la section. Un autre avantage de cette division en 2 groupes est que le ward peut être occupé à la fois par des malades de l'un ou l'autre sexe, en leur affectant chacun un groupe.

Chacun de ces deux groupes possède en propre certains locaux auxiliaires, tels que lavabos, avec douches, W.C, 2 chambres juxtaposées pour lavements et lavages. Les autres locaux auxiliaires, à usage commun, sont successivement, la chambre de conversation, qui permet de recevoir une visite sans importuner ses voisins, la chambre d'examen et traitement où l'on introduit le malade (sur son lit) au moment de la visite du médecin, un local de stérilisation et la salle de garde des infirmières, constituant ainsi le centre d'examen du ward. On trouve ensuite une petite cuisine pour réchauffage des repas envoyés de la cuisine centrale par ascenseurs, une chambre de nettoyage prolongée par un balcon (donnant au Nord) pour l'aération des literies, un magasin et finalement une chambre de jour et un solarium. Les salles de bains, communes à deux wards sont placées dans le vestibule qui les sépare.

Quant aux dimensions des chambres de malades, on a tenu à ne pas rééditer ces chambres, ou plus exactement ces chambrées, de 10 à 20 lits, qui offraient à la contagion un champ tentant pour adopter le principe de chambres plus petites, qui offraient également un séjour plus agréable. Les plus grandes chambres introduites dans le plan, sont de 4 lits, de telle manière que chacun a, en quelque sorte, « son coin ». Un ward contient également des chambres pour un ou deux malades, ces dernières servant à isoler les contagieux.

Enfin, pour l'orientation, quoique le soleil n'ait que peu d'importance du point de vue thérapeutique, vue la durée assez réduite qu'y séjourne, en moyenne, un malade, il garde toujours une indiscutable valeur psychologique. Mais ce n'était pas là une raison suffisante pour orienter toutes les chambres de malades au Sud ; au surplus, cette solution aboutissait à un bloc-wards d'une longueur excessive (430 m.). De là, le choix de ce plan en L pour le ward, qui donne à tout le bloc cette forme à redans, d'un bel effet architectural, qui permet d'orienter les chambres au Sud. Est ou Ouest et diminue d'une



centaine de mètres la longueur de l'ensemble. Enfin, les extrémités de ces redans sont aménagés en solarium à plan de verre continu.

Ces divers arrangements, cette différenciation des différentes fonctions assurées par autant de pièces séparées, ont eu pour unique but de créer une atmosphère agréable de confort, qui a son importance pour le rétablissement du patient. Et cette organisation et cette planification minutieuses des moindres détails d'un ward ne vise, en définitive, qu'un but d'économie : augmenter le plus possible l'efficacité de l'établissement, c'est-à-dire contribuer à ce que la maladie soit la plus brève possible.

### III. — Organisation des Cuisines.

Il n'était pas possible de préparer la nourriture de 1.200 personnes dans une cuisine centrale ; nourriture dont la qualité aurait eu, de toutes manières, à souffrir des distances de transport à l'intérieur de l'hôpital et de la préparation en masse. D'autre part, le planning général avait posé deux principes à respecter :

— le trajet de l'échelon cuisson au lit du malade devait être le plus court possible ;

— les goûts individuels et besoins particuliers des malades devaient être pris en considération.

Pour assurer leur application, un échelon intermédiaire a été créé, qui est la « **cuisine auxiliaire** ». Celle-ci, chargée du ravitaillement pour une centaine de malades, est dirigée, dans ce but, par un « surveillant des régimes » qui se tient en contact direct avec les malades qu'il a à servir et les docteurs et infirmières qui leur sont attachés. Cette cuisine, est en communication directe avec les wards de ses malades, lesquels sont situés sur la même verticale, au moyen des ascenseurs et salles de service. On aboutit ainsi à un échelon alimentaire de l'hôpital, constitué par une cuisine centrale de taille modérée et 11 cuisines auxiliaires.

Quant à l'emplacement de cet échelon, il est une innovation : les cuisines auxiliaires et la cuisine centrale, y compris les salles de nettoyage et épluchage, ainsi que tous les magasins et réserves alimentaires, sont situés au sommet du Bloc-wards, de manière à éviter aux odeurs de nourriture d'envahir les couloirs et chambres et rendre la ventilation plus efficace et moins coûteuse.

Enfin, le problème de la distribution est presque complètement résolu par cette organisation. A l'étage des cuisines, il suffit d'un homme, conduisant un chariot électrique pour effectuer les transports nécessaires de la cuisine centrale

aux autres. Ensuite, tout le reste du transport se fait mécaniquement, par ascenseurs rapides qui mettent 8 secondes en moyenne de la cuisine à la salle de service du ward.

Il est entendu que ces cuisines ne s'occupent que des malades. Le personnel a son restaurant dans le voisinage immédiat, mais à l'extérieur de l'hôpital, de même qu'aucun membre du personnel n'est logé dans les bâtiments mêmes de l'hôpital.

### IV. — Difficultés actuelles — Conclusion.

Ayant tenu essentiellement à souligner, à propos du Sodersjukhus, l'effort d'analyse logique des fonctions et de recherche de solutions modernes et pour ne pas allonger démesurément notre exposé, nous ne citerons que pour mémoire des installations, qui d'ailleurs ont été soignées de la même manière détaillée que le reste de la conception. Ce sont :

— l'installation de chauffage, avec ses chaudières pour l'eau des radiateurs et la vapeur nécessaire à la stérilisation ;

— la station d'énergie équipée de 3 turbo-générateurs ;

— l'atelier, où s'effectuent certaines réparations urgentes ;

— l'équipement de réfrigération ;

— l'école d'infirmières, actuellement en construction.

Cette dernière rubrique nous amène naturellement à parler de la crise de personnel qualifié, qui se précise de plus en plus dans ce domaine médical. De l'entretien que nous avons eu avec M. IMHAUSER, il ressort que le Sodersjukhus est actuellement, en Suède, l'hôpital le mieux pourvu en personnel : le taux de personnel par malade y est de 0,388, chiffre bien supérieur au taux moyen des autres hôpitaux de Stockholm, lequel est aux environs de 0,25. Or, on chercherait actuellement, pour diminuer le prix de fonctionnement et remédier, dans une certaine mesure, à cette crise de recrutement, à ne laisser dans chaque ward que deux infirmières, dont la plus ancienne jouerait le rôle d'infirmière-major.

D'autre part, les circulations ménagées dans le ward, apparaissent actuellement un peu trop grandes pour deux infirmières, chacune d'elle parcourant quotidiennement au cours de ses va-et-vient, une distance trop élevée.

Les dernières idées, en fait de conception d'hôpitaux, tendent plutôt à diminuer l'encombrement des wards et font l'objet d'application à l'hôpital d'Etudiants de Stockholm, qu'étudie actuellement M. IMHAUSER et où les chambres

de malades sont des chambres à 6 lits, non plus à quatre.

C'est là un exemple d'interaction directe entre les facteurs socialo-économiques (comme le recrutement de personnel en l'occurrence) et la conception même d'un édifice d'utilité publique. Certaines lignes du début de cet exposé auraient pu laisser croire que des méthodes d'investigation aussi efficaces que celles que nous avons décrétées pouvaient aboutir à des solutions, sinon parfaites, du moins universelles, que tout nouvel hôpital suédois ou même tout hôpital moderne étranger aurait, à l'avenir, les mêmes

chambres que le Södersjukhus, la même organisation avec simplement un nombre différent de blocs-unités. Les incidences sociales et économiques, qui ont l'obligation de se traduire sur le plan même, lui enlèvent cette perennité tout en lui rendant la vie, et c'est peut-être là ce qui fait, en définitive, l'intérêt d'une telle analyse : y découvrir la vie d'un ensemble, avec tous ses caractères.

Dijon, le 7 octobre 1949.

J. Elkouby.

Ingénieur des Ponts et Chaussées.

---

## Le Viaduc de Cize-Bolozon, sur l'Ain

---

Le N° de Mai 1950 du Bulletin du P.C.M. comportait, en page de couverture, une photographie de l'état de reconstruction du viaduc de Cize-Bolozon en Octobre 1949 ; la photographie figurant en page de couverture du présent N° du Bulletin représente ce viaduc terminé.

Il s'agit d'un ouvrage en maçonnerie, situé sur la ligne de Bourg à Bellegarde et ayant les caractéristiques suivantes :

- longueur totale 265 mètres ;
- onze arches en plein cintre ;
- hauteur de 52 mètres au-dessus de la rivière ;
- passage routier au tiers inférieur de sa hauteur.

Construit par la S.N.C.F., il a été mis en service le 15 mai 1950.

---

## AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES

---

### Assurances Automobiles

ATTENTION ! Les tarifs d'assurances ont été très généralement augmentés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1951.

L'Auto-Club des Fonctionnaires a tenu cependant à maintenir le bénéfice de ses anciens tarifs à tous ses souscripteurs anciens et, en ce qui concerne les nouveaux, pour tous les contrats qui seront souscrits avant le 1<sup>er</sup> mai 1951.

Pressez-vous. Souscrivez avant cette date ; votre nouveau contrat ne chevauchera pas avec votre assurance actuelle, car vous pouvez demander qu'il ne prenne effet qu'à la date d'échéance de cette dernière.

Ecrivez directement au Président de l'Auto-Club des Fonctionnaires, 103, boulevard Haussmann, Paris-8<sup>e</sup> (téléphone ANJou 98-55).

Les tarifs actuellement en vigueur sont rappelés ci-après. L'Auto-Club des Fonctionnaires, comme il est dit ci-dessus, les maintient jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1951 :

Le tarif d'assurances pour automobiles est actuellement le suivant : garantie illimitée aux tiers, y compris tiers transportés gratuitement ; usage : Promenade et Service ; conduite non exclusive ; bonification de 10 % pour non sinistre.

	Paris	Province	Spécial
3-4 CV. ....	6.000	3.300	3.000
5-6 CV. ....	7.400	4.000	3.500
8-9 CV. ....	10.500	5.400	4.800
10 CV. ....	12.000	6.200	5.700
11-14 CV. ....	14.100	7.300	6.750

Garantie « Incendie et vol » moyennant une prime globale fixée à 10 frs pour 1.000 frs de la valeur du véhicule.

Ecrivez. Il n'est pas nécessaire d'adhérer préalablement à l'Auto-Club des Fonctionnaires pour pouvoir souscrire une assurance. C'est cette souscription qui constitue adhésion. La première cotisation et les suivantes sont perçues en même temps que les primes de l'assurance souscrite.

---

## ***Mutations, Promotions et Décisions diverses concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines***

M. Paul **Dor**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur en Chef des Services Techniques de la Ville de Paris, a été nommé Chevalier de l'Ordre de la Santé Publique (Décret du 22 janvier 1951, J.O. du 26 janvier 1951).

M. Pierre **Bailly**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Blois a été, à compter du 1<sup>er</sup> février 1951, adjoint à l'Ingénieur en Chef du Service Ordinaire et Vicinal du département de Loir-et-Cher (Arrêté du 19 janvier 1951, J.O. du 27 janvier 1951).

M. André **Planché**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Issoire, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> février 1951, à la résidence de Blois, de l'Arrondissement unique de Navigation de la Loire, en remplacement de M. **Bailly** (Arrêté du 19 janvier 1951, J.O. du 27 janvier 1951).

M. Albert **Grandjean**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été maintenu, à compter du 17 janvier 1950, pour une nouvelle période de cinq ans, en Service détaché auprès de la Régie Nationale des Usines Renault, pour y exercer les fonctions de Directeur Commercial (Arrêté du 26 janvier 1951, J.O. du 28 janvier 1951).

Ont été promus au grade de Chef de Bataillon de Réserve du Génie, les Ingénieurs en Chef et Ingénieurs des Ponts et Chaussées ci-après (Décret du 27 janvier 1951, J.O. du 30 janvier 1951) : MM. **Bollard, Couprie, Weckel, Lorain-Broca, Drouhin, Favier, Liffort de Buffevent, Irion, Joubert, Lizée, Teissier du Cros, Siegfried, Viellard, Malcor, Vicariot, Tessonneau.**

Ont été promus Inspecteurs Généraux des Ponts et Chaussées pour prendre rang du 1<sup>er</sup> janvier 1951 (Décret du 27 janvier 1951, J.O. du 31 janvier 1951) :

— Cadre des Services Ordinaires : M. René **Mesnager** ;

— Cadre des Services Détachés : MM. Jean **Aubert** et René **Koch**.

M. Albert **Carnel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Limoges, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1951, date de cessation de ses fonctions (Décret du 27 janvier 1951, J.O. du 31 janvier 1951).

M. Albert **Collin**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 1<sup>er</sup> avril 1951, date de

cessation de ses fonctions (Décret du 5 février 1951, J.O. du 7 février 1951).

M. **Gendreau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Mans, a été chargé, pour compter du 1<sup>er</sup> mars 1951, à la résidence de Limoges du Service Ordinaire et Vicinal du département de la Haute-Vienne, en remplacement de M. **Carnel** et remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef (Arrêté du 28 janvier 1951, J.O. du 7 février 1951).

M. **Parteau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Caen, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1951, à la résidence du Mans, de l'Arrondissement Sud du Service Ordinaire et Vicinal du département de la Sarthe et de l'Arrondissement unique de Navigation dudit département, en remplacement de M. **Gendreau** (Arrêté du 1<sup>er</sup> février 1951, J.O. du 7 février 1951).

M. Roger **Dodu**, Ingénieur en Chef des Mines à Paris, a été nommé Chevalier de la Légion d'Honneur (Décret du 5 février 1951, J.O. du 9 février 1951).

M. **Vasselet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé à compter du 1<sup>er</sup> mars 1951, du Service des Ponts et Chaussées de La Réunion. Il remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef (Arrêté du 5 février 1951, J.O. du 13 février 1951).

M. Marcel **Villeveille**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur des Travaux Publics et des Transports du Gouvernement Général de l'Algérie, a été chargé, pour compter du 20 novembre 1950, en sus de ses fonctions actuelles, de l'intérim des fonctions d'Inspecteur Général des Travaux Publics de l'Algérie (Arrêté du 7 février 1951, J.O. du 15 février 1951).

M. Robert **Poyet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1951, à la résidence de Besançon, du Service Ordinaire et Vicinal du Département du Doubs, en remplacement de M. **Mesnager**, promu Inspecteur Général (Arrêté du 7 février 1951, J.O. du 15 février 1951).

M. Jean **Eynard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nice, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> février 1951, des fonctions d'Ingénieur en Chef Adjoint du Service des Ponts et Chaussées du Département des Alpes-Maritimes (Arrêté du 9 février 1951, J.O. du 16 février 1951).

Ont été promus ou nommés dans l'Ordre de la Légion d'Honneur (Décret du 10 février 1951, J.O. du 17 février 1951) :

**Au grade de Commandeur :**

M. Henri **Gervais de Rouville**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris ;

**Au grade d'Officier :**

M. Alfred **Bouchery**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Valence ;

M. André **Charrueau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;

M. Georges **Eguillon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Alençon ;

M. Eugène **Fischer**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris ;

M. Robert **Lajugle**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Tulle ;

M. André **Potel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite à Paris ;

M. Paul **Pousset**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Angers ;

**Au grade de Chevalier :**

M. Paul **Bernard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;

M. Raoul **Bonneau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Vannes ;

M. Lucien **Brochet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Oran ;

M. René **Carrière**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nîmes ;

M. Pierre **Cot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Havre ;

M. Camille **Gautier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Rennes ;

M. Louis **Geoffroy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Nevers ;

M. Pierre **Jonte**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Avignon ;

M. Albert **Srscs**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Toulouse ;

M. Robert **Vadot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Nancy ;

M. Charles **Walther**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Strasbourg.

M. **Babinet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été nommé Membre du Conseil d'Administration du Port Autonome de Bordeaux (Décret du 15 février 1951, J.O. du 17 février 1951).

---

**NAISSANCES.**

Notre Camarade Raymond **Monnet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Clermont-Ferrand, nous a fait part de la naissance, à Clermont-Ferrand, le 8 janvier 1951, de sa fille *Hélène*.

Notre Camarade Vincent **Clermont**, Ingénieur des Mines à Nantes, nous a fait part de la naissance, à Nantes, le 25 janvier 1951, de son troisième enfant *Gilles*.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

**FIANÇAILLES.**

Notre Camarade Vincent **Cambau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Chambéry, nous a fait part, le 21 janvier 1951, de ses fiançailles avec Mademoiselle Françoise **Moigneteau**.

Toutes nos félicitations.

**MARIAGE.**

Notre Camarade François **Chaffardon**, Ingé-

nieur des Ponts et Chaussées au Puy, nous a fait part du mariage de sa fille *Jacqueline*, avec M. Jean **Viallon**. La bénédiction nuptiale a été donnée, le 18 janvier 1951, en l'Eglise Saint-Michel, à Lyon.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

**DÉCÈS.**

Le retour d'une communication que nous lui avons faite fin janvier 1951, nous a appris le décès de notre Camarade Jean-François **Lévêque**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite à Paris.

Nous avons appris, le 10 février 1951, la mort accidentelle de notre Camarade Paul **Barrillon**, Inspecteur Général Honoraire des Ponts et Chaussées à Paris.

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

---

# Société d'Entr'Aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

---

## ASSEMBLEE CONSTITUTIVE.

Ainsi qu'il est indiqué en tête du présent N° du Bulletin du P.C.M., l'Assemblée Constitutive de la Société d'Entr'Aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines aura lieu le **Dimanche onze mars 1951**, à l'issue de l'Assemblée Générale Annuelle du P.C.M.

Il importe que le plus grand nombre possible de Camarades soient présents ou représentés à cette Assemblée Constitutive.

Si vous ne pouvez pas assister à celle-ci, il est

instamment recommandé de **donner votre pouvoir pour y être représenté.**

Vous trouverez **encarté dans le présent N° du Bulletin du P.C.M. une formule de pouvoir** que vous pourrez :

- soit remettre à un Camarade assistant à l'Assemblée Générale du P.C.M. ;
- soit remettre à votre Délégué de Groupe ;
- soit adresser, avant le 11 mars prochain, au Secrétariat du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères à Paris-7°.

---

## OFFRE DE POSTE

---

L'U.N.E.S.C.O. demande un Ingénieur pour occuper un poste de Professeur d'Hydraulique et de Construction de Barrages, qui serait Chef d'un Département à l'Institut Indien de Khargpur.

L'entrée en fonctions est prévue pour juin 1951 ; la durée du contrat est fixée à trois ans.

Le traitement annuel prévu est de l'ordre de 8.400 dollars ; les frais de voyage aller et retour, ainsi que ceux de la famille de l'intéressé, sont

à la charge de l'Assistance Technique. L'intéressé recevra de plus une indemnité de logement de 15 roupies par jour.

Il est essentiel de connaître la langue anglaise ; les autres langues sont recommandées.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. André **Coyne**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite, 19, rue Alphonse-de-Neuville, à Paris-17° (téléphone CARNOT 06-77).

---

## BIBLIOGRAPHIE

---

LE MEMENTO DU CARRIER, par Gaston **Feneyrou**, Ingénieur des T.P.E. (Service des Mines).

Cet ouvrage contient un résumé de ce qu'il est indispensable au « carrier » de connaître.

S'il constitue un guide pratique pour les carriers, à qui il s'adresse particulièrement, il sera aussi très utile aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, souvent chargés de

l'exploitation et de la surveillance de carrières ou, tout au moins, de travaux nécessitant l'emploi d'explosifs.

Ce recueil, comprenant un volume format 12/18, de 450 pages, est en vente, au prix de 600 frs (660 frs franco), chez M. **Feneyrou**, Ingénieur des T.P.E., 96, route d'Adge, à Toulouse (Compte-courant postal Toulouse 679-40).

---

# MEMENTO

---

☞ Pour la **Tournée du P.C.M. aux usines de Montataire**, dans l'après-midi du **Samedi 11 Mars 1951**, vous pouvez encore vous faire inscrire avant le **5 Mars** ; faute d'inscription préalable, il ne pourra vous être garanti une place dans les autocars (voir page 4 du présent Bulletin).

☞ Les **Assemblées Générales ordinaires annuelles** auront lieu le **Dimanche 11 Mars 1951**, dans un amphithéâtre de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, savoir :

— à 9 heures 30 : **Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées** (voir page 15 du présent Bulletin) ;

— à 10 heures : **Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées** (voir page 15 du présent Bulletin) ;

— à 14 heures : **Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines—P.C.M.** (voir page 2 du présent Bulletin).

☞ L'**Assemblée Générale constitutive** d'une **Société Amicale d'Entr'Aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines** aura lieu le **Dimanche 11 Mars 1951**, à l'issue de l'Assemblée Générale du P.C.M. (voir l'avis à la page 27 du présent Bulletin et la formule de pouvoir encartée dans le présent Bulletin).

☞ Pour la **constitution de cette Société d'Entr'Aide**, vous pouvez encore, si vous ne l'avez déjà retourné, **apporter à l'Assemblée constitutive, le questionnaire** inséré à la page 14 du numéro de Janvier 1951 du Bulletin du P.C.M.

☞ Pour le **Dîner du P.C.M. du Dimanche 11 Mars 1951**, vous pouvez encore vous faire inscrire avant le **5 Mars** ; faute d'inscription préalable, vous risquez de ne pas avoir de place à table (voir page 4 du présent Bulletin).

☞ Pour l'établissement de l'**Annuaire des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines**, adressez **d'urgence**, si vous ne l'avez déjà fait, au Secrétariat du P.C.M., la **fiche de renseignements** que vous trouverez à la page 14 du numéro de Janvier 1951 du Bulletin du P.C.M.

☞ Pour **téléphoner au Secrétariat du P.C.M.**, demandez **Litré 93.01.**

☞ A toute **lettre adressée au P.C.M.** et comportant une réponse, soyez assez aimable pour y **joindre un timbre-poste** pour affranchissement de la réponse **ou une enveloppe timbrée** à votre adresse.

---

---

1752

1950



# GOUVY & C<sup>o</sup>



**PELLES PIOCHES  
BÊCHES FOURCHES  
TAILLANDERIE**

**PIÈCES POUR MACHINES AGRICOLES**

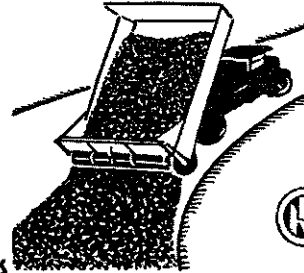
SIÈGE SOCIAL A DIEULOUARD (M.-&M.)  
SIÈGE ADMINISTRATIF & COMMERCIAL  
A NANCY (M.-&M.), 20, RUE ISABEY  
TÉLÉPH. : NANCY 95-38

**EN VENTE CHEZ TOUS LES QUINCAILLIERS**

Les *pour la route..*  
**BENNES MARREL**  
*présentent*



leurs **TRIBENNES**  
*grande facilité de manœuvre dans  
les espaces restreints*



Publité  
J. 4 025

leurs **GRAVILLONNEUSES**  
*répartition rapide et compacte du matériau*

**ST-ETIENNE, RUE PIERRE COPEL**  
PARIS COURBEVOIE MARSEILLE BORDEAUX

**50.000 BENNES MARREL**  
*sont en service*

MATÉRIEL DE RÉPANDAGE  
SIGNALISATION OFFICIELLE  
SIGNALISATION DE CHANTIERS  
SIGNALISATION ÉLECTRO-AUTOMATIQUE  
BALAIS DE ROUTE

**OUTILS DE LA ROUTE  
MODERNE  
PAVAL  
OUTILLAGE**

PELLES - PIOCHES - FOURCHES  
FAUX - RACLOIRS - MASSES - MASSES  
BROUETTES - CHARRETTES - TOMBEREAUX  
TONNES A EAU - POMPES - MOTO-POMPES  
OUTILS DE CARRIÈRES  
APPAREILS DE LEVAGE  
INSTRUMENTS D'ARPENTAGE

ETABLISSEMENTS

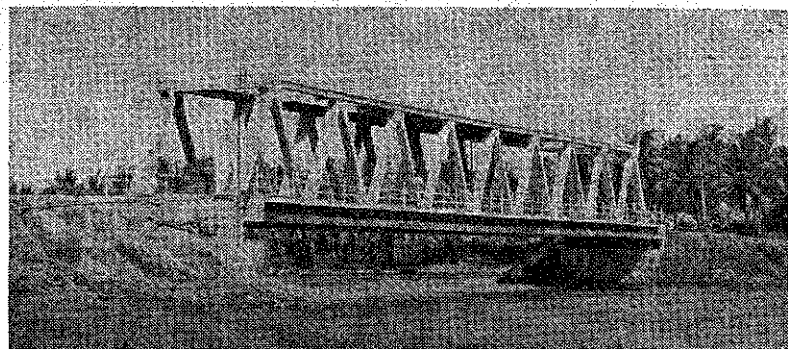
# VALLETTE & PAVON

S.A.R.L. AU CAPITAL DE 12.000.000 DE FRANCS  
17, RUE MASSENA, LYON TÉLÉPHONE LYONNE 24.47  
TELEGRAMMES VALPAVO LYON

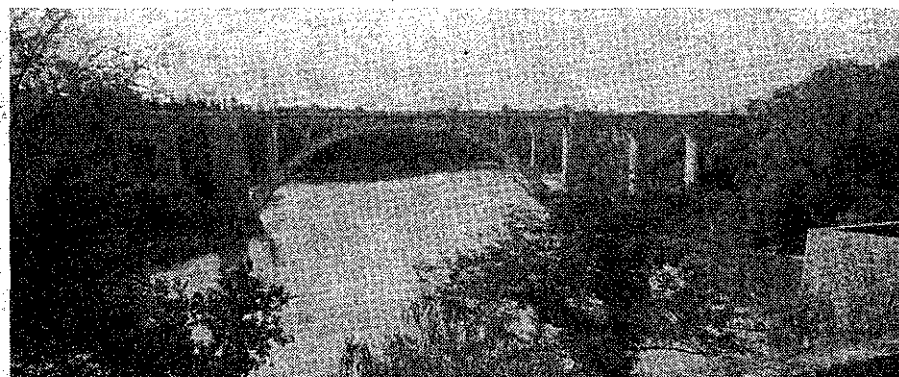
PONT D'ANECHO  
TOGO

Portée : 52 mètres

Travaux Publics du Togo



Décembre 1950 — Ouvrage terminé



VIADUC DE LESSART  
sur la Rance

1 Arche de 84 m d'ouverture

S. N. C. F.

Région Ouest

Janvier 1951 — Ouvrage terminé

CONSTRUCTIONS  
EDMOND

COIGNET

39, Rue Washington — PARIS-VIII<sup>e</sup>. — Tél. ÉLY. 67.41

PONT DE VAUX

Portée entre culées : 56 m.

Service de Navigation  
de la Seine

Janvier 1951

Ouvrage terminé

