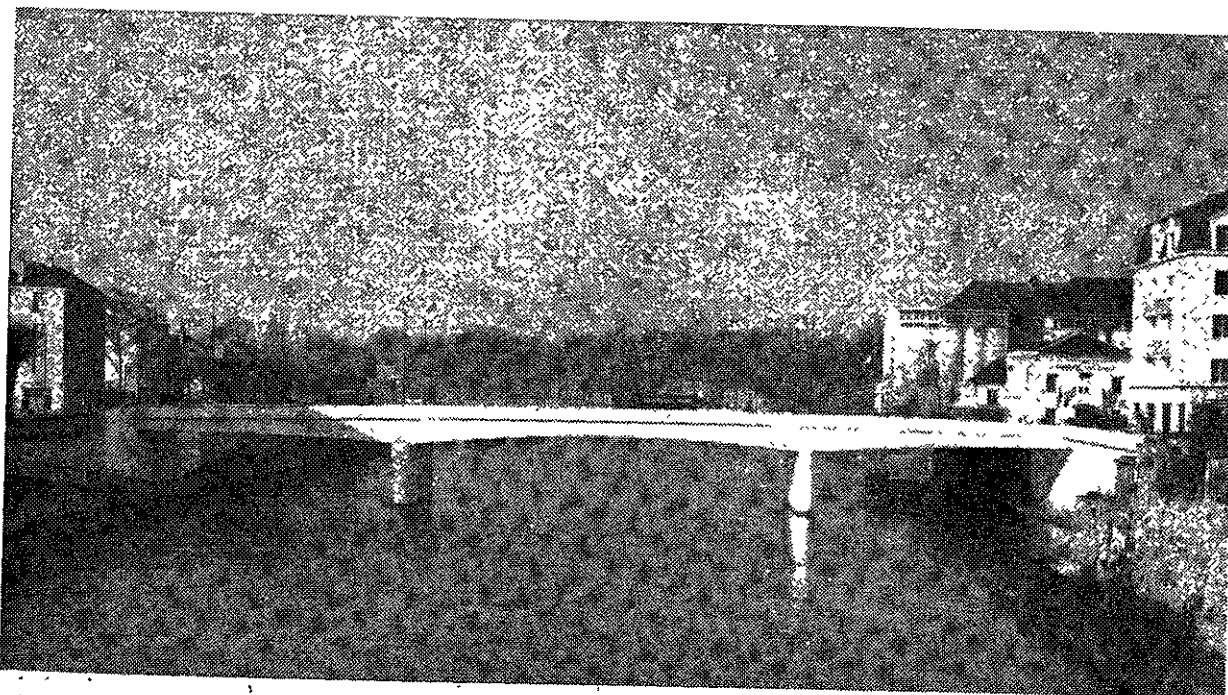


BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
SOCIÉTÉ NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
28 Rue des Saussaies PARIS



PONT DE MELUN, SUR LE GRAND BRAS DE LA SEINE
vu du pont provisoire (Décembre 1951)

HOUILLÈRES du BASSIN de LORRAINE

RÉGIE des MINES de la SARRE

CHARBONS FLAMBANTS et FLAMBANTS SECS
CHARBONS GRAS
COKES et SEMI-COKES (SARLUX)



Progression de la Production Annuelle

(en millions de tonnes de houille)

ANNÉES	1938	1951	1952	1953
Lorraine.....	6,7	11,5	12,5	13,5
Sarre.....	14,4	16	16,5	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^{er}. Tél. 40-09.
STRASBOURG, 13, rue de la Nuée-Bleue. Tél. 206-35 et 36.
BESANÇON, 4, 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.
ROUEN, 6, rue Legendre. Tél. 52-94.
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, 4, rue Président-Carnot. Tél. FRANKlin. 67-04.

DÉLÉGATIONS RÉGIONALES DES HOUILLÈRES FRANÇAISES ET DE LA RÉGIE DES MINES DE LA SARRE :

Bureaux : TOURS, 40, rue Emile-Zola. Tél. 32-42 (Région Ouest).
BORDEAUX, 1, rue d'Enghien. Tél. 73-91 (Région Sud-Ouest).

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

BULLETIN DU P. C. M.

RÉDACTION28, rue des Saints-Pères
PARIS-VII^e

Téléphone : LITré 93.01

PUBLICITÉ254, rue de Vaugirard
PARIS-XV^e

Téléphone : VAUgirard 56.90

SOMMAIRE

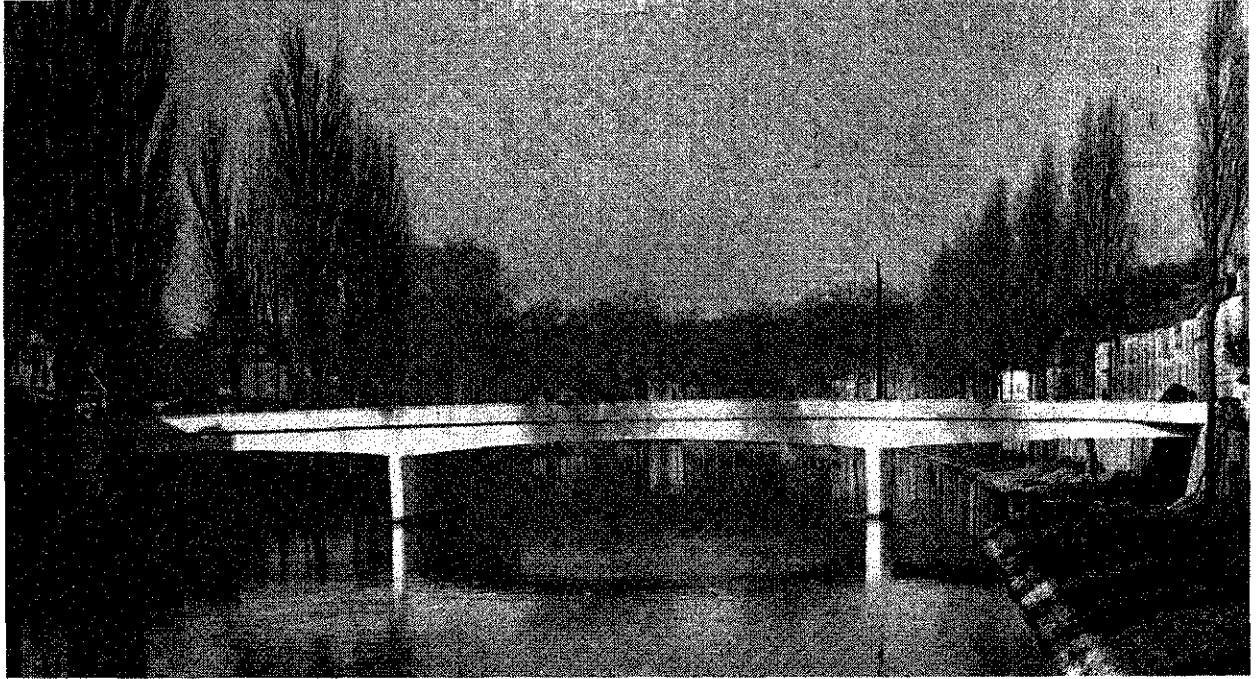


RECONSTRUCTION DES PONTS DE MELUN.....	2	Séance du 28 mars 1952	31
TOURNEES DU P.C.M. :		Séance du 8 avril 1952	32
Tournée au Maroc	7	PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-CO-	
Tournée à Luxembourg et en Lorraine	7	MITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSÉES :	
LE CINQUANTENAIRE DU P.C.M.	8	Séance du 8 avril 1952	33
ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE ANNUELLE		LES SYNDICATS D'INGENIEURS DES PONTS ET	
DU P.C.M. DU 30 MARS 1952 :		CHAUSSEES ET DES MINES :	
Procès-verbal de l'Assemblée	14	Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et	
Rapport Moral du Président	17	Chaussées	34
Rapport Financier du Trésorier	27	REVUE DEPARTEMENTALE ET COMMUNALE	36
COMPOSITION DES SOUS-COMITES DES SECTIONS		MUTATIONS DANS LE PERSONNEL	37
PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES	29	NAISSANCES, MARIAGE, DECES	40
COMPOSITION DU COMITE D'ADMINISTRATION		ASSOCIATION FRANÇAISE DES PONTS ET CHAR-	
DU P.C.M.	30	PENTES :	
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE		Voyage annuel de 1952	40
DU P.C.M. :			

**Pour la Tournée du P.C.M.
à Luxembourg et dans le Bassin de Lorraine
inscription provisoire avant le 1^{er} Juin**

(Utilisez la formule encartée dans le présent Numéro du Bulletin)

Reconstruction des Ponts de Melun



PONT DE MELUN, sur le petit bras de la Seine, vue du pont provisoire (Décembre 1951)

Les Ponts de Melun, reconstruits par le Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de Seine-et-Marne, ont été inaugurés le 28 octobre 1950 par M. **Pinay**, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

C'est par eux que la R. N. 5 (itinéraire Paris-Genève par Melun, Fontainebleau et Dijon) franchit, à Melun, les deux bras que la Seine forme en ce point, entourant une île qui fut jadis le berceau de la cité. Plusieurs autres itinéraires nationaux de directions Nord-Sud et Nord-Est-Sud-Ouest les empruntent aussi ; c'est dire leur importance pour les communications routières dans le Sud-Est et la capitale, aussi bien que pour la vie locale ; le cadre limité de la présente note ne permet cependant pas de nous y attarder, non plus que sur l'histoire des nombreux ponts qui se sont succédés au même emplacement au cours des siècles.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur la description des travaux de reconstruction des nouveaux ponts ; et pourtant ils ont été fertiles en difficultés et sujétions de toute nature, consécutives notamment à l'intensité de la navigation sur la Seine et à la conjugaison de la reconstruc-

tion des ponts avec un important rescindement de l'île de Melun, dans le cadre du plan d'urbanisme de la ville sinistrée. Citons par exemple le mode d'exécution des quatre culées, qui a dû être modifié à plusieurs reprises ; finalement une culée a été fondée sur des pieux en béton armé battus jusqu'au calcaire ; une autre a été assise sur d'anciennes maçonneries ; les deux dernières ont été, comme les quatre piles, fondées sur le calcaire, à l'abri de batardeaux en palplanches métalliques.

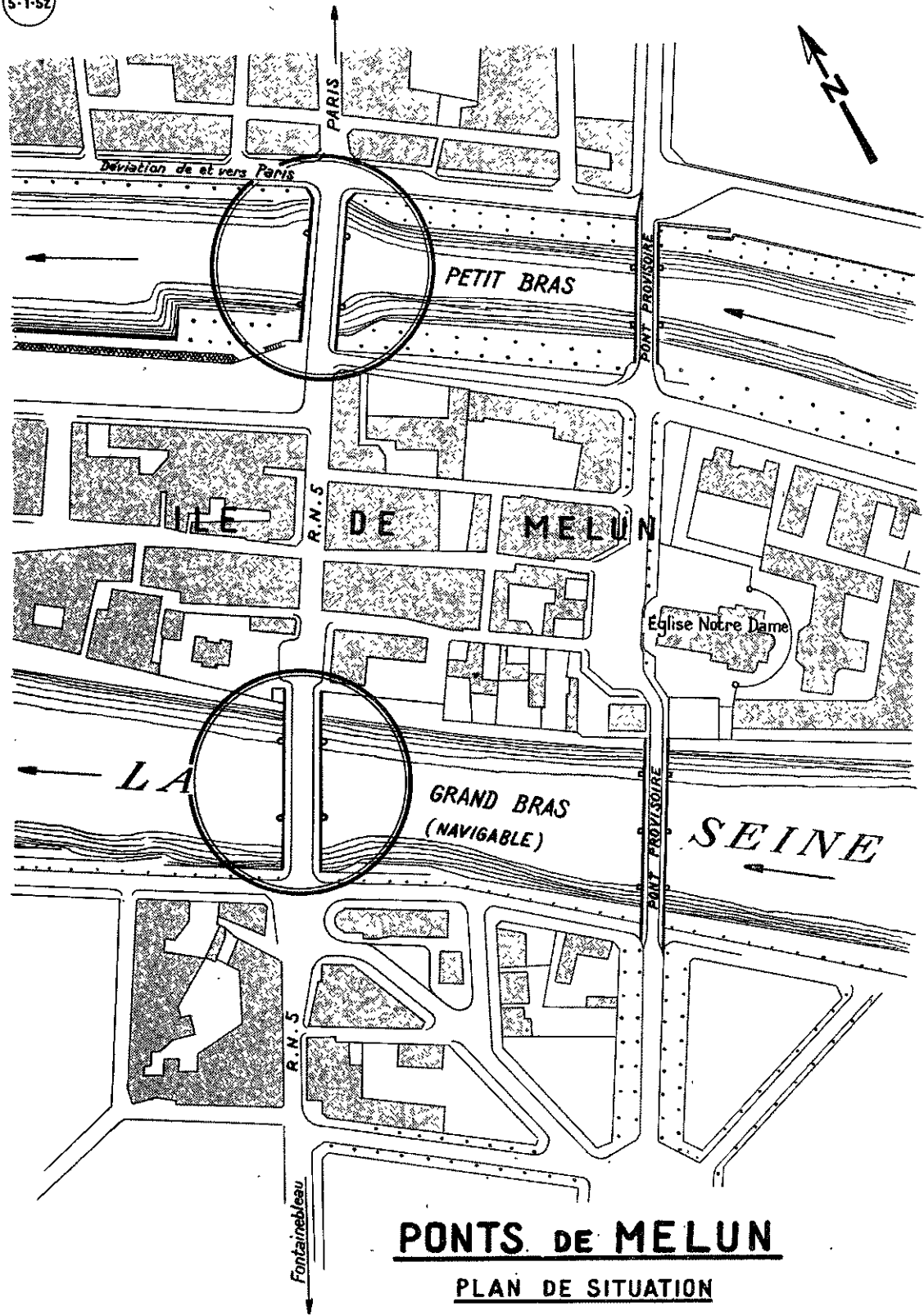
Nous nous bornerons, dans la présente note, à essayer de dégager les dispositions les plus caractéristiques des nouveaux ouvrages, dans la mesure où elles paraissent susceptibles d'influencer, à l'occasion, d'autres projets, indépendamment des contingences particulières de temps et de lieux.

Les données du problème.

a) La voie portée :

— Chaussée de 9 mètres encadrée par deux trottoirs de 3 mètres chacun ; nombreuses cana-

50
5-1-52



lisations urbaines d'eau, gaz, électricité et P.T.T.; force portante = règlement de 1940 et convoi de 100 T.

b) La voie franchie :

Sur le bras navigable de la Seine (bras Sud) dit « Grand Bras » : ouverture de 79 m. 40 entre deux murs de quai verticaux ; gabarit de navigation sévère nécessitant une épaisseur minimum pour le tablier et un encombrement minimum du lit par les appuis.

Sur le bras non navigable dit « Petit Bras » : ouverture de 64 m. 25 dans un lit limité d'un côté par un mur de quai, et de l'autre par un talus perreyé.

c) Biais : Nul ou insignifiant.

d) Eléments récupérables des anciens ouvrages : en principe néant (seules les fondations de la culée Sud du grand pont ont pu servir d'assise pour la nouvelle culée).

e) Têtes de pont :

Pas de difficultés en ce qui concerne les têtes de pont sur l'île et l'extrémité Sud du pont sur le Grand Bras.

Par contre, à l'extrémité Nord du pont sur le Petit Bras : aucun dégagement permettant d'aménager une tête de pont en arrière de la culée, alors qu'une circulation importante en provenance de Paris longe la Seine avant de s'engager sur le pont, pour éviter la traversée du centre de l'agglomération au Nord de la Seine.

Le parti adopté.

En accord avec l'ensemble des Services intéressés, le Service Central d'Etudes Techniques a établi le projet de deux ponts en béton armé presque homothétiques, à trois travées chacun et à poutres inférieures multiples, continues, de hauteur et d'épaisseur variables.

En outre, l'importance des canalisations à porter par l'ouvrage a conduit à **constituer en réalité chaque ouvrage par trois ouvrages accolés, un sous chaussée et un sous chaque trottoir**; cette disposition a notamment permis **d'utiliser au mieux le supplément de hauteur disponible sous les trottoirs**, alors qu'il aurait été impossible de loger des canalisations visitables dans la hauteur disponible en-dessous de la dalle sous chaussée ; en outre la disposition adoptée évite en principe que les **déformations et vibrations dues au passage des convois se transmettent aux canalisations**. Sous chaque pont sous trottoir, une passerelle de 0 m. 60 de largeur a d'ailleurs été aménagée pour la visite des canalisations.

Élévation et profil en long.

Le tablier du pont sur le Grand Bras a une longueur totale de 81 m. 20 pour une ouverture totale de 79 m. 40 ; les portées des travées sont de 23 mètres pour chaque travée de rive et 34 m. 40 pour la travée centrale.

Le tablier du pont sur le Petit Bras a une longueur totale de 66 mètres pour une ouverture totale de 64 m. 25 ; les portées des travées sont 18 m. 60 et 28 mètres.

Les travées de rive de l'un et l'autre pont sont en rampe de 2 % ; les travées centrales ont un profil en arc de cercle se raccordant tangentiellement aux travées de rive au droit des piles.

Le profil du sous-poutre des travées de rive est une cubique à point d'inflexion à tangente horizontale sur les culées ; pour la travée centrale du pont sur le Grand Bras, c'est un arc d'ellipse de grand axe horizontal ; pour celle du pont sur le Petit Bras, c'est un arc de cercle de 116 mètres de rayon.

Coupe transversale.

Chaque ouvrage sous chaussée comporte cinq poutres maîtresses ; chaque ouvrage sous trottoir en comporte deux.

La largeur utile de chaque pont (15 mètres) coïncide pratiquement avec la largeur totale des dalles et avec la largeur entre parements extérieurs des poutres extrêmes ; seuls le garde-corps (voir plus loin) et la corniche qui en forme le soubassement, sont en encorbellement.

Toutes les dalles **épousent le profil en travers** de la chaussée (deux versants plans de 3 m. 50 inclinés à 2 % et raccordés par un arc de parabole de 2 mètres) et des trottoirs (pente de 2 % vers la chaussée) ; les dalles sous chaussées ont uniformément 0 m. 17 d'épaisseur ; celles sous trottoirs, 0 m. 12.

Dans ces conditions, les poutres de plus grande hauteur sont, dans chaque pont, les poutres extérieures sous trottoirs ; celles de plus faible hauteur sont les poutres extrêmes sous chaussée.

Ces hauteurs sont respectivement :

	Grand Bras	Petit Bras
Sur culées	1,07 × 0,70	1,06 × 0,69
Sur piles	2,32 × 1,95	1,94 × 1,57
Au milieu de la travée centrale	1,50 × 1,13	1,27 × 0,90

Les gabarits minima disponibles pour les canalisations sont :

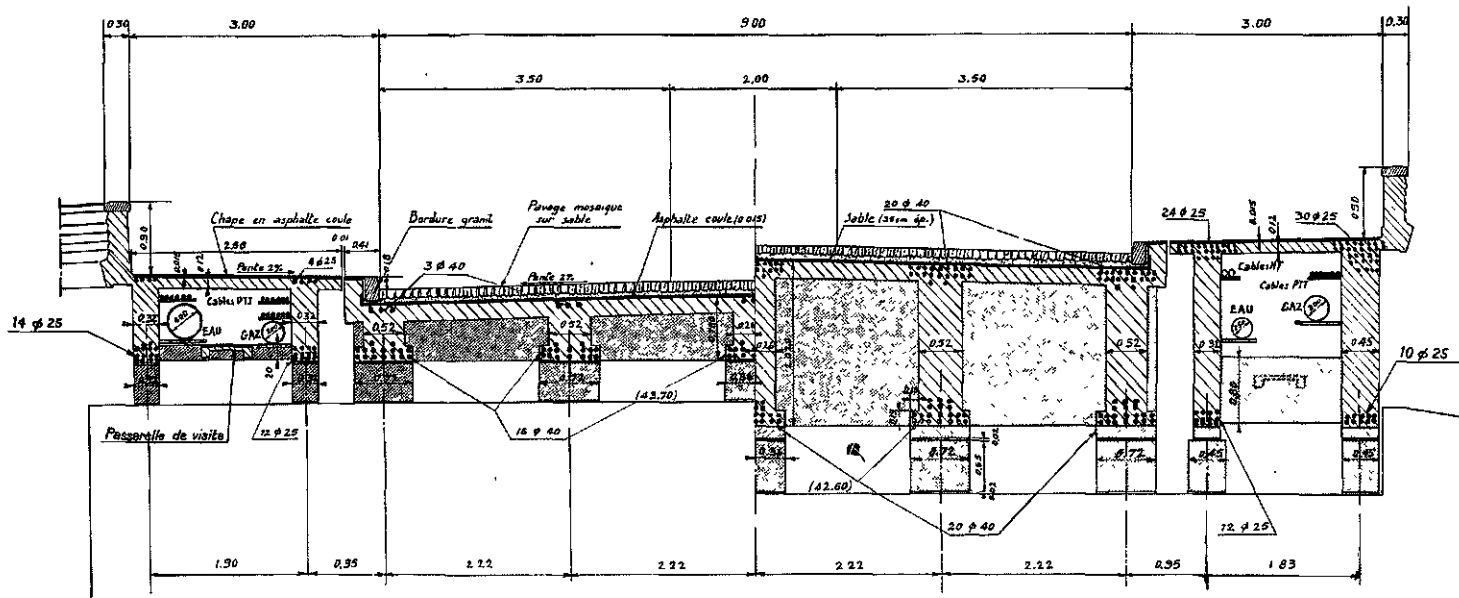
	Grand Bras	Petit Bras
Sur culées	1,58 × 0,70	1,58 × 0,485
Au milieu de la travée centrale	1,58 × 1,14	1,58 × 0,75

PONT DE MELUN (Grand bras.)

DEMI-COUPES TRANSVERSALES.

Sur Culée
(rive gauche.)
Aval

Sur Pile
(appui mobile)
Aval



Entretoises.

Leur espacement est d'environ 5 m. 75 pour le Grand Bras, et d'environ 4 m. 65 pour le Petit Bras.

Appuis.

Pour chaque ouvrage, l'appui sur une pile est fixe ; il est réalisé par une semi-articulation entre le sommier et le tablier.

Les autres appuis sont mobiles et constitués par des béquilles en béton fretté, semi-articulées sur le sommier et sur le tablier ; toutefois sur la culée la plus proche de l'appui fixe, l'appui est simplement glissant.

Chaussée.

Pavage mosaïque, sur forme en sable séparé du béton par une chape d'étanchéité de 0, 015 en asphalte coulé.

Trottoirs.

Chape de 0,015 en asphalte coulé.

Architecture des piles.

Fûts cylindriques, à base rectangulaire de 15 m. 50 × 1 m. 50 prolongée par des avant et arrière-becs de 0 m. 75 de longueur et de section ogivale. Chaperon très sobre au niveau des sous-poutres.

Architecture des culées.

a) Pont sur le Grand Bras.

A chaque extrémité, le tablier repose simplement sur un mur-culée qui ne fait aucune saillie par rapport aux murs de quai contigus ; les extrémités du tablier se prolongent donc dans le terre-plein, au-delà du nu des murs de quai ; le garde-corps se retourne à angle droit de manière à se raccorder au garde-corps des murs de quai, du même type ; un joint sépare bien entendu le garde-corps des murs de quai d'avec le retour du garde-corps du tablier.

Au total, les poutres du pont sur le Grand Bras s'encadrent ainsi entre deux parois verticales bien nettes, tandis que le garde-corps se retourne à angle droit, **sans discontinuité apparente** entre les murs de quai et le pont.

b) Pont sur le Petit Bras.

Contrairement au précédent, les extrémités de cet ouvrage sont **nettement individualisées** par rapport aux ouvrages qui délimitent le fleuve :

— Côté fle, le tablier repose sur une culée

franchement en saillie par rapport au talus de la rive, et également en saillie par rapport au tablier ; le garde-corps se prolonge sur les murs en retour après un double retour à angle droit sur la culée et se termine par un dé massif à la limite du talus.

— Côté rive droite, l'absence de tout dégagement pour améliorer le raccordement de la chaussée sur l'ouvrage avec celles qui longent le fleuve a conduit à élargir de part et d'autre la dalle du tablier, en pan-coupé triangulaire.

Cette disposition ne présente habituellement aucune difficulté particulière ; mais ici, chaque ouvrage étant en réalité composé de **trois ouvrages indépendants accolés**, il a fallu respecter cette indépendance en faisant déborder la dalle du pont-chaussée **par-dessus les poutres des ponts-trottoirs** ; ces dernières ne sont donc associées à aucun hourdis vers leur extrémité et leur hauteur se trouve par surcroît réduite au niveau inférieur de la dalle sous chaussée ; leur ferrailage extrêmement serré de ce fait a été de réalisation délicate et le garde-corps sur les pans-coupés a dû être évidé dans un but d'allègement. Il se termine, comme sur la rive opposée, par un dé massif, à la rencontre du garde-corps métallique du mur de quai.

Garde-corps.

Le garde-corps est plein ; le corps en béton, dentelé du côté extérieur, est surmonté d'un couronnement en pierre de taille de Souppes de 0 m. 30 de large ; la hauteur du garde-corps est de 0 m. 90 seulement ; des joints verticaux ont été ménagés pour éviter qu'il participe exagérément à la résistance de l'ouvrage sous le passage des surcharges et risque notamment de se fissurer aux endroits où se produisent des moments négatifs ; effectivement, aucune fissure n'est apparue jusqu'ici, quoique seuls les joints au droit des piles aient été ménagés dans le garde-corps du pont sur le Grand Bras.

Une corniche à profil triangulaire sert de soulèvement au garde-corps.

La réalisation du couronnement du garde-corps en pierre de taille posée à bain de mortier, a permis de lui donner **un profil en long à peu près impeccable** au prix d'un calage préalable extrêmement soigneux ; nous soulignons ce point, car force est de reconnaître que les profils en long des sous-poutres, des corniches et des dentelures du garde-corps, tels qu'il sont été obtenus avec des coffrages en bois, ne présentent pas la même perfection ; à l'exécution de profils à faible courbe comportant soit des points d'inflexion (cubiques des sous-poutres des travées de rives) soit des courbes prolongées par des tangentes (pro-

fil en long des dalles et du garde-corps) la moindre imperfection entraîne en effet des **discontinuités de courbure** qu'un œil exercé ne peut pas ne pas remarquer.

Parements vus.

Tous les parements vus en béton, y compris ceux du garde-corps et de la corniche, des piles, des culées et des parties neuves de murs de quai, ont été peints au Silorex (teintes N° 2 et 3 mélangées en parties égales) ce qui a donné à l'ensemble des deux ouvrages une note très claire, avec des jeux d'ombres particulièrement nets.

Eclairage.

Chacun des ouvrages est éclairé par quatre candélabres implantés au droit des piles et d'une hauteur utile de 7 m. 50.

Renseignements statistiques.

L'ensemble des deux tabliers représente :

— 1.326 m³ de béton armé, soit 0, 615 m³ en moyenne par mètre carré utile de tablier (garde-corps et appareils d'appuis compris).

— 443 tonnes d'armatures en Ac. 42 soit une densité moyenne de 334 kg par mètre cube de béton.

TOURNÉES DU P. C. M.

Tournée au Maroc

C'est en employant les divers modes de transport (voie ferrée, voie maritime, voie terrestre, voie aérienne) que le P.C.M. a fait effectuer aux participants de sa tournée annuelle un très beau circuit ayant pour objet la visite du Maroc.

Partis de Paris en chemin de fer, ils ont traversé la Méditerranée en bateau de Marseille à Oran, repris le chemin de fer jusqu'à Rabat, puis utilisé l'autocar sur le parcours Rabat, Port-Liautey, Meknès, Fes, Khouribga, Afouger, Marrakech, Agadir, Mogador, Safi, Mazagan, Casablanca, d'où l'avion a ramené la plupart d'entre eux en France.

Deux voyages successifs ont été ainsi exécutés :

l'un du 5 au 20 mars, l'autre du 23 avril au 10 mai. Tous deux ont remporté un vif succès.

Il ne s'est pas écoulé depuis le deuxième voyage un temps matériellement suffisant pour établir sur cette tournée le compte-rendu qui sera inséré ultérieurement dans le Bulletin du P.C.M.

Notons cependant que installations portuaires, pétrolières, bases aériennes, aménagement hydro-électrique, travaux d'irrigation, aménagement de routes, sont parmi les sujets de ce voyage d'études, qui a permis en même temps une belle réalisation touristique.

Tournée dans le Luxembourg et le Bassin de Lorraine

Ainsi que le Comité l'avait envisagé, au cours de sa réunion du 5 février 1952, le P.C.M. organise, à l'occasion du Centenaire de la naissance de **Séjourné**, une tournée dans le Grand Duché de Luxembourg. Cette tournée sera complétée par une visite des chantiers de la Sollac, dans le Bassin de Lorraine. Elle durera 48 heures et aura lieu les 23 et 24 juin prochain.

Le programme en serait le suivant :

— Dimanche 22 juin : Arrivée à Metz par les trains de fin d'après-midi ou de soirée ; logement à Metz ;

— Lundi 23 juin : Transport à Luxembourg en autocars au départ de Metz ; cérémonies organisées par les Autorités Luxembourgeoises ; retour à Metz pour dîner ; logement à Metz ;

— Mardi 24 juin : Transport en autocars aux

Chantiers de la Sollac ; visite des chantiers ; déjeuner offert par la Sollac ; retour à Metz et dislocation en fin d'après-midi.

Afin de permettre une mise au point de cette journée, les Camarades qui ont l'intention d'y participer sont instamment priés de **faire parvenir avant le premier juin**, au Secrétariat du P.C.M. leur **inscription provisoire**, en utilisant la formule encartée dans le présent N° du Bulletin du P.C.M.

A raison des capacités de logement limitées de la Ville de Metz, les réponses tardives risquent de ne pouvoir être retenues.

Le programme détaillé, qui sera inséré dans le prochain N° du Bulletin du P.C.M., sera adressé avec tous les renseignements nécessaires pour l'exécution du voyage, à tous les Camarades ayant donné leur inscription provisoire.

Le Cinquantenaire du P. C. M.

Les diverses manifestations qui avaient été organisées pour marquer le Cinquantenaire de la Fondation du P.C.M. ont été parfaitement réussies et ont bien répondu au but cherché.

Séance d'ouverture.

Dans le cadre des manifestations organisées à l'occasion du Cinquantenaire du P.C.M., s'est tenue, le matin du vendredi 28 mars 1952, au Ministère des Travaux Publics, une réunion où tous nos Camarades Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines étaient conviés, et qui avait pour but de provoquer un échange d'idées sur la situation actuelle de nos Corps et l'orientation à leur donner pour l'avenir.

Cette réunion a connu un vif succès, et le salon du Ministère des Travaux Publics, mis à notre disposition, fut tout juste suffisant pour recevoir la centaine de Camarades qui avaient répondu à l'invitation du Comité.

*
**

En ouvrant la séance, M. le Président **Buteau** indique que le Comité du P.C.M., en dehors des multiples questions se rattachant à la défense de nos intérêts immédiats, a jugé nécessaire, il y a quelques mois, de procéder à un examen de conscience sur la position actuelle de nos Corps au sein de la Nation. Il rappelle que, sous l'impulsion de M. **Couteaud**, une note a été insérée au Bulletin du P.C.M. d'octobre 1951, sous le titre : « Où va le Corps des Ponts et Chaussées. Faisons le point », puis qu'une équipe d'Etudes a été constituée, qui mit au point une « enquête sur les moyens permettant de tirer le meilleur parti de la valeur professionnelle et humaine des Ingénieurs des Ponts et Chaussées », enquête dont le questionnaire a été diffusé également par la voie du Bulletin. M. **Buteau** se félicite de l'intérêt porté par les Camarades à cette question essentielle et qui est confirmé tant par les nombreuses réponses faites à l'enquête que par l'affluence des Camarades à la présente réunion. Il demande ensuite à M. **Couteaud** de présenter l'état actuel des travaux de l'Equipe « Attributions Générales » qu'il préside, et qui, souligne-t-il, s'intitulera plus exactement : « Rôle technique, social et humain des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ».

M. **Couteaud** résume la question dans les termes suivants :

On a dit qu' « il n'y a de science que du général » ; or, bien que nous soyons des esprits scientifiques, très attachés aux idées générales, nous n'échappons pas au risque commun à tant d'hommes, d'être tellement pris par les préoccupations de la vie quotidienne, qu'il nous arrive parfois de délaisser le principal ; c'est pourquoi, il a semblé nécessaire de jeter un cri d'alarme en appelant l'ensemble de nos Camarades à un examen de conscience, en vue de faire le point de la situation actuelle de notre Corps.

Cet appel a été entendu : de nombreux Camarades ont accepté d'apporter leur concours pour l'étude de cette question, au sein d'une équipe qui s'est, jusqu'à présent, dénommée : « Equipe des Attributions Générales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées », et qui changera peut-être de nom, afin de mieux marquer qu'elle a pour objet d'étudier l'ensemble des moyens qui permettront de tirer le meilleur parti de la valeur professionnelle et humaine des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

*
**

Le problème a été posé dans une note insérée au Bulletin du P.C.M. d'octobre 1951, sous le titre : « Où va le Corps des Ponts et Chaussées. Faisons le point ».

Devant l'intérêt qu'il a suscité et devant l'importance de la question soulevée, certes primordiale pour notre Corps, il a vite semblé indispensable de consulter l'ensemble des Camarades, à la faveur d'une large enquête ouverte sur cette question.

Nous voudrions, ci-dessous, retracer brièvement les aspects essentiels du problème ainsi posé et la consistance de l'enquête actuellement en cours.

*
**

Le Problème qui s'offre à nous.

Il a semblé à certains d'entre-nous que le prestige de notre Corps, ainsi que la situation morale et matérielle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, se trouvaient battus en brèche depuis quelques années, et que cette situation rejaillissait sur le Ministère des Travaux Publics lui-même. Certains sont allés, pour caractériser le phéno-

mène, jusqu'à employer les mots de « perte de vitesse ».

Il semble bien, en effet, que nos Ingénieurs n'ont plus la place qui leur revient dans les différents organismes publics, et que, si leurs qualités finissent presque toujours par s'imposer, lorsqu'on fait appel à eux, la situation morale et matérielle va, par contre, en décroissant relativement aux autres Corps de Fonctionnaires.

Parallèlement, notre Ministère des Travaux Publics tend de plus en plus à faire figure de parent pauvre, à côté d'autres départements ministériels, dont certains (bien que nouveaux venus) sont auréolés de prestige ; c'est ainsi qu'on lui marchande les crédits, le personnel et les matériaux ; qu'on rogne sur ses programmes, dans le même temps qu'on distribue l'argent généreusement aux Services bien en cour, qu'on gonfle leurs effectifs et qu'on favorise l'inflation des titres de leurs agents et la prolifération de leurs directions.

Pendant que notre Ministère ne cesse de décroître, d'autres Administrations croissent et cherchent, de plus en plus, à justifier de leur utilité et de leur importance en soumettant notre Administration à des contrôles aussi inutiles qu'inefficaces, et dont la multiplication conduit à une augmentation considérable de la tâche administrative, sans aucun bénéfice pour l'intérêt général.

Il existe, à cet égard, une fâcheuse tendance des fonctionnaires de certains Ministères à considérer qu'ils sont seuls capables de défendre les intérêts de l'Etat, comme si les autres fonctionnaires, et notamment ceux des Travaux Publics, ne cherchaient qu'à dilapider les deniers de l'Etat et des Collectivités.

Cette situation générale est particulièrement grave et pourrait aller jusqu'à engager notre responsabilité : si, par suite de notre perte de prestige, notre voix n'a plus la force de se faire entendre lorsque nous demandons les crédits indispensables, nous risquons d'être accusés d'avoir été incapables de maintenir, sinon d'améliorer, les ouvrages confiés à notre gestion. Si, par exemple, faute de crédits suffisants, le réseau routier se dégrade d'une façon telle qu'on peut en craindre la ruine prochaine irrémédiable, l'opinion publique alertée lorsque la catastrophe s'étalera au grand jour, ne manquerait pas d'en rendre responsable notre Service. Ce serait alors en vain que nous alléguerions la pauvreté de nos crédits : on nous reprocherait tout au moins d'avoir manqué, pour le bien du Pays, de cette force de persuasion que les gaspilleurs savent utiliser si habilement au profit d'intérêts pour le moins discutables.

Pourtant aucun de nous n'a le sentiment d'avoir

en quoi que ce soit démerité. Notre Corps peut légitimement s'enorgueillir d'avoir, au lendemain de la Libération, conduit avec brio et rapidité la reconstruction des ouvrages dont il avait la charge, et cela malgré l'extrême parcimonie des crédits mis à sa disposition, et sans inflation de personnel. Notre Administration est sans doute la seule qui ait toujours fait face à un élargissement de ses attributions sans augmentation de ses effectifs, alors qu'en regardant autour de nous, nous constatons qu'ailleurs on a parfois créé de toutes pièces un Ministère nouveau pour faire face à des charges nouvelles.

D'une façon générale, la qualité de nos travaux et de notre gestion n'est point en cause : ainsi les Ingénieurs d'aujourd'hui sont dignes de leurs aînés. A quoi donc peut tenir leur perte de prestige ?

On peut affirmer que la tâche essentielle d'une Association comme la nôtre doit être de prendre conscience de cette situation, d'en rechercher les causes, puis, s'il le faut, de « repenser » le rôle de notre Corps, afin de dégager les données d'une « politique générale » qui s'imposerait à notre Association devant les réalités du monde actuel.

La responsabilité du Bureau de notre Association serait grande s'il n'avait pas cru devoir attirer l'attention de nos Camarades sur une situation aussi grave.

Son appel a été entendu et un net mouvement d'opinion s'est manifesté parmi nos Camarades, en faveur d'une étude approfondie de ce problème capital.

De nombreux échanges de vues ont eu lieu à ce sujet au sein du Comité. L'équipe a reçu de nombreuses communications émanant de tous les coins de la France et de tous les Services.

Déjà, à la suite de ce premier travail, un certain nombre de considérations semblent se préciser ; des suggestions, encore imprécises, mais témoignant toutes du même souci, ont été apportées. Il a semblé bon de les rassembler de façon cohérente, d'en préciser les contours et de les réunir dans le questionnaire d'enquête dont nous allons maintenant parler.

*
**

L'enquête lancée demande le concours actif de tous les Camarades. Nous prions tous ceux qui ont une idée à suggérer, de se manifester et d'envoyer leur réponse. Il n'est pas nécessaire qu'ils s'attaquent à l'ensemble des problèmes posés, mais, par contre, nous leur serions reconnaissants d'adresser sur les points précis qui les intéressent, une réponse documentée, assortie dans la mesure du possible d'exemples concrets et de propositions précises.

Nous rappelons que, du point de vue pratique, et pour faciliter le dépouillement de l'enquête, il a été recommandé de faire sur feuille séparée la réponse à chaque question.

Sans vouloir retracer ici le texte de l'enquête, qui a certainement été lu de tous, nous voudrions insister sur quelques points qui nous paraissent essentiels et qui concernent :

- la propagande de notre Corps ;
- la politique à suivre pour que notre Corps tire partie de son caractère interministériel ;
- enfin, les dispositions à prendre pour assurer le plein emploi des facultés techniques et économiques de nos Ingénieurs.

**

En ce qui concerne la propagande qui semble nécessaire pour mieux faire connaître dans le Pays les réalisations du Corps des Ponts et Chaussées, il s'agit là d'une idée nouvelle qui heurtera peut-être certaines habitudes ; la mentalité traditionnelle de notre Corps, essentiellement faite de discrétion et de goût du silence, répugne peut-être aux méthodes modernes d'information du public.

Il faut pourtant vivre avec son temps.

M. André **Sigfried**, dans un article très remarqué du **Figaro** intitulé : « **Public relations** » a eu le mérite d'appeler l'attention du public français sur cette nouvelle forme d'état d'esprit chère aux Américains et qui consiste à tenir l'opinion publique informée de la marche des grandes affaires et des grands Services publics.

Il semble qu'à cet égard notre Corps devrait suivre la voie qui lui a été tracée par d'autres organismes tels que la S.N.C.F. et l'E.D.F.

N'est-il pas, en effet, nécessaire, pour avoir des crédits, d'obtenir l'appui de l'opinion publique qui oriente le Parlement et ne faut-il pas, pour cela, la renseigner honnêtement, sans tapage excessif ; nous avons, pour cela, d'immenses possibilités que nous négligeons trop souvent d'exploiter.

En ce qui concerne la politique à suivre pour que notre Corps tire parti de son caractère interministériel, il s'agit d'une orientation décisive qui s'impose à nous et que l'on peut schématiser de la façon suivante :

- ou bien nous suivons une politique générale égocentrique tendant vers une absorption par notre Administration du maximum d'activités à caractère technique,
- ou bien notre politique s'ouvre largement vers l'extérieur et notre Corps cherche à essaimer dans des Administrations et Services Publics

en amenant dans les grands Services du Pays l'apport de son expérience, de sa compétence et de son aptitude à traiter des grands problèmes nationaux sous l'angle de l'intérêt général.

Il nous semble que poser la question de cette façon c'est presque déjà la résoudre, mais nous ne voulons pas anticiper sur les résultats de l'enquête et nous demandons surtout à tous de réfléchir aux voies et moyens pratiques permettant d'assurer une politique de présence partout où nous pouvons servir l'intérêt du Pays.

Il faut enfin songer à assurer la pleine expansion des possibilités techniques et économiques des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Il semble que pour des choses aussi essentielles notre Corps n'ait pas fait peut-être, jusqu'à présent, l'effort d'imagination nécessaire pour adapter nos possibilités dans ce domaine à l'évolution du monde moderne.

Il était, en effet, possible autrefois à nos prédécesseurs, d'être des Ingénieurs polyvalents, capables d'occuper dignement des postes très divers, correspondants aux aspects variés de la technique.

Mais aujourd'hui, la science et la technique ont si largement progressé qu'il est difficile de faire œuvre utile sans consentir à une certaine spécialisation.

Celle-ci s'avère d'autant plus nécessaire que tandis qu'il n'existait autrefois qu'un nombre restreint d'Ecoles d'Ingénieurs, nous assistons aujourd'hui à une floraison de techniciens dans les domaines les plus variés.

Or, la formation générale que nous avons — et pourquoi ne pas le dire sans fausse modestie — notre aptitude à étudier facilement les problèmes techniques les plus variés mériteraient d'être utilisées à plein, en permettant à un certain nombre d'entre nous de se spécialiser à fond dans une technique qu'ils feraient alors progresser largement.

Tel est l'un des objectifs que nous avons l'ambition de vous proposer ; nous aimerions savoir les méthodes que vous préconisez pour atteindre un résultat qui serait susceptible d'accroître largement l'efficacité de notre Corps et d'en rehausser le prestige.

Dans le même ordre d'idées, nos Ingénieurs ont une formation très poussée en matière d'économie politique et ils ont sur la plupart des théoriciens de cette discipline, l'immense avantage d'expérimenter journalièrement dans ce domaine.

Il semble donc qu'ils pourraient jouer un rôle bienfaisant dans les Conseils du Gouvernement et dans les grands organismes économiques en participant aux travaux d'un certain nombre de Ministère et d'Administrations dont ils sont, à

l'heure actuelle, pratiquement absents.

Il en résulterait des effets très bienfaisants pour la marche des travaux du Ministère des Travaux Publics tout entier. En effet, si nos Ingénieurs ont été absents de la plupart des grands Services chargés de l'établissement des programmes, des plans, de la distribution des crédits ou des matériaux, n'en est-il pas résulté une pénurie de moyens qui a empêché l'ensemble du Corps de remplir les missions qu'il aurait normalement dû assumer dans l'intérêt de la Nation ?

*
**

Telles sont les grandes questions qui se posent à nous.

La responsabilité du Bureau serait lourdement engagée s'il n'avait pas pris l'initiative de jeter ce cri d'alarme et d'inviter l'ensemble de nos Camarades à se préoccuper de ces problèmes très généraux qui conditionnent la politique de notre Corps et, sans doute aussi, son avenir.

A la demande de M. Buteau, M. Couteaud donne ensuite une analyse des premières réponses déjà reçues, en soulignant que les Camarades n'ayant pas encore répondu, sont invités à le faire, sans se croire forclos par l'expiration du délai annoncé ; leurs réponses seront accueillies avec beaucoup d'intérêt.

Il insiste sur quatre points qui lui paraissent avoir retenu plus particulièrement l'attention des Camarades :

1°) Tout d'abord, l'unanimité paraît s'établir sur le **maintien et le développement du caractère interministériel de notre Corps.**

A cet égard, la politique d'essaimage est à retenir tout spécialement. Il convient à cet effet, comme plusieurs Camarades l'ont souligné, de faciliter les mises en Service détaché et faire en sorte que les Ingénieurs dans cette situation ne soient pas frappés d'une sorte d'ostracisme, et bénéficient au contraire d'un avancement normal.

2°) Les Camarades sont également unanimes à constater que le temps de l'Ingénieur est « dévoré ». Devant l'accroissement continu des attributions, la raison principale en est l'insuffisance numérique et qualitative du personnel subalterne, due à l'étroitesse des cadres et à la faiblesse des rémunérations. Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Ingénieurs des T.P.E. ne sont ainsi pas assez libérés pour s'occuper de leurs tâches essentielles.

3°) La suggestion tendant à favoriser les vocations particulières a été bien accueillie. On a sou-

ligné à ce sujet qu'il faudrait faciliter l'accès des Ingénieurs aux Laboratoires et constituer des groupes d'études.

4°) L'ensemble des Camarades est d'accord sur les fonctions économiques que peuvent remplir les Ingénieurs de nos Corps. Quelques reproches ont cependant été faits sur la trop grande universalité que le questionnaire paraissait proposer dans ce domaine et ont opportunément souligné la nécessité d'une préparation par des études appropriées.

La discussion s'engage alors sur les quatre points ci-dessus, en commençant par les points 1 et 2.

D'après M. Pousset, nous devons être présents partout et ne refuser aucune attribution ; mais il faudrait simplifier l'Administration et augmenter le personnel ; la qualité de celui-ci notamment, devrait être améliorée par des traitements convenables. Sur le plan local, l'Ingénieur en Chef doit rester le seul conseiller technique du Préfet.

M. Couteaud indique que cette opinion correspond bien à l'avis général des réponses reçues à l'enquête ; celle de M. Wahi, notamment, soulignait ce même point de vue en disant que nous ne devons pas être égocentriques, mais nous rendre toujours utiles malgré les pertes de temps qui peuvent en résulter. La question des collaborateurs doit également être repensée ; les réglementations absurdes du Ministère des Finances sont très nocives dans ce domaine, notamment celles concernant l'emploi des retraités et les cumuls ; on oublie trop que le « cumulard » (dont Gaston Jeze a fait l'éloge) procure des économies.

M. Lerouge déplore l'absence de Camarades dans les Directions des autres Ministères ; il en résulte que les textes sont préparés en dehors de nous et ne donnent pas aux Ponts et Chaussées le rôle qu'ils doivent normalement jouer. Il pense, par ailleurs, qu'en matière de travaux, il faut distinguer la « conception », où d'autres que nous peuvent intervenir (notamment les utilisateurs), et la « réalisation » que nous devons en tout cas revendiquer.

M. Griveaud voudrait signaler qu'autrefois le Ministère des Travaux Publics avait dans ses attributions tous les travaux exécutés par l'Etat. Il se demande s'il ne faudrait pas penser à un regroupement des attributions dispersées actuellement dans divers Ministères ; en tout cas, nous devons veiller à ne pas nous laisser amputer d'aucune de nos fonctions actuelles.

M. Hupner tient à rappeler que le Service du Génie Rural est né du refus du Ministère des Travaux Publics d'étendre les tâches du Service des Ponts et Chaussées.

M. Piraud fait remarquer qu'il faut distinguer,

pour les Ingénieurs en Service détaché, ceux qui sont rattachés à un autre Corps (détachements à Ville de Paris, par exemple), et ceux qui ne le sont pas. L'expérience montre que ces derniers sont déshérités et il se demande, dans ces conditions, s'il ne vaudrait pas mieux se montrer favorable à la création de Corps distincts.

M. **Couteaud** précise les deux politiques possibles : absorption ou présence. La dernière paraît recueillir plutôt la faveur des Camarades ; elle peut d'ailleurs être considérée comme une position de repli par rapport à la première.

M. **Pavaux** désire attirer l'attention sur l'aspect psychologique de la question posée. Il rappelle les échanges de vues qui ont eu lieu au sein du Comité à propos des contrôles exercés par les Ponts et Chaussées pour le Compte de divers Ministères, et d'où il résultait que l'opinion était malgré tout assez divisée. Il est donc nécessaire, à mon avis, de créer parmi les Camarades un état d'esprit favorable à cette conception extensive.

M. **Couteaud** résume ensuite comme suit l'opinion générale qui se dégage de la discussion et sur laquelle se fait l'unanimité : sur le plan local, nous devons être prêts à nous occuper de tout et rester toujours à la disposition des Préfets pour toutes les tâches ; sur le plan ministériel, nous devons tendre à essaimer et à être détachés dans les divers ministères et organismes où notre présence est possible et souhaitable ; mais pour aboutir à ce résultat, le problème des mises en Service détaché et de l'avancement des Camarades placés dans cette position, est en conséquence à étudier tout spécialement en vue de supprimer les freins qui empêchent actuellement l'extension de ces détachements qui seraient pourtant si profitables au prestige du Corps.

M. **Buteau** oriente alors la discussion sur les points 3 et 4 signalés par M. **Couteaud** dans son exposé.

Pour M. **Cor**, la formation des Ingénieurs est un problème essentiel, en raison de l'importance des fonctions techniques et du développement de la science. A son avis, les Services font trop appel aux bureaux d'études privés ou à la procédure des concours.

M. **Pavaux** réplique que la question est délicate car elle est liée à l'organisation des Services.

M. **Cachera** estime que l'on pourrait déjà libérer pas mal d'entraves pour permettre aux Ingénieurs de consacrer plus de temps à la technique.

M. **Deymier** serait partisan d'un renforcement du Service Central d'Etudes Techniques, qui lui paraît trop spécialisé dans les études de ponts.

Pour M. **Lerouge**, une spécialisation ne pourrait être réalisée qu'à l'échelon régional, mais une telle organisation soulève des protestations dans l'Assemblée.

M. René **Roy** voudrait attirer l'attention sur les aptitudes des Ingénieurs de nos Corps dans le domaine économique. La formation d'Ingénieur, en contact avec les réalités, donne beaucoup de facilités pour les études économiques, mais une certaine préparation est malgré tout nécessaire. Il faudrait à cet effet donner un peu de temps aux Camarades ayant 5 à 10 ans de métier, qui sont spécialement aptes à ces études.

M. **Couteaud** souligne à cet égard le danger des théoriciens purs. En ce qui touche la formation technique, le principal problème paraît être de fixer les voies et moyens ; il serait nécessaire que ce point soit spécialement examiné dans les réponses à l'enquête.

En conclusion M. **Buteau** remercie les assistants de l'intéressante contribution apportée par la présente réunion aux études de l'Equipe « Attributions Générales », qui apparaissent d'une grande importance pour l'avenir de nos Corps, et invite tous les Camarades qui n'auraient pas encore répondu, à faire parvenir une réponse, même s'ils devaient la limiter à l'étude d'un seul point du questionnaire ayant particulièrement retenu leur attention.

Visite du matériel roulant du Métro.

Le vendredi 28 mars à 15 heures, de très nombreux Camarades se trouvaient à la Station Porte des Lilas, pour assister à la présentation et à l'essai du nouveau matériel roulant sur pneumatiques, que la R.A.T.P. se propose de mettre incessamment en service.

Nos Camarades ont été très vivement intéressés par les explications qui leur ont été données sur place.

Conférences Travaux Publics.

Le soir, à 17 heures, à la Salle l'Iéna, M. le Ministre des Travaux Publics, qui ne pouvait pas présider le diner annuel du P.C.M., a tenu à honorer de sa présence une partie des conférences données sous la présidence de M. **Caquot**, Inspecteur Général Honoraire des Ponts et Chaussées, Membre de l'Institut, sur les thèmes suivants :

— Le financement de l'entretien et de l'équipement du réseau routier national au cours des cinquante dernières années, par M. **Rumpler**, Directeur des Routes ;

— L'aménagement du Rhône, par M. Marc **Henry**, Directeur à la Compagnie Nationale du Rhône ;

— L'aménagement de la Durance, par M. **Decelle**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, détaché à l'E.D.F.

La très nombreuse assistance qui remplissait la salle a souligné par ses applaudissements le très vif intérêt suscité par ces conférences, qui feront l'objet d'une publication détaillée ultérieure.

Visite des Installations Atomiques de Saclay.

Le samedi matin 29 mars 1952, quatre autobus ont pris au Ministère des Travaux Publics près de deux cents Camarades pour les transporter à Saclay et leur faire visiter les installations atomiques.

Cette visite a soulevé un intérêt encore plus vif que la visite de la veille et les explications les plus détaillées ont été prodiguées aux visiteurs.

Conférences Energie.

Le samedi soir 29 mars à 17 heures, sous la présidence de M. **Guillaume**, Ingénieur Général des Mines en retraite, Directeur Honoraire des Mines, ont été données deux conférences, en présence d'une nombreuse assistance, sur les thèmes suivants :

- Le développement de l'industrie du pétrole en France, par M. **Granier de Lilliao**, Ingénieur en Chef des Mines ;
- L'évolution d'un grand bassin houiller fran-

çais (le Bassin de Lorraine), par M. **Sabatier**, Ingénieur en Chef des Mines.

Ces conférences, complétées par la projection d'un film inédit en couleurs, ont recueilli aussi un vif succès et feront également l'objet d'une publication détaillée ultérieure.

Dîner du P. C. M.

Le dimanche soir 30 mars, le dîner du P.C.M. a retrouvé, dans les Salons de l'Hôtel Lutétia, son éclat d'avant la guerre. 130 convives avaient pris place autour du Président du P.C.M., qui présidait ayant à ses côtés M. Claudius **Petit**, Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, les représentants de M. le Ministre des Travaux Publics, M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce, M. le Ministre de l'Intérieur. Les Ingénieurs Hollandais, Luxembourgeois, Suisses, Italiens, Espagnols avaient répondu avec empressement à l'invitation du P.C.M. De nombreux Inspecteurs Généraux, Directeurs, Chefs de Service étaient présents.

La tenue de soirée avait grandement contribué à donner belle allure à ce dîner, qui se termina par deux discours, le premier prononcé par M. **Buteau**, Président du P.C.M., le second par M. Claudius **Petit**, Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Nous sommes dans la nécessité de différer l'insertion de ces deux discours.

Auto-Club des Fonctionnaires et Assimilés

10, Boulevard Haussmann — PARIS — Tél. ANjou 98-55

TARIF AUTOMOBILE

CHAQUE CLASSIFICATION comprend DEUX TARIFS :

- a) Voitures d'un modèle postérieur à 1945
- b) Voitures d'un modèle antérieur à 1945

Garantie illimitée aux tiers

Usage : promenade et service

C. V.	PARIS		PROVINCE NORMAL	
	a	b	a	b
2	7.100	6.100	3.400	3.300
3/4	8.800	7.500	4.400	3.700
5/6	10.200	8.600	5.400	4.600
7/10	13.200	11.600	6.900	6.000
11/14	17.700	15.500	8.800	8.100

Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. du 30 Mars 1952

Procès-Verbal de l'Assemblée Générale ordinaire annuelle du Dimanche 30 Mars 1952

Les Membres du P.C.M. se sont réunis en Assemblée Générale Ordinaire Annuelle le dimanche 30 mars 1952, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président de l'Association, assisté des Membres du Comité d'Administration.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

1° RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT

Le Président donne lecture de son rapport moral sur le fonctionnement de l'Association depuis la dernière Assemblée Générale Ordinaire. Le texte de ce rapport est annexé au présent procès-verbal.

M. **Buteau** invite les Membres présents à formuler leurs observations sur le rapport moral qui vient d'être lu. Divers Camarades déclarent avoir des observations ou des demandes d'explications à présenter sur les points suivants :

- Défense des crédits ;
- Primes de rendement ;
- Situation des Ingénieurs Elèves ;
- Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ;
- Tableau d'avancement ;
- Ensemble du rapport moral.

Par ailleurs, M. **Buteau** indique qu'il désire évoquer devant l'Assemblée Générale les questions ci-après :

- Défense de la Fonction publique ;
- Attributions générales.

Il propose que ces différents points soient discutés dans l'ordre où ils se présentent dans le rapport moral.

I. — Défense des Crédits.

M. **Poitrat** demande des précisions sur le but de l'enquête poursuivie par l'Equipe « Défense des Crédits » et donne les raisons pour lesquelles un certain nombre de Services n'ont pas encore répondu à cette enquête.

M. **Buteau** indique que les explications nécessaires paraissent avoir été données dans la lettre d'envoi de l'Equipe et dans les procès-verbaux des réunions du Comité. Il insiste pour que les Camarades répondent le plus rapidement possible à l'enquête en cause, qui a été rédigée avec le souci de déranger au minimum les Services.

Par ailleurs, pour répondre à des observations de MM. **Bonitzer** et **Cachera**, concernant certaines attaques dirigées contre le Fonds d'Investissement Routier, M. le Président précise que le Comité restera très vigilant dans ce domaine, avec l'aide de la nouvelle Equipe constituée spécialement pour la Défense des Crédits.

II. — Attributions Générales.

M. **Buteau** donne connaissance d'une motion présentée par le Groupe d'Amiens, au sujet des attributions géné-

rales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, pour être soumis à la présente Assemblée Générale.

M. **Buteau** indique que cette motion ne soulève pas d'observations spéciales de sa part. Il propose que l'affaire soit renvoyée à l'Equipe « Attributions générales » et il souhaite que les Camarades du Groupe d'Amiens apportent toute leur aide aux travaux de cette Equipe.

L'Assemblée Générale donne son accord à cette proposition et, compte tenu d'observations présentées par M. **Brandeis** et M. **Griveaud**, décide que la motion sera diffusée auprès de tous les Camarades.

III. — Comité d'Etudes et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique.

M. **Buteau** donne connaissance du projet de protocole qui a été établi par le Comité d'Etudes et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique et qui sera à signer par les Associations et Syndicats adhérant à ce Groupement. Il indique que le Comité du P.C.M. a donné son accord de principe pour l'adhésion de notre Association au Groupement en cause et il pense que le texte du protocole, qui laisse une grande liberté d'action à chacun des participants, ne soulève pas d'objection.

L'Assemblée Générale donne son accord à ce sujet, après une observation de M. **Dauvergne**, concernant le caractère représentatif des Associations de Fonctionnaires.

IV. — Primes de Rendement.

M. **Lerouge** indique qu'il n'est pas question, dans le rapport moral, des conditions de répartition des primes de rendement Etat. Il demande que le Comité du P.C.M. s'en occupe et soit appelé à donner son avis sur les modalités de répartition de ces primes.

M. **Buteau** répond que l'affaire n'a pas échappé au Comité. La répartition faire pour 1951, après relèvement des crédits, a dû être effectuée très rapidement par l'Administration, en raison de la proximité de la clôture de l'exercice et a ainsi pu présenter certaines imperfections. Une étude d'ensemble va être effectuée par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, pour la répartition des primes à partir de 1952. Sans vouloir intervenir dans la répartition individuelle, le P.C.M. a demandé à être consulté sur les principes de la répartition.

V. — Situation des Ingénieurs Elèves.

M. **Lhermite** signale certains éléments nouveaux qui seraient intervenus dans d'autres Corps et qui permettraient de reprendre une action en vue de l'obtention d'un indice de traitement supérieur pour les Ingénieurs Elèves effectuant leur deuxième année d'Ecole. Il demande, par ailleurs, où en est la question des frais de mission pour les Ingénieurs Elèves.

M. **Buteau** donne des indications sur le deuxième point, qui est traité dans le rapport moral. En ce qui concerne le premier point, il serait nécessaire, pour engager des démarches que des précisions complémentaires soient obtenues.

A la demande de M. **Bonitzer**, M. le Président développe les raisons pour lesquelles il n'a pas été possible d'organiser une participation des Ingénieurs Elèves aux honoraires, comme l'avait envisagé l'Assemblée Générale de 1951. Il conclut en soulignant que les Ingénieurs Elèves peuvent compter sur l'appui complet du P.C.M. dans cette importante question, où les solutions sont malheureusement particulièrement délicates.

VII. — Statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. **Chary** désire attirer l'attention de l'Assemblée Générale sur l'absence de la Commission Paritaire pour le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Un arrêt récent du Conseil d'Etat a confirmé que nos anciens Statuts restaient applicables dans leur intégralité tant que notre nouveau Statut particulier se serait pas sorti ; mais, dans un avis émis en 1947, la Haute Assemblée ouvrait la porte à une réglementation fragmentaire. Il pense que, étant donné l'état d'avancement de l'ensemble du Statut, le P.C.M. devrait intervenir pour obtenir satisfaction sur ce point.

M. **Buteau** indique que l'action engagée par le Comité dans ce domaine permet d'espérer que, en matière de sanctions, la procédure suivie désormais apportera une satisfaction de fait au problème soulevé. Mais, étant donné la longueur des délais d'instruction de notre Statut, il pense que la question de la constitution de la Commission Administrative Paritaire pourrait être examinée à nouveau et il indique qu'il en saisira le Comité du P.C.M. MM. **Brunot** et **Cachera** attirent à ce sujet l'attention sur deux points particuliers du problème.

M. **Bouzoud** demande quelle suite a été donnée à la partie de la motion votée par l'Assemblée Générale du P.C.M. et relative à la comparaison des pyramides hiérarchiques et des carrières moyennées des Grands Corps de l'Etat ?

M. **Buteau** indique les difficultés rencontrées pour obtenir des renseignements précis dans ce domaine, difficultés que semble éprouver la Direction de la Fonction Publique elle-même.

M. **Brunot** souligne les oppositions que nous rencontrons pour faire prévaloir le point de vue commun du P.C.M. et des Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées sur la question du Statut. Il pense que, si nous voulons aboutir, la position d'expectative du P.C.M. devrait faire place à une attitude plus active. Ce point de vue est confirmé par M. **Fontaine**.

M. **Buteau** répond qu'il est heureux de ces observations car il a justement posé, dans son rapport moral, la question de savoir s'il y avait lieu, pour le P.C.M., de rester dans une position d'attente. Il rappelle les difficultés qui ont pratiquement fait obstacle à une action positive au cours des derniers mois. Il indique dans quel sens la question pourrait, à son avis, être reprise par le Comité.

Un échange de vues a lieu à ce sujet, auquel prennent part notamment MM. **Bonitzer** et **Dauvergne**,

M. **Brunot** propose, pour conclure cette discussion, que l'Assemblée Générale confirme le paragraphe 3 de la motion de l'an dernier, dans les termes suivants :

— « L'Assemblée Générale du P.C.M. confirme la position prise par l'Assemblée Générale de 1951 et insiste à nouveau pour que le Comité fasse prévaloir le projet de Statut présenté en commun par le P.C.M. et les Syndicats ».

Cette motion est adoptée à l'unanimité. M. **Buteau** indique que le Comité fera très prochainement une démarche auprès de notre nouveau Ministre, avec l'appui que vient de lui donner l'Assemblée Générale.

VII. — Tableau d'Avancement.

M. **Bouzoud** rappelle la vive émotion soulevée dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées par la décision du Ministre des Travaux Publics, qui a supprimé du Tableau d'Avancement au grade d'Ingénieur en Chef de 1951 un de nos Camarades porté au Tableau par le Comité d'Avancement et inscrit sur les Tableaux des deux années précédentes, alors que seules ses opinions politiques paraissent pouvoir être mises en cause. Il indique qu'il a eu connaissance de la décision prise par le Comité du P.C.M. dans sa séance du 11 mars relative aux modalités du recours qui serait introduit devant le Conseil d'Etat, dans le cas où les démarches entreprises auprès de notre nouveau Ministre n'aboutiraient pas favorablement. L'opinion du Comité paraît avoir été assez divisée sur ce point et la décision prise à la majorité de n'invoquer que la violation du décret de 1926 sur l'avancement des Ingénieurs des Ponts et Chaussées lui paraît fâcheuse. Il demande si le Comité ne pourrait reviser son point de vue et faire une part plus large au détournement de pouvoir, qui est à son avis l'aspect le plus important de l'affaire.

Un long échange de vues s'établit à ce sujet, auquel prennent part notamment MM. **Brunot**, **Lerouge**, **Fontaine**, **Bringer**, **Bonitzer** et **Gueydon de Dives**. La discussion confirme la très grande importance que l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées attache à cette affaire, la décision du Ministre étant contraire aux règles statutaires et traditionnelles qui sont la base de l'indépendance et la valeur de notre Corps.

M. **Brunot** souligne que tout le monde s'est trouvé d'accord pour protester très énergiquement contre la décision de notre Ministre, au besoin par la voie contentieuse et il pense que les modalités du recours devraient également ne pas soulever de difficultés.

M. **Buteau** précise les conditions dans lesquelles la décision du Comité du P.C.M. a été prise, après de larges débats, des prises de contact dans les Groupes et un long délai avant le vote. Il estime, en tant que Président du P.C.M., que la solution adoptée par le Comité est la solution sage.

MM. **Pavaux** et **Couteaud** donnent également des indications sur l'examen de l'affaire au sein du Comité du P.C.M.

M. **Brunot** propose alors à l'Assemblée Générale d'adopter une motion invitant le Comité à examiner à nouveau les modalités du pourvoi à introduire le cas échéant. Cette motion est adoptée à une très forte majorité, étant entendu que le Comité appréciera s'il doit, ou non, avant

de prendre sa décision, procéder à une consultation des Camarades et que sa décision sera définitive.

VIII. — Ensemble du Rapport moral.

M. **Bonitzer** désire attirer l'attention sur le peu de résultats obtenus par le P.C.M. au cours de l'année écoulée. Sans vouloir aucunement mettre en cause le Comité, il estime que cette situation est imputable aux moyens d'action du P.C.M., qui devraient être revisés après un examen au fond. Il développe sa pensée à ce sujet en prenant quelques exemples.

Après une intervention de M. **Baudet**, que estime que nous ne devons pas nous montrer trop pessimistes sur la position actuelle du Corps, M. **Buteau** expose les conditions de fonctionnement du P.C.M. qui, avec les Groupes et les Equipes, lui paraissent très opportunes. Il conclut par un appel à la bonne volonté de tous les Camarades pour faire des suggestions et participer aux travaux des Equipes d'Etudes.

La discussion étant close, l'Assemblée Générale, tenant compte des explications et observations présentées, approuve à l'unanimité le Rapport Moral du Président.

2° RAPPORT FINANCIER DU TRÉSORIER

M. **Prot**, Trésorier, donne lecture de son rapport financier pour l'exercice 1951. Le texte de ce rapport est annexé au présent procès-verbal.

Après observations de M. **Lamouroux**, l'Assemblée Générale invite le Trésorier à examiner la possibilité de remplacer les valeurs en portefeuille par d'autres valeurs dont les revenus suivraient le mieux possible la valeur de la monnaie. Puis, sur avis favorable de la Commission de Vérification des Comptes, l'Assemblée Générale approuve à l'unanimité le Rapport Financier du Trésorier.

3° RENOUELEMENT DU TIERS SORTANT DU COMITÉ

Il est donné connaissance à l'Assemblée Générale du dépouillement des votes pour le renouvellement du tiers sortant du Comité.

Pour les trois postes de Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées à élire pour trois ans, ont obtenu :

MM. Gueydon de Dives	152 voix
Wahl	146 —
Saint-Requier	146 —
Issarte	1 —
Pierre Cot	1 —

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élus comme Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées pour trois ans MM. **Gueydon de Dives**, **Wahl** et **Saint-Requier**.

Pour le poste de Délégué Général de la Section Ponts et Chaussées à élire pour une année, ont obtenu :

MM. Lerouge	144 voix
Giraud	1 —
Poitrat	1 —

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élu comme Délégué Général de la Section Ponts et Chaussées, pour un an, M. **Lerouge**.

Pour les trois postes de Délégués à la Section Mines, à élire pour trois ans, ont obtenu :

MM. Poulain	14 voix
Damian	14 —
Clermont	14 —

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élus comme Délégués de la Section Mines, pour trois ans, MM. **Poulain**, **Damian** et **Clermont**.

Par ailleurs, le Président fait connaître que les Groupes ci-après de la Section Ponts et Chaussées ont désigné les Délégués suivants pour trois ans :

- Groupe de Paris : MM. **Pierre Cot**, **Arquié** et **Filippi** ;
- Groupe de Toulouse : M. **Mialet** ;
- Groupe de l'Afrique du Nord : M. **Henri Colin**.

4° SOCIÉTÉ AMICALE DE SECOURS

M. **Buteau** donne la parole à M. **Gueydon de Dives** pour une communication à l'Assemblée Générale au sujet de l'Amicale d'Entr'Aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

M. **Gueydon de Dives** excuse M. **Lesieux**, Président de l'Amicale, qui n'a pu assister à l'Assemblée Générale. Il indique que l'Amicale est définitivement constituée, après une Assemblée Générale qui s'est tenue le 4 décembre 1951. Les statuts sont maintenant déposés et l'Amicale fonctionne avec un Comité Directeur depuis le 1^{er} janvier 1952. Elle comprend 223 adhérents, dont 163 complets et 60 partiels. La cotisation 1952 qui est uniquement de solidarité, puisque aucun adhérent n'est encore décédé, a été fixée à 5.000 francs, comprenant les acomptes déjà versés l'an dernier par certains Camarades. M. **Gueydon de Dives** fait un appel aux Camarades présents à l'Assemblée Générale pour que le plus grand nombre possible adhèrent à l'Amicale, au moins à titre de solidarité ; il s'agit là d'un devoir auquel ils ne peuvent se dérober.

L'Assemblée Générale approuve cette communication par de nombreux applaudissements.

M. **Suquet** ajoute qu'il est très heureux de la création de l'Amicale d'Entr'Aide et qu'il félicite ses promoteurs. Cette Amicale apportera une aide très importante à la Société Amicale de Secours qu'il a l'honneur de présider et dont le maintien est toujours justifié en raison des buts parallèles, mais non identiques, qu'elle poursuit.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 18 heures 30.

Le Secrétaire,
Durand-Dubief,

Le Président,
L. Buteau.



Rapport moral du Président du P.C.M.

J'adopterai, dans le présent compte-rendu de l'activité de votre Comité au cours de l'année qui s'est écoulée depuis notre dernière Assemblée Générale, la même division en chapitres que dans les précédents rapports moraux ; sans doute, le groupement dans ces différents chapitres des questions auxquelles nous nous sommes attachés sera-t-il différent ; cela tient à l'évolution de ces questions, mais les progrès accomplis ou les difficultés apparaîtront aisément.

CHAPITRE I. — AFFAIRES COMMUNES AUX CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

1°. — Situation numérique de l'Association.

L'exposé de notre Trésorier vous donnera la répartition des effectifs de notre Association entre les différentes catégories de Sociétaires.

Au total, leur nombre est demeuré, à une unité près, celui de l'année dernière : 1.473 au 31 décembre 1951, contre 1.472 au 31 décembre précédent. Une légère augmentation du nombre des sociétaires annuels, appartenant au Corps des Ponts et Chaussées (13 unités) est compensée par une réduction de 2 unités du nombre de nos Camarades Mineurs et par une réduction de 10 unités du nombre des Sociétaires perpétuels : ceci tient toujours, comme vous le savez, à la suspension de l'admission de nouveaux sociétaires perpétuels.

En bref, l'augmentation d'effectifs due à l'adhésion unanime des Ingénieurs-Élèves entrés en octobre 1951, tant à l'École des Mines qu'à l'École des Ponts et Chaussées, se trouve compensée par les pertes imputables à des décès ou à la démission de quelques Camarades retraités ou ayant quitté d'Administration.

S'il me plaît de féliciter les nouvelles promotions de nos deux Corps, qui manifestent pleinement leur attachement à notre Association et lui apportent l'influx de leur jeunesse, je regrette de devoir enregistrer l'attitude de trop nombreux Camarades qui, malgré les appels pressants de votre Comité, laissent s'accumuler leurs cotisations impayées et nous ont contraints à décider leur radiation, conformément à nos Statuts ; ils figurent cependant encore sur nos contrôles, et nous espérons qu'à l'occasion du recouvrement des cotisations de l'exercice 1952, ils voudront bien se mettre en règle ; sinon nous nous verrions obligés de les considérer comme démissionnaires. Je veux espérer que ce dernier appel que j'adresse à leur esprit de camaraderie et de solidarité sera enfin entendu.

Je dois constater, d'ailleurs, en contre partie, que beaucoup d'entre vous ont déjà répondu avec empressement à l'appel lancé par le Bulletin, vous demandant d'acquiescer rapidement votre cotisation pour 1952. Les mesures décidées par votre Comité, pour le recouvrement des cotisations de l'exercice 1951 se sont révélées efficaces et ont permis à votre Trésorerie de couvrir les dépenses supplémentaires (invitations au dîner annuel et remise de l'épée d'Académicien de notre Camarade René Roy) de cet exercice. Vous avez ainsi marqué votre adhésion à l'augmentation sensible des taux de cotisa-

tions, décidée pour l'année 1952, afin de faire aisément face aux manifestations déjà organisées ou projetées en l'honneur de notre Cinquantenaire ; aussi bien, ces taux demeurent-ils très inférieurs, à la fois, à ceux perçus par d'autres Groupements comme au plafond fixé par nos Statuts.

2°. — Les Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Je n'ai pas d'autre chose à dire ici, que de souligner l'harmonie qui s'est manifestée, au sein du P.C.M., entre les divers Syndicats. Cette harmonie a permis d'étudier, en pleine franchise, tel problème particulièrement délicat, que j'aurai l'occasion tout à l'heure de vous exposer ; et si des opinions différentes se sont exprimées à ce propos au sein du Comité, tous ont accepté la décision de la majorité.

3°. — Les Equipes de travail.

Avec des activités diverses, les Equipes spécialisées ont soumis à la décision de votre Comité les questions qu'elles avaient étudiées, et je ne saurais trop dire ma gratitude à leurs Chefs et à leurs membres pour l'aide qu'ils nous ont ainsi apportée dans l'étude de nombreuses questions.

Sans oublier l'Equipe « Personnel » à laquelle incombe la lourde et délicate mission de suivre toutes les questions relatives à notre Statut, à notre rémunération, etc... et à l'activité de laquelle j'aurai souvent, sans le souligner expressément, à me référer au cours de cet exposé, je dois faire ici une mention spéciale des actions menées par certaines de nos Equipes.

En premier lieu, vous voudrez certainement féliciter et remercier avec force les quelques dévoués Camarades de l'Equipe des Questions Sociales qui ont réussi à mettre sur pied l'Amicale d'Entr'Aide des Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Maintenant qu'elle est venue au monde — officiellement le 1^{er} janvier 1952 — et qu'elle est déjà grande par le nombre de ses membres, elle a sa vie propre et il ne m'appartient pas de vous en rendre compte. J'espère cependant qu'en l'absence de son Président **Lesieux**, notre Camarade **Gueydon de Dives** voudra bien tout à l'heure vous exposer où elle en est de sa croissance.

Mais je considère de mon devoir de Président du P. C. M. de m'adresser, par l'intermédiaire de vous tous rassemblés ici, à tous les membres de notre Association pour leur demander de venir grossir les rangs de sa jeune Amicale. Sa conception, qui unit harmonieusement la formule de solidarité à la formule assurance, doit rallier tous les suffrages, vaincre les dernières hésitations.

Permettez-moi d'ajouter que l'on ne peut pas, lorsqu'on a été, comme je le fus malheureusement encore il y a peu de mois, témoin de l'accablement dans lequel la disparition brutale du Chef de famille plonge une femme et ses jeunes enfants, ne pas se sentir mu par un grand désir de venir en aide et aussi, bien égoïstement, de songer ce que pourrait être le sort de ceux qui nous sont chers.

L'Equipe des Questions Sociales ne considère d'ailleurs pas que sa tâche soit terminée par la mise au monde de l'Amicale d'Entr'Aide ; mais ainsi que je le disais tout à l'heure, elle a besoin de vos suggestions pour connaître les problèmes sur lesquels elle doit porter son attention ; n'hésitez donc pas à les lui faire connaître.

Mention spéciale doit être faite aussi de deux Equipes dont votre Comité a jugé la création nécessaire au cours de l'année écoulée, chargées de l'étude, l'une des Attributions Générales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, l'autre des problèmes posés par l'insuffisance des crédits ouverts au Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

Considérant qu'au dessus de l'étude des problèmes immédiats, sa tâche essentielle devait être de veiller à la défense des intérêts permanents, votre Comité s'est préoccupé de ce que certains ont appelé la perte de vitesse du Corps des Ponts et Chaussées et a été conduit à considérer que ce problème révélait deux aspects, en quelques sorte complémentaires : d'un côté, la primauté de ce Corps se trouve compromise et appelle sans doute des mesures d'ordre très divers, tendant à revaloriser, dans le sens le plus large, le titre d'Ingénieur des Ponts et Chaussées ; de l'autre, on peut se demander si les crédits, de plus en plus chichement mesurés — surtout si l'on tient compte de l'augmentation des prix — à l'Administration des Travaux Publics ne contribuaient pas à reléguer les Ingénieurs des Ponts et Chaussées au second plan, alors qu'au contraire la conception et l'exécution de grands travaux d'équipement leur redonneraient la place et l'audience auxquelles ils ont droit.

D'où la création des deux Equipes chargées l'une d'étudier les Attributions Générales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et de procéder, à cet effet, à une vaste enquête et que j'appellerai du nom du son chef, l'Equipe **Couteaud** ; l'autre des crédits nécessaires à l'équipement du réseau routier, des voies navigables et des ports maritimes, et dont M. l'Inspecteur Général **Mitault** a bien voulu se charger.

Les travaux de la première Equipe ont donné lieu à un large échange de vues avant-hier matin.

Je me plais à souligner que la nombreuse assistance qu'avait attiré notre séance de travail, établit, à mon avis, que votre Comité a vu juste en décidant la création de l'Equipe **Couteaud**. Cette création répond certainement à un besoin et la participation que beaucoup d'entre vous avez apportée à ses premiers travaux est un précieux encouragement.

Cette participation apparaît d'ailleurs la seule formule valable pour traiter des problèmes de l'ampleur de ceux que nous avons ainsi mis sur le chantier : à la base le concours de chacun apportant, comme **Couteaud** l'a souligné, sa contribution en faisant part de ses observations sur un ou quelques points du questionnaire, qu'il connaît bien ou auquel il a mûrement réfléchi ; puis l'Equipe, chargée de dépouiller les résultats et d'en dégager les lignes essentielles ; enfin le Comité, qui ayant défini la politique à suivre, a la mission de l'appliquer. C'est la seule formule qui permette un travail efficace. Votre Comité, souvent harcelé par la solution des problèmes immédiats, ne peut suivre les problèmes fondamentaux que si chacun de vous les lui fait connaître.

Je noterai ici les premiers résultats qui se sont dégagés de l'échange de vues d'avant-hier.

Nous sommes tous d'accord sur l'importance à donner au caractère interministériel de notre Corps :

— sur le plan local, par le fait que l'Ingénieur en Chef, Chef de Service, répond toujours présent à toute demande d'études, qu'elle soit strictement ou non du ressort de son Service, qui lui est présentée,

— sur le plan ministériel, par le fait que notre Administration doit offrir son concours à toutes celles qui ont à étudier des problèmes techniques relevant de notre compétence, c'est-à-dire essentiellement des problèmes de travaux publics.

Ceci pose le problème des mises en Service détaché, qu'il y aura lieu d'étudier avec la plus grande attention.

Nous avons également stigmatisé les temps perdus à des besognes d'ordre secondaire, administratif ou budgétaires notamment, faute d'une aide convenable ; nous avons ainsi reposé le problème de l'organisation de nos Services et plus généralement celui de la réforme administrative. Il est bien évident que rien ne pourra être fait, tant que nous serons enserrés dans les rêts d'une réglementation financière absurde, qui préférera l'embauchage de plusieurs auxiliaires à bas salaire à celui d'un seul agent qualifié à salaire élevé, qui accumule les contrôles — voire les Commissions de contrôle d'opérations immobilières — qui font perdre du temps et augmenter les dépenses. Mais il nous appartient, je le pense fermement, non seulement de jeter le cri d'alarme, mais de présenter des solutions.

Enfin, nous nous sommes préoccupés de notre formation et particulièrement de celle de Camarades spécialisés dans telle ou telle branche, technique ou économique. Le problème n'a pu qu'être posé, les réponses fournies à ces points du questionnaire étant encore peu nombreuses ; c'est un point sur lequel votre Equipe aimerait particulièrement recevoir des suggestions.

Les résultats obtenus jusqu'ici par l'Equipe « Crédits » sont beaucoup plus fragmentaires : de trop nombreux Ingénieurs en Chef n'ont pas encore répondu à notre questionnaire. Sans doute certains pensent-ils que ces questionnaires s'ajoutent à ceux que leur adresse l'Administration elle-même ; ils ne font cependant pas double emploi, en ce sens que votre Comité ne peut pas demander à l'Administration tous les renseignements dont il peut avoir besoin, qui ne sont d'ailleurs pas identiques à ceux nécessaires à l'Administration, ne serait-ce que parce qu'ils ne sont pas destinés à être exploités dans le même but.

En revenant sur ce que je disais tout à l'heure à propos de l'Equipe **Couteaud**, j'insiste sur ce que votre Comité ne peut utilement travailler que sur les éléments que vous lui fournissez ; répondez donc avec bonne grâce à ses questionnaires, même s'ils vous paraissent un peu fastidieux.

Pour en revenir à l'Equipe « Crédits », des renseignements obtenus, semblent se dégager les premières conclusions suivantes : les crédits alloués au Ministère pour les routes, dans la période actuelle de remise en état au titre d'entretien différé, ne sont que la moitié des crédits nécessaires ; et une fois cette remise en état achevée, les crédits d'entretien courant devraient être majorés de moitié pour le réseau routier.

Pour celui-ci, les problèmes d'améliorations ont reçu, dans l'immédiat, par la création du fonds d'investissement spécial, décidé par le Parlement à la fin de l'année dernière, une solution partielle, mais importante ; aussi bien, le Comité a-t-il estimé qu'il y avait lieu d'en féliciter et d'en remercier, en votre nom, M. Antoine Pinay. Sans doute, les espoirs mis dans ce fonds ont-ils subi de rudes assauts ces temps derniers, mais il semble bien qu'il subsistera avec une dotation initiale suffisante.

L'évocation de ces problèmes d'équipement me conduit à souligner l'intérêt que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées doivent attacher aux programmes d'aménagement du territoire et aux réalisations permises par le fonds d'aménagement institué par la loi du 2 août 1950 ; cet aménagement repose essentiellement sur les travaux d'équipement préalable des grands Services publics (voies de communication — énergie — eau et assainissement).

Le lien entre ces programmes d'aménagement du territoire et les programmes de travaux routiers, que le fonds d'investissement dont j'ai parlé tout à l'heure doit permettre d'entreprendre, n'a pas besoin d'être souligné, non plus que la part que nous devons prendre à la coordination des opérations de voirie et des opérations d'aménagement, qu'il s'agisse d'habitations ou de zones industrielles.

Vous penserez certainement, avec votre Comité, que l'Equipe « Reconstruction » devra suivre d'une façon vigilante cette importante question ; mais, je le répète, sa vigilance et son action dépendent de vous, des faits dont vous l'informez, des suggestions que vous lui présenterez.

4°. — Traitements. — Rémunérations.

a) Comité d'Etudes et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique.

Le reclassement accompli en 1950, l'année 1951 a vu se lever le problème d'une revalorisation générale des traitements auquel la grève du Corps de l'Enseignement Secondaire a donné un relief spécial.

Votre Comité a jugé que, dans les circonstances où ce mouvement se présentait, il ne pouvait qu'en suivre l'évolution, sans appuyer, même par une déclaration de forme, les fonctionnaires de l'Enseignement. Mais il a suivi avec attention la création et le rôle joué dans ces circonstances par le Comité d'Etude et de Liaison pour la défense de la fonction publique. Ce Comité, qui est un groupement de fait de représentants de divers grands Corps de l'Etat, a envisagé de prendre la forme juridique d'une Union d'Associations et de Syndicats régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 et de réunir à cette occasion le plus grand nombre possible de Groupements de Hauts Fonctionnaires, tout en laissant une large autonomie à chacun d'eux. Le Comité du P.C.M., sollicité pour participer à la fondation de cet Organisme, a donné son accord et a désigné son Président et un de ses Vice-Présidents comme représentant de notre Association.

En fait, la constitution d'un organisme juridique a appelé certaines réserves de la part d'un certain nombre de Groupements et notamment des représentants du Conseil d'Etat et de la Cour des Comptes. Cette constitution a donc été différée et l'on s'est borné à resserrer le lien de fait existant par un protocole d'accord. Nous devons

nous féliciter des contacts qui peuvent ainsi être pris avec les autres grands Corps de Fonctionnaires, et qui doivent permettre une action commune en vue de défendre les intérêts des grands serviteurs de l'Etat.

b) Primes de rendement.

L'achèvement du reclassement devait entraîner, comme je vous l'annonçais l'an dernier, la révision du régime des indemnités accessoires et particulièrement des primes de rendement. En fait, il a fallu toute l'année de négociations avec les Ministères des Finances et du Budget, pour fixer, en ce qui concerne les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, le nouveau régime des primes de rendement.

Les taux de celles-ci étaient jusqu'alors fixés par un décret du 7 juillet 1945, mais les crédits inscrits au Budget n'avaient pas suivi l'augmentation des traitements, si bien que les primes versées étaient restées très inférieures à celles qui auraient dû découler normalement du décret.

Le Ministère des Finances a proposé au Ministère des Travaux Publics, de modifier le décret de 1945 en réduisant les taux sensiblement de moitié, pour tenir compte du fait nouveau constitué par la loi du 29 septembre 1948 et de calculer les primes sur les traitements en vigueur, les crédits nécessaires à cet effet étant octroyés dès l'année 1951. Il en résultait une majoration de 30 % environ du crédit des primes de rendement.

Votre Comité a estimé que l'intervention de la loi du 29 septembre 1948 constituait bien, pour le Corps des Ponts et Chaussées, un élément nouveau pouvant justifier une réduction des taux anciens ; mais il a précisé que, dans ces conditions, la même réduction ne saurait être étendue à d'autres Corps que ceux des Ponts et Chaussées et, en particulier, que nos Camarades des Mines devaient conserver intégralement le bénéfice des taux fixés en 1945. Par ailleurs, nous avons précisé qu'une réduction aussi importante ne pouvait être envisagée qu'en rétablissant la possibilité du versement de primes analogues par les collectivités locales au titre du Service Vicinal.

Finalament, le décret du 3 janvier 1952 a fixé les taux des nouvelles primes à peu près dans les conditions proposées par les Finances et son application a pu être faite pour l'année 1951, apportant une amélioration sensible aux primes perçues antérieurement.

Par contre, pour ce qui concerne les Ingénieurs des Mines, la question n'a pu être résolue de façon satisfaisante. Malgré les observations que j'ai rappelées tout à l'heure et l'opposition du Syndicat des Ingénieurs des Mines, la Direction du Budget a imposé à ceux-ci les modalités adoptées pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Cependant la porte n'est peut-être pas fermée à de nouvelles négociations qui permettraient d'aboutir à un régime mieux adapté aux conditions particulières au Corps des Mines.

c) Situation des Ingénieurs Elèves.

La dernière Assemblée Générale avait donné mandat au Comité (je cite les termes de la motion adoptée) « de rechercher les moyens d'améliorer substantiellement la situation des Ingénieurs Elèves, au besoin, si aucune solution normale ne pouvait être trouvée, en cher-

« chant à organiser une participation de fait des Ingénieurs Elèves aux honoraires ».

Votre Comité s'est penché très attentivement sur cette question. L'Equipe « Personnel », à qui l'étude en avait été confiée, avait estimé que le problème consistait en fait à aider les Ingénieurs Elèves mariés ou en situation difficile et elle avait envisagé à cet effet la possibilité d'une participation sur la part des Ingénieurs dans la réserve départementale des honoraires. Cette solution, qui aurait sans doute soulevé des difficultés comptables et qui, de toute façon, n'aurait pu s'étendre aux Ingénieurs Elèves des Mines, n'a pu être retenue par les représentants des Ingénieurs Elèves.

En définitive, après de larges échanges de vues, votre Comité a constaté qu'une solution convenable ne pouvait être trouvée dans le sens d'une participation aux honoraires et il n'a pu qu'en revenir à ses conclusions antérieures tendant à suivre attentivement cette question et à veiller à ce que la situation des Ingénieurs Elèves ne pèse pas sur le choix de la carrière à la sortie de l'Ecole Polytechnique, compte tenu notamment des avantages qui ont été accordés récemment aux corps militaires. En fait, il n'a été porté à notre connaissance aucun élément nouveau dans ce domaine, notamment dans la situation des Ingénieurs Elèves des autres Corps techniques, permettant d'engager une intervention tendant à obtenir une amélioration de la situation de nos jeunes Camarades.

d) Retraites.

Tout en portant son attention sur les rémunérations des Ingénieurs en activité ou de ceux qui allaient y entrer, votre Comité n'a pas perdu de vue le sort des Camarades retraités, ou de ceux — et de leurs ayants-droits — frappés par un arrêt prématuré de leur carrière.

C'est ainsi qu'il est intervenu, par une lettre du 24 août 1952 près de nos Ministres, pour appeler leur attention sur la proposition de loi **Le Couturier**, tendant notamment à fixer le minimum vital à 100 % — et non 80 % comme actuellement — du traitement correspondant à l'indice 100. Aucune suite n'a été donnée, à notre connaissance, à cette proposition et on peut se demander si la prochaine loi de Finances contiendra une disposition retenant ces suggestions. Cela serait pourtant d'autant plus justifié que la revalorisation de 1951 n'a incorporé, au traitement hiérarchisé, qu'une faible partie de l'amélioration accordée aux bénéficiaires du traitement de base.

Dans le même esprit, votre Comité a examiné les conditions d'attribution du capital-décès, selon lesquelles ce capital n'est dû que pour les Fonctionnaires décédés avant l'âge de 60 ans. Votre Comité a estimé qu'il serait juste que cette restriction soit supprimée dans le cas où le fonctionnaire intéressé laisserait au moins un enfant à charge et, considérant que la question intéressait l'ensemble des Fonctionnaires, il a demandé aux Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées appartenant à des Fédérations de suggérer à celles-ci l'opportunité d'une intervention dans ce sens auprès du Ministre des Finances.

Enfin, à sa demande, l'Equipe « Personnel » a entrepris une étude sur les conséquences des accidents de service entraînant une incapacité permanente, pour lesquels le régime des Fonctionnaires est différent du régime

général de la Sécurité Sociale. Cette étude est en cours, compte tenu notamment de la situation des sociétés nationalisées à cet égard et votre Comité ne manquera pas, le cas échéant, d'attirer l'attention de l'Administration sur les améliorations qu'il serait possible d'apporter à la situation actuelle.

e) Frais de Missions et de Tournées.

J'ai déjà signalé l'an dernier les anomalies que donnait, pour nos Corps, le décret du 28 décembre 1949, classant les fonctionnaires dans les groupes suivant leurs indices de traitement, ainsi que les démarches faites par votre Comité, avec l'appui de l'Administration, pour faire disparaître cette situation.

Cette affaire n'a malheureusement pas pu être encore réglée du fait de l'opposition incompréhensible du Ministère des Finances. Aux dernières nouvelles, celui-ci semble cependant s'être enfin rendu compte de la nécessité d'une réforme et envisagerait une refonte d'ensemble du décret en cause.

f) Taux de remboursement des voitures personnelles.

Les conditions d'utilisation des voitures personnelles des Fonctionnaires pour les besoins de leur service ont fait l'objet de vives attaques dans le courant de l'année 1951. La Fonction Publique a voulu en effet faire adopter par le Conseil des Ministres un texte modifiant les décrets des 9 octobre 1947 et 30 mars 1949 dans le sens d'une restriction des facilités offertes par ces textes et même d'une réduction des taux de remboursement.

Grâce à une action énergique, effectuée en liaison avec les Ingénieurs des T.P.E. et les Ingénieurs du Génie Rural, la mesure envisagée a pu être écartée. Votre Comité a tenu, à cette occasion, à attirer tout spécialement l'attention de notre Ministre sur la gravité de la question pour la bonne marche des Services des Ponts et Chaussées qui, chargés du service routier, se trouvent dans une situation toute particulière à cet égard.

Nous devons, dans ce domaine, faire preuve d'une vigilance toute particulière pour éviter que de nouvelles difficultés ne surgissent.

Mais votre Comité a estimé que nous ne pouvions nous en tenir là et qu'il était inadmissible de conserver toujours les taux de remboursement fixés en 1949, alors que les dépenses afférentes à l'utilisation des voitures ont subi des hausses importantes depuis cette époque. Une étude détaillée a été établie sur le prix de revient des voitures (sous forme de mise à jour de l'étude de juillet 1950) et une intervention vient d'être faite auprès de notre Ministre pour demander que les taux actuels soient relevés d'urgence.

5°. — Enseignement.

L'action de votre Comité se poursuit par l'intermédiaire des Camarades qui les représentent au sein du Conseil de Perfectionnement de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées ; le remplacement, survenu en cours d'année, de nos représentants va nous conduire à renouveler notre action antérieure, dans ce domaine dont je n'ai pas besoin de souligner l'importance.

6°. — Centres de Distribution d'Electricité.

Nous avons eu à suivre et particulièrement l'Equipe compétente, l'enquête ouverte en mai et juin 1950 sur

la consistance territoriale des Etablissements Publics de distribution prévus par les articles 2 et 21 de la loi de Nationalisation du 8 avril 1946 ; également à nous préoccuper d'obtenir que le Statut de ces Etablissements Publics prévoit la possibilité pour les Ingénieurs en Chef du Contrôle d'assister aux séances du Conseil d'Administration.

Une intervention en ce sens fut faite en mai 1951 auprès du Cabinet du Ministre de l'Industrie et de l'Énergie par votre Président et quelques Camarades de l'Équipe « Electricité ». S'il ne fut pas possible d'obtenir que le projet de Statut en cours de discussion au Conseil d'État fût modifié dans le sens demandé, l'assurance fut donnée cependant que l'Administration adresserait des directives aux Commissaires du Gouvernement de ces Etablissements Publics, pour engager à demander aux Conseils d'Administration d'autoriser les Ingénieurs en Chef du Contrôle à assister aux séances lorsqu'ils le jugeraient utile.

En ce qui concerne la date éventuelle de début de fonctionnement de ces Etablissements Publics de Distribution, il peut être indiqué que, d'après les renseignements recueillis, le Ministère des Finances est défavorable à leur création et que, compte tenu du peu d'intérêt que les parlementaires semblent porter actuellement à la mise en place de ces Etablissements publics, il ne faut guère compter pour le moment, sur leur prochain fonctionnement.

7°. — Divers.

a) Bulletin.

Le compte-rendu de notre Trésorier vous montrera tout à l'heure qu'au cours de l'Exercice 1951, le Bulletin s'est sensiblement suffi à lui-même : compte tenu des frais généraux d'administration qui lui sont propres, ses dépenses ont été de 2.797.844 francs et les recettes de 2.801.218 francs, soit, une plus value de recettes de 3.374 francs et ceci pour douze numéros.

Il avait été envisagé d'éditer un treizième numéro consacré à un annuaire des Ingénieurs de nos deux Corps ; mais, outre la difficulté d'obtenir des Camarades l'envoi des renseignements indispensables à cet effet, les conditions de recherche de la publicité propre à cet annuaire font que l'édition de celui-ci doit de nouveau être ajournée.

Je remercie enfin, outre notre Camarade **Prot** et notre Secrétaire Administratif, responsables de l'édition, les Camarades qui se dévouent à produire les articles techniques indispensables pour conserver au Bulletin les avantages inhérents à son caractère d'information générale. J'espère qu'ils feront école, que leur exemple sera suivi et qu'ainsi la rédaction du Bulletin disposera toujours du volant d'articles nécessaires à sa présentation. J'espère aussi que vous voudrez tous porter attention à nos Publications et en particulier répondre à ses communiqués, qu'il s'agisse du paiement des cotisations ou de faire connaître votre situation, votre adresse, renseignements indispensables, à défaut de l'Annuaire envisagé, à tenir à jour la liste des Membres de notre Association, comme notre Statut nous y oblige.

b) Activité des Groupes.

Comme l'année précédente, je me suis attaché à par-

ticiper à la vie des Groupes de Province, en assistant à leurs réunions. Seuls jusqu'à ce jour, les Groupes de Bordeaux et de Toulouse n'ont pas eu ma visite : Amicalement, je rappelle aux Membres de ces Groupes, et à leurs Délégués, que je serais fort heureux de leur faire une visite, si vous-mêmes tout à l'heure et le nouveau Comité qui sortira des élections auxquelles il va être procédé, voulez bien me renouveler votre confiance, pour la troisième — et dernière — année de mon mandat.

Nous nous sommes particulièrement attachés à donner une vie propre au Groupe de Paris auquel sa constitution comme ses liaisons géographiques peut-on dire avec le Comité, apportent quelque difficulté à se manifester. Quelques dévoués Camarades ont cependant bien voulu se charger, les uns, d'assurer les liaisons internes entre les différentes catégories dans lesquelles se classent les nombreux Membres de ce Groupe, les autres, l'organisation de rencontres analogues à celles des Groupes de province. J'espère que l'année 1952 verra la réalisation de ces efforts et qu'ainsi seront mieux noués les liens qui doivent unir entre eux les Camarades d'un Groupe et les Groupes eux-mêmes au Comité.

Pour reprendre une image souvent employée en matière d'organisation, les Groupes répondent, sur le plan horizontal, à ce que sont les Équipes de travail dans le plan vertical. Ils sont donc, comme celles-ci, un des facteurs essentiels de la vie de notre Association ; c'est par eux que vous pourrez le mieux faire connaître vos préoccupations qui, transmises par vos Délégués, peuvent être confiées par le Comité à l'étude des Équipes spécialisées.

Il en est particulièrement ainsi du Groupe de la France d'Outre-Mer — ainsi votre Comité a-t-il décidé dernièrement de dénommer l'ancien Groupe Colonial. La dispersion des Camarades qui en font partie — et le Comité a décidé que ceux des départements d'Outre-Mer continueraient à relever de ce Groupe — leur fait à tous un devoir absolu de signaler les problèmes qui les préoccupent à leur Délégué, notre Camarade **Armengaud**. Ainsi seulement ces problèmes pourront être connus de votre Comité et étudiés. J'ajoute aussi que ceux des Membres de ce Groupe qu'un congé ou tout autre motif appellent à séjourner dans la Métropole se doivent de nous le faire connaître et de venir participer aux réunions du Comité, qui leur sont largement ouvertes.

Je me dois ici de remercier à nouveau mes Camarades d'Afrique du Nord — plus spécialement d'Algérie et de Tunisie — de l'accueil qu'ils ont réservé à la visite que je leur ai faite l'an dernier. Les problèmes qui, outre le désir que j'avais d'aller les rencontrer, ont motivé cette visite ne sont pas parfaitement résolus ; j'espère cependant que la solution en sera trouvée pour le plus grand bien de la position que doivent tenir les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines en Algérie.

Si les nécessités de l'horaire ne m'ont pas permis d'aller saluer nos Camarades du Maroc, les deux tournées successives que le P.C.M. fait cette année dans ce Pays contribueront à serrer les liens auxquels une Association comme la nôtre doit tenir particulièrement. J'aimerais à l'occasion de la seconde de ces tournées pouvoir rejoindre les participants à la fin de leur séjour, pour prendre contact avec nos Camarades marocains et les remercier de l'organisation de ces tournées dont la première vient de s'achever, à la complète satisfaction des participants.

c) *Tournées et Voyages.*

Le voyage annuel, tradition renouée avec succès depuis plusieurs années maintenant, a conduit le P.C.M. en Espagne l'année dernière ; en deux voyages successifs, cette tournée a réuni un nombre imposant de participants, unanimes à se féliciter du succès de cette entreprise.

Ce voyage avait été précédé, au printemps 1951, d'une visite fort instructive des Forges et Ateliers de Montataire près Creil.

Cette année, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer, le cadre choisi pour le voyage a été le Maroc, dont le développement économique, le rôle qu'il joue sur le plan mondial actuellement et l'attrait touristique justifiaient largement ce choix. Nos Camarades l'ont ratifié, puisque le nombre des adhésions dépassait celui des places disponibles, réduites à raison surtout des capacités de logement. A son grand regret, l'Equipe « Tournées » a dû procéder à quelques radiations dont les victimes, malgré leur déception, ne lui tiendront pas rigueur.

Enfin, le Comité a songé à inclure, dans le cadre des cérémonies du Cinquantenaire, des visites des installations atomiques de Saclay et du nouveau matériel sur pneus du Métropolitain. Votre participation à ces visites me dispense d'en parler plus longuement, comme de m'étendre sur les conférences qui viennent d'être données par quelques-uns de nos plus distingués Camarades. Aussi bien et-il trop tôt pour mesurer la portée de ces réunions.

Le succès de toutes ces manifestations, voyages, tournées, conférences, est la preuve de leur utilité et de leur incontestable intérêt ; il est hors de doute que nos Camarades, outre qu'ils en conservent des souvenirs attachant qui aident à notre union, en retirant de profitables enseignements dans le cadre professionnel.

d) *Service d'achats.*

Il me reste pour clore ce chapitre à mentionner l'activité du Service d'Achats du P.C.M., auquel 255 d'entre vous ont donné leur adhésion et en sont, je l'espère, satisfaits.

CHAPITRE II. — AFFAIRES SPECIALES AU CORPS DES MINES.

C'est le Syndicat des Ingénieurs des Mines, Syndicat unique groupant la presque totalité des Ingénieurs des Mines sous l'active impulsion de son Secrétaire Général, le Camarade Fischesser, qui suit les questions qui intéressent le Corps des Mines, en liaison avec votre Sous-Comité Mines. La plupart de ces questions sont d'ailleurs communes à nos deux Corps d'Ingénieurs. Je ne mentionnerai ici que celles qui sont plus spéciales au Corps des Mines.

Statut. — Commission Paritaire.

Le Statut est maintenant en vigueur depuis près de deux ans. Le reclassement des Ingénieurs des Mines dans le nouveau cadre n'a donné lieu qu'à un petit nombre de difficultés pour des cas individuels. La Commission Paritaire fonctionne de façon régulière et joue un rôle important pour les avancements, les détachements, les

mises en disponibilité, etc... Sa composition est toujours celle qui résulte des élections du 27 décembre 1950, savoir :

- Inspecteurs Généraux : **Dauvergne, Daval ;**
- Ingénieurs en Chef : **Fischesser, Delaume ;**
- Ingénieur 2^e Classe : **Stevenard ;**
- Ingénieurs 3^e Classe : **Mabife, Malet.**

Formation des Ingénieurs.

Des efforts particuliers ont été faits pour la formation des Ingénieurs des Mines.

D'une part, les Charbonnages de France, les Potasses d'Alsace et les Aciéries de Volklingen ont accepté de recevoir en stage pour une année les Ingénieurs sortant de l'Ecole des Mines, pour qu'ils acquièrent une meilleure connaissance de l'activité industrielle. Ce système a été appliqué à 2 Ingénieurs en 1950-51 et 2 autres en 1951-52. Il sera maintenu dans les années ultérieures.

D'autre part, on a pu faire admettre jusqu'à maintenant un jeune Ingénieur en Chef et trois Ingénieurs Ordinaires dans les stages de formation d'experts qui se sont succédés depuis un an aux U.S.A. sous le patronage de l'E.C.A. Ces stages qui durent six à sept mois consistent en cours d'Economie Politique, d'organisation des Affaires, etc... dans des Universités et Instituts divers, suivis de visites d'Entreprises choisies comme exemples. Ils constituent une des meilleures façon d'initier les Fonctionnaires français aux méthodes américaines.

Attributions du Service des Mines.

En ce qui concerne les attributions du Service Ordinaire, l'année 1951 a vu la mise en place d'un système élémentaire de répartition du charbon, pour parer à la pénurie brusquement survenue. La Direction des Mines a hérité des pouvoirs de répartition détenus autrefois par l'O.C.R.P.I., et fait, avec la collaboration des Charbonnages de France, des Syndicats charbonniers et des Organismes professionnels des industries consommatrices, une répartition par grands secteurs, suffisante dans la situation actuelle.

Les Ingénieurs en Chef des Arrondissements Minéralogiques sont dans leur domaine géographique les responsables de la bonne distribution du charbon qu'ils ont mission de réaliser en prenant les mesures nécessaires suivant les directives générales de la Direction des Mines.

Enfin les Ingénieurs des Mines suivent attentivement les questions posées par le statut des Entreprises nationalisées et par les modalités du contrôle dont celles-ci sont l'objet.

CHAPITRE III. — AFFAIRES SPECIALES AU CORPS DES PONTS ET CHAUSSEES.

1^o. — *Statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.*

La première question que j'ai à évoquer à ce chapitre est celle du Statut, question d'importance capitale et qui nécessite un développement tout particulier bien qu'elle n'ait malheureusement guère progressé depuis un an.

Vous vous rappelez quelle était la situation lors de notre dernière Assemblée Générale : le Ministre des Tra-

vaux Publics venait d'envoyer au Secrétariat d'Etat à la Fonction Publique le projet de Statut mis définitivement au point par l'Administration, tout en signalant dans sa lettre d'envoi que ce projet ne répondait pas aux desiderata exprimés par les Membres de notre Corps, et que, s'il ne lui avait pas paru possible d'y faire droit, il convenait, en contre partie, d'accorder le bénéfice de l'échelon 700 aux Ingénieurs en Chef ayant plus de 15 ans d'ancienneté de grade. Votre Comité avait estimé que le P.C.M. devait se présenter en demandeur devant la Fonction Publique, et l'Assemblée Générale avait appuyé cette position dans une motion dont je rappelle les passages essentiels :

« L'Assemblée Générale du P.C.M.,

« 1°) Donne mandat au Comité du P.C.M. de s'opposer à l'adoption d'un statut de caractère provisoire ;

« 2°) Elle accepte simplement, comme position d'attente, des améliorations partielles à certaines dispositions du régime actuellement en vigueur ;

« 3°) Elle maintient le mandat antérieur de faire prévaloir le projet de statut présenté en commun par le P.C.M. et les Syndicats ».

C'est dans ces conditions que votre Comité a chargé son Président de prendre, avec la Fonction Publique, des contacts qui ont révélé très rapidement, d'une part que l'on se heurtait à un refus très ferme sur l'octroi de l'indice 700, et d'autre part que la mise au point du projet de statut avec la Fonction Publique serait une affaire de longue haleine du fait des multiples difficultés soulevées par cette Administration.

Votre Comité a estimé alors désirable d'entreprendre des démarches pour obtenir, qu'indépendamment de l'ensemble du statut, l'échelon maximum 550 prévu pour les Ingénieurs Ordinaires dans la grille de reclassement soit obtenu sans plus attendre, avec, comme conséquence, la définition de nouvelles classes d'Ingénieurs. En réalité, comme sur l'ensemble du statut, nos espoirs sur ce point ont été profondément déçus lors d'une entrevue qui a eu lieu dans le courant du mois de mai avec M. le Directeur de la Fonction Publique. Ce dernier a en effet nettement déclaré que le nouveau statut ne ferait que cristalliser la situation actuelle pour les Ingénieurs Ordinaires, que l'échelon 550 ne s'appliquerait pratiquement qu'aux Ingénieurs en fin de carrière ne passant pas Ingénieurs en Chef, et que les durées moyennes pour l'accès à la 2^e et à la 1^{re} Classes du grade d'Ingénieur inscrites dans les Statuts, déjà publiés, d'autres Corps techniques n'avaient aucune signification pratique. Il apparaissait bien alors que cette question de l'indice 550 était liée à l'ensemble du statut et que la Fonction Publique prenait, sur ce point, une position en contradiction flagrante avec la loi sur le Statut général des Fonctionnaires et les inscriptions générales formulées par elle-même pour l'application de la loi.

Devant une telle difficulté, où nous nous trouvions réunis avec notre Administration puisque les idées de la Fonction Publique restaient très en-deçà du projet ministériel lui-même, votre Comité ne put que marquer son profond désappointement, et il envisagea une démarche auprès du Ministre des Travaux Publics pour attirer son attention sur l'attitude absolument abusive de la Fonction Publique, et lui demander de consulter le Conseil

d'Etat sur l'interprétation qu'il y a lieu de donner de la loi et des Instructions consécutives, pour ce qui concerne les conditions d'avancement et la normalisation des carrières.

Les élections législatives du mois de juin introduisirent malheureusement une longue période où, pratiquement, aucune intervention auprès des Membres du Gouvernement ne fut possible.

Dans le même temps, la Fonction Publique ne répondait toujours pas aux propositions faites par notre Ministre. Elle se borna à soumettre verbalement à M. le Directeur du Personnel une proposition portant sur la répartition entre les trois classes prévues pour le grade d'Ingénieur. Cette proposition ayant été communiquée à votre Comité, celui-ci a estimé qu'il n'était pas possible de donner un avis sur un point de détail sans connaître la position d'ensemble de la Fonction Publique sur notre projet de Statut. Etant donné l'atmosphère très défavorable rencontrée, votre Comité s'est même demandé si nous avions intérêt à poursuivre les discussions et si la position d'expectative qui avait dicté la conduite du P. C.M. à l'occasion de l'envoi du projet de l'Administration à la Fonction Publique ne devait pas continuer à nous servir de règle.

La présence éphémère d'un Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics spécialement chargé des affaires concernant le personnel ne nous a pas donné le loisir de faire de nouvelles démarches ; nous n'avons pu que souligner, lors d'une première visite de déférence à notre nouveau Ministre, l'importance du problème soulevé par le retard apporté à l'intervention du Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il reste d'ailleurs à apprécier si dans la conjoncture actuelle, nous ne devons pas rester sur une position d'expectative.

En dehors de cette évolution générale, l'Equipe « Personnel », suivant la parution des Statuts d'autres Corps et saisie de diverses suggestions de la part des Camarades, a étudié certaines améliorations qui pourraient être apportées au projet de l'Administration ainsi qu'à notre contre-projet. Ces améliorations, concernant les conditions d'avancement d'échelon au moment des changements de grade et les avancements de nos Camarades issus de l'examen professionnel, ont fait l'objet d'une lettre adressée le 12 janvier 1952 à M. le Ministre des Travaux Publics.

Par ailleurs, certains Ingénieurs du Cadre Latéral ont formulé un vœu relatif à la création d'un grade d'Ingénieur Principal ou d'une classe exceptionnelle pour les Ingénieurs Ordinaires ayant plus de 15 ans d'ancienneté. Votre Comité, tout en se montrant favorable à l'idée exprimée, a cependant estimé que sa présentation dans les circonstances actuelles serait de nature à rendre plus difficiles les discussions relatives à notre Statut, ainsi d'ailleurs qu'à l'octroi de l'échelon d'Ingénieur divisionnaire des T.P.E., et a décidé, dans ces conditions, que cette question devait demeurer réservée.

2°. — Commission Administrative Paritaire.

Comme je vous en avais rendu compte l'an dernier, il y a lieu d'admettre que nos règles statutaires actuelles demeurent intégralement applicables jusqu'à la parution de notre nouveau Statut particulier. Ce point de vue a d'ailleurs été confirmé par un arrêt du Conseil d'Etat

intervenir au cours de cette année. La Commission Administrative Paritaire des Ingénieurs des Ponts et Chaussées demeure donc encore du domaine de l'avenir.

Cependant, étant donné les délais qui paraissent maintenant nécessaires avant l'intervention de notre Statut particulier, votre Comité s'est penché à nouveau sur la question des garanties en matière disciplinaire et notamment sur les déplacements d'office qui, dans les circonstances actuelles, présentent une gravité certaine. Nous avons donc demandé au Ministre qu'il veuille bien ne prononcer aucun déplacement d'office sans avis du Conseil de Discipline dans sa forme actuelle, jusqu'à la parution du nouveau Statut ; ceci reviendrait à observer d'ores et déjà l'esprit du Statut futur dans le cas de déplacement d'office et se justifie par le fait qu'une telle décision constitue à l'heure actuelle une sanction plus grave que le blâme ou même l'abaissement de classe, ainsi que l'a reconnu la loi du 19 octobre 1946.

3°. — Tableau d'Avancement de 1951.

La parution, au Journal Officiel du 29 septembre 1951, du Tableau d'Avancement de l'année 1951, pour le Grade d'Ingénieur en Chef, des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, a soulevé une vive émotion dans notre Corps, ce tableau ne contenant pas le nom d'un de nos Camarades ayant figuré sur les deux tableaux précédents. Des renseignements que nous avons aussitôt recueillis, il résultait que notre Camarade avait bien été proposé par le Comité d'Avancement mais qu'il avait été supprimé par le Ministre. C'était une question de principe très grave et, au cours d'une audience spéciale, nous avons demandé au Ministre de revenir sur sa position, en lui remettant une lettre constituant recours gracieux.

Par ailleurs, votre Comité décida de prendre une consultation d'un Avocat au Conseil d'Etat, sur l'éventualité d'un recours contentieux.

Ainsi que celui-ci l'a souligné, la question revêt deux aspects :

1°) Le Ministre a-t-il le droit de modifier le Tableau d'Avancement établi par le Comité et d'en exclure un Fonctionnaire qui s'y trouvait ?

2°) Cette décision peut-elle être utilement attaquée pour détournement de pouvoir ?

Un examen très approfondi a été établi qu'il y avait lieu, pour votre Comité, de tenir compte :

a) de la nature des preuves exigées par le Conseil d'Etat pour constater le détournement de pouvoir ;

b) de la règle que s'est faite le P.C.M. de ne soulever que des questions de principe et de faire abstraction des cas particuliers ;

c) de la possibilité, pour le Camarade intéressé, de présenter un recours de son côté.

Finalement, à la majorité, votre Comité a décidé qu'il convenait d'introduire un recours fondé seulement sur l'illégalité de la décision ministérielle ; il a décidé également, à l'unanimité, qu'avant de déposer ce recours — le délai expire le 22 avril prochain — il convenait de faire une nouvelle démarche près de notre Ministre.

4°. — Statuts particuliers des Ingénieurs T.P.E. et des Adjointes Techniques des Ponts et Chaussées.

Pas plus que notre Statut particulier, le Statut parti-

culier des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat ne semble avoir beaucoup avancé au cours de l'année écoulée, le projet de l'Administration étant toujours en suspens à la Fonction Publique.

Nous avons eu, par contre, à prendre position sur le projet de Statut particulier des Adjointes Techniques établi par l'Administration et soumis au Comité Technique Paritaire. Ce projet a été établi dans le cadre d'un décret plus général fixant des dispositions communes pour tous les Adjointes Techniques des divers cadres de l'Etat. Il prévoit la création d'Adjointes Techniques Divisionnaires dans des conditions semblables à celles proposées pour les Ingénieurs T.P.E. Nous avons été amenés à formuler quelques observations à ce sujet afin que toutes les précautions utiles soient prises et demandé que certains points de détail soient précisés. Le projet vient d'être transmis par notre Administration à la Fonction Publique.

5°. — Ingénieurs des Transports.

La décision, concernant la suppression du Corps des Ingénieurs des Transports et parallèlement celle du Corps des Inspecteurs des Transports, qui paraissait imminente l'année dernière n'est pas encore intervenue ; il semble toutefois qu'elle ne saurait plus tarder, le Conseil d'Etat, d'accord sur le principe, n'ayant formulé que des observations de forme sur la présentation des textes ; ceux-ci ont été remaniés dans le sens demandé par la Direction du Personnel et nul obstacle nouveau ne devrait normalement retarder la décision qui consacrerait, comme je vous l'indiquais déjà l'an dernier, la compétence de notre Administration comme de nos Corps en matière de Transports.

6°. — Missions en temps de guerre.

Le rôle imparté au Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et par suite aux Services des Ponts et Chaussées, dans la préparation de l'organisation de la Nation en temps de guerre, a été fixé, dans ses lignes essentielles par deux décrets fondamentaux : l'un, du 19 mai 1951, relatif aux transports, l'autre du 20 novembre 1951, relatif aux Travaux Publics.

En désignant le Ministre des Travaux Publics et des Transports comme responsable dans ces deux domaines, ces textes confient une lourde et délicate mission aux Services dont nous avons la charge. Nous nous devons de mener à bien cette double mission et accepter les responsabilités qu'elle suppose.

Aussi, l'arrêté du 14 janvier dernier a-t-il créé des Services Régionaux des Ponts et Chaussées, dirigés en temps de paix, par un Ingénieur en Chef spécialement désigné ; les titulaires de ces emplois viennent d'être désignés et je suis persuadé que vous leur apporterez tous votre plus entier concours dans l'accomplissement de cette nouvelle tâche, en vue de son entier succès.

7°. — Rémunérations accessoires.

L'application de la loi du 29 septembre 1948 n'a pas donné lieu, cette année, à des difficultés spéciales, mais votre Comité a dû apporter une vigilance toute particulière aux relations avec le Syndicat des Ingénieurs-Conseils.

Ces relations ont d'ailleurs marqué une nette amélioration. A défaut d'un accord sur le plan des principes — le Syndicat ayant manifesté son désir de voir modifier le texte de la loi mais le P.C.M. étant naturellement absolument opposé à une telle solution — des contacts assez fréquents ont été maintenus à l'effet d'examiner un certain nombre de cas particuliers que le Syndicat des Ingénieurs-Conseils nous a soumis. L'étude de ces cas particuliers a d'ailleurs fait apparaître que les difficultés évoquées étaient bien souvent plus apparentes que réelles et que des solutions satisfaisantes pouvaient être trouvées très généralement par des contacts établis sur le plan local entre les représentants qualifiés des Ingénieurs-Conseils et les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, Chefs de Services. Un résultat particulièrement favorable en ce sens a été obtenu dans le département du Nord où étaient posés un certain nombre de problèmes importants. Nous avons ainsi pu faire ressortir au Syndicat que les intérêts en présence pouvaient être conciliés par des contacts à l'échelon départemental, permettant de définir le domaine d'action de chacun et, le cas échéant, de prévoir des interventions mixtes.

Il en est résulté une évolution favorable des relations avec les intéressés qui, actuellement, recherchent une meilleure organisation au sein de leur profession et, s'étant groupés en une Chambre des Ingénieurs-Conseils, demandent la création d'un Ordre, suivant ce qui existe pour les Architectes et les Géomètres.

Sur le plan administratif, il y a lieu de signaler que les modalités de répartition des rémunérations de la loi du 29 septembre 1948 en sont restées aux modalités provisoires antérieures ; il est apparu en effet qu'un régime définitif ne pourrait être mis au point qu'en fonction de la solution de divers problèmes en suspens et notamment de l'intégration du personnel auxiliaire.

Par ailleurs, une mention doit être faite des instructions données par le Ministère au sujet de l'imputation des dépenses faites à l'occasion d'interventions pour les collectivités locales. Ces instructions reprennent, dans leur ensemble, une étude faite par le P.C.M., qui avait été communiquée précédemment aux Ingénieurs en Chef sous forme de recommandation.

En définitive, nous devons nous féliciter que l'application de la loi du 29 septembre 1948 continue à se faire dans de bonnes conditions et montre ainsi la correction et l'opportunité du système. Pour maintenir cet état de choses, nous devons continuer à veiller à ce que nos interventions pour les collectivités locales s'effectuent toujours dans les conditions les plus régulières et ne puissent jamais donner lieu à critique.

Vous vous rappelez par ailleurs que, en conformité avec l'article 3 de la loi du 29 septembre 1948, un certain nombre de Conseils Généraux avaient voté des crédits pour l'attribution aux Fonctionnaires des Ponts et Chaussées chargés de la gestion du Service Vicinal, de compléments de primes de rendement pour pallier l'insuffisance des crédits de primes de rendement inscrites au budget de l'Etat. Nous n'avons pu obtenir satisfaction sur les inscriptions budgétaires correspondantes, malgré que le bien fondé de notre position juridique ait été reconnu par le Ministère de l'Intérieur. L'intervention du décret du 3 janvier 1952 sur les primes de rendement Etat apporte un élément nouveau dans la question, et votre Comité étudie les conséquences qu'il y a lieu d'en

lirer pour ce qui concerne l'attribution de primes de rendement par les départements pour la gestion du Service Vicinal.

8°. — Frais de déplacements du Service Vicinal.

Cette question a soulevé de nombreuses difficultés au cours de l'année écoulée, le Ministère des Finances ayant, par une circulaire aux Trésoriers-Payeurs Généraux, interdit le paiement d'indemnités pour remboursement de frais (et notamment de frais de déplacements) par les départements aux Fonctionnaires des Ponts et Chaussées, en s'appuyant sur l'Ordonnance du 17 mai 1945.

Bien que notre Ministre ait tout de suite protesté contre cette position abusive, le Ministère des Finances a cru devoir maintenir sa décision et ce n'est qu'après de nombreuses démarches et avec un retard important que, dans le courant du troisième trimestre, le rétablissement provisoire du régime antérieur a pu être obtenu. Mais le Ministère des Finances avait subordonné son acceptation à l'établissement d'un nouveau régime, qui fut étudié par la Direction du Personnel et prévoyait l'institution d'un compte courant centralisateur dans chaque département. Nous avons fait quelques observations sur ce système qui, finalement, semble devoir être abandonné et simplement remplacé par une centralisation comptable chez les Ingénieurs en Chef des frais de déplacements.

Il convient de noter à ce propos, un avis intéressant du Conseil d'Etat ; consulté par le Ministère des Finances, cette haute juridiction a fait observer que la loi du 29 septembre 1948 emportait, pour les Fonctionnaires des Ponts et Chaussées, dérogation à l'Ordonnance du 17 mai 1945, apportant ainsi confirmation de la légitimité du premier texte.

Nous devons souhaiter qu'une solution intervienne rapidement pour mettre fin aux accords très provisoires du Ministère des Finances, qui ont perturbé très sérieusement la marche des Services l'an dernier, et qui constituent toujours une incertitude irritante.

9°. — Reconstruction et Urbanisme.

a) Indemnités.

L'action poursuivie pour la suppression des plafonds et pour une meilleure répartition des abattements imposés par l'insuffisance des crédits budgétaires a eu partiellement satisfaction.

Une circulaire du M.R.U., en date du 16 octobre 1951, a relevé le plafond des vacances à compter du 1^{er} janvier 1951.

La circulaire précise que, si les crédits budgétaires s'avéraient insuffisants, un abattement proportionnel à l'insuffisance globale constatée serait effectué en fin d'exercice sur les sommes revenant à chaque Service.

Ces dispositions ont paru satisfaisantes à votre Comité.

b) Missions permanentes du M.R.U.

L'aménagement du territoire et le logement sont maintenant considérés comme des problèmes de première importance qui justifient des services permanents auxquels un certain nombre d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées participe activement, soit en Service détaché, soit en cumul de fonctions. En outre, nous devons revendiquer un rôle actif dans les programmes d'aménagement du terri-

toire et surtout dans tout ce qui concerne les Services publics.

A ce propos, nous devons prendre garde à la tendance exprimée dans la Circulaire M.R.U. du 16 octobre 1951 déjà citée, selon laquelle il conviendrait de réduire l'importance de la collaboration apportée à ce Ministère par les autres Administrations.

10°. — Travaux pour le Secrétariat d'Etat à l'Air.

Les Services des Ponts et Chaussées se sont vus confier, au cours de l'année écoulée, de très importants travaux d'infrastructure aérienne pour le compte du Secrétariat d'Etat à l'Air et de la Mission de Liaison. Ces travaux constituent une surcharge provisoire très lourde pour les Services et peuvent être assimilés aux travaux de Voirie et Réseaux divers qui nous ont été confiés par le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Aussi votre Comité s'est-il maintenu en liaison avec notre Direction du Personnel et avec le Service Infrastructure du Secrétariat d'Etat à l'Air pour examiner dans quelles conditions il pourrait être tenu compte de cette situation. Les solutions envisagées sont toujours à l'étude, mais nous espérons qu'elles pourront maintenant aboutir assez rapidement.

11°. — Contrôle des Travaux du Ministère de l'Education Nationale.

Le contrôle des travaux effectués par diverses collectivités et subventionnés par le Ministère de l'Education Nationale ou le Ministère de la Santé Publique a fait cette année, à nouveau, l'objet de débats importants au sein de votre Comité. A vrai dire, une opinion unanime n'a pu être dégagée, certains pensant que nous devons maintenir intégralement notre intervention dans ce contrôle et d'autres estiment que, du fait notamment de la création du M.R.U., nous ne devons insister que pour conserver le contrôle des travaux de Génie civil.

Votre Comité a ainsi estimé que cette importante question pourrait être très utilement débattue au sein de l'Equipe « Attributions Générales », à l'examen de laquelle elle est soumise actuellement.

12°. — Relation avec les Ministères de l'Intérieur et de l'Agriculture.

Comme les années précédentes, les deux Equipes « Intérieur » et « Agriculture » ont travaillé en commun dans l'étude de diverses questions intéressant l'une et l'autre.

a) Travaux de protection contre l'incendie dans les Communes rurales.

Une Circulaire récente du 10 décembre 1951 rappelle que lorsque les travaux envisagés ne donnent lieu qu'à l'attribution d'une subvention du Ministère de l'Intérieur, ils entrent dans le cadre d'application du Décret du 19 mai 1937, qui prévoit que le contrôle technique local est exercé par le personnel du Service des Ponts et Chaussées.

b) Voirie Communale et Voirie Agricole.

L'Equipe suit toujours attentivement cette question qui, au cours de l'année 1951 ne paraît pas avoir évolué,

bien que des articles parus récemment envisagent la création d'une Voirie agricole gérée par des Associations de propriétaires desservis par lesdits chemins.

c) Recherche d'eau. Travaux d'adduction d'eau potable.

L'année dernière, il avait été signalé dans le Rapport Moral les démarches entreprises auprès du Directeur Général du Génie Rural et de l'Hydraulique Agricole, en vue de modifier les modalités d'application de la loi du 21 juillet 1950 sur les recherches d'eau. Des démarches avaient été entreprises spécialement en vue de ménager, dans la période transitoire, les intérêts des Services des Ponts et Chaussées, dans le cas où ils auraient été chargés des travaux d'adduction d'eau. La Circulaire du 28 mai 1951 ne nous donnant pas satisfaction et estimant qu'il s'agissait surtout de la défense de nos intérêts moraux, il avait été demandé que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées puissent avoir délégation des pouvoirs de l'Ingénieur en Chef du Génie Rural pour l'établissement et la présentation des projets, ainsi que pour la direction des travaux. Cette nouvelle demande s'est heurtée à une fin de non recevoir.

Par ailleurs, dans certains départements, des difficultés se produisent pour l'élaboration des programmes annuels d'alimentation en eau potable. La constitution d'une Commission Départementale des Eaux à laquelle participeraient les Ingénieurs en Chef du Service Ordinaire et de Navigation intéressés et les Ingénieurs en Chef des Mines, sur laquelle le Ministre des Travaux Publics a donné un avis favorable, serait de nature à aplanir certaines de ces difficultés, tout en permettant par une coordination des divers points de vue d'aboutir à des solutions d'ensemble rationnelles et économiques. Le Comité est ainsi favorable à leur création.

d) Fonds National d'Amortissement des distributions d'eau.

Il faut encore signaler une proposition de loi déposée en juillet 1951 tendant à créer un Fonds National d'amortissement pour les charges d'adduction d'eau, s'inspirant du Fonds National actuellement existant pour les distributions d'énergie électrique. Ce texte risque de soulever des difficultés du fait du grand nombre de régies existant pour les distributions d'eau. Votre Equipe suit cette question, qui paraît d'ailleurs dépasser le cadre des travaux de l'Equipe.

Enfin, en terminant, il convient de signaler une première prise de contact récente entre le P.C.M. et le Syndicat des Ingénieurs T.P.E. d'une part et l'Association des Ingénieurs du Génie Rural et les Syndicats des Ingénieurs des Travaux Ruraux d'autre part, contact qui, outre l'étude des problèmes communs sous leur aspect général, serait sans doute de nature à aplanir dans certains cas des difficultés particulières.

13. — Frais de Contrôle des gares routières.

Le P.C.M. a été saisi d'une étude de la Direction Générale des Chemins de fer et des Transports au sujet des frais de Contrôle prévus par l'Ordonnance du 24 septembre 1945 sur l'organisation des gares routières publiques de voyageurs. Votre Comité a donné son accord sur les dispositions envisagées concernant les frais de Contrôle pour la construction et l'exploitation ; il a fait seulement

quelques observations de détail, notamment sur les taux à appliquer.

14°. — Relations avec le Corps Préfectoral.

Un certain nombre de Camarades ont attiré l'attention du Comité sur une Circulaire du mois de mai 1951 de la Présidence du Conseil relative à la notation des Chefs de Services par les Préfets. Après examen, votre Comité a estimé qu'il n'y avait pas lieu de s'alarmer à ce sujet, et que nous devons tenir compte à cet égard des excellents rapports existant très généralement entre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et le Corps Préfectoral. C'est dans le même esprit que nous avons répondu à une demande de nos Camarades d'Algérie, qui avaient soulevé une question relative aux attributions des Sous-Préfets.

CHAPITRE IV. — CONCLUSIONS.

Me voici au terme de mon exposé.

Le bilan de notre action apparaît assez maigre et, dans certains cas, décevant. Je ne pense pas cependant qu'il mette en cause les moyens d'action de votre Comité fidèle, dans la défense de nos intérêts matériels et moraux, au respect de l'intérêt général. Mais il traduit, pour ce qui concerne nos Corps, les difficultés qui assaillent notre Pays ; dans la conjoncture actuelle, il ne faut pas

se dissimuler que votre futur Comité aura une tâche ingrate ; je vous demande, en approuvant le compte rendu de l'action menée par celui dont les pouvoirs expirent aujourd'hui, d'apporter à son successeur la confiance de tous, qui lui est nécessaire pour l'animer, pour poursuivre sa tâche essentielle qui doit être de conserver aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines le rôle et la place de grands serviteurs de l'Etat qui sont les leurs depuis longtemps. Je vous demande aussi de lui apporter votre entier concours, par la participation active à la vie des Groupes comme des Equipes ; encore une fois, c'est de ce concours que dépend l'efficacité de votre action.

Les Conférences auxquelles vous avez assisté ces deux derniers jours auront montré à leurs auditeurs que nous sommes demeurés dignes de nos aînés et que nous pouvons inscrire des réalisations importantes au livre d'or qu'ils nous ont légué ; et la vaste enquête lancée par l'Equipe « Attributions Générales » prouve que nous n'hésitons pas à repenser les problèmes de notre formation, de notre action dans le corps social, à procéder à un profond examen de conscience ; nous en sortirons prêts à assurer notre tâche, vous dans les Services qui vous sont confiés et le P.C.M. dans la mission fixée par ses Statuts organiques.

Le Président, L. Buteau.

Rapport financier du Trésorier du P.C.M.

Conformément à l'article 20 des Statuts de notre Association, nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation les comptes de l'Année Sociale écoulée au 31 décembre 1951, soit du 1^{er} janvier au 31 décembre 1951.

I. — ADHESIONS.

La situation numérique des Sociétaires, en fin d'exercice, est la suivante :

	SOCIÉTAIRES ANNUELS			SOCIÉTAIRES PERPÉTUELS			Membres Bienfaiteurs PC	TOTAL
	PC	M	Total	PC	M	Total		
EN ACTIVITÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	35	18	53	21	8	29	—	82
Ingénieurs en Chef.....	255	54	309	38	3	41	1	351
Ingénieurs Ordinaires.....	572	36	608	9	1	10	—	618
Ingénieurs Elèves.....	48	22	70	—	—	—	—	70
	<u>910</u>			<u>68</u>				
EN CONGÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	2	—	2	1	—	1	—	3
Ingénieurs en Chef.....	26	17	43	10	7	17	—	60
Ingénieurs Ordinaires.....	61	19	80	18	1	19	—	99
EN RETRAITE :								
Inspecteurs Généraux.....	29	4	33	16	2	18	1	52
Ingénieurs en Chef.....	69	3	72	12	1	13	—	85
Ingénieurs Ordinaires.....	43	5	48	5	—	5	—	53
Totaux.....	1.140	178	1.318	130	23	153	2	1.473

L'effectif numérique des Sociétaires du P.C.M. au 31 décembre 1951 est de 1.473, contre 1.472 au 31 décembre de l'année précédente.

L'unanime adhésion des Ingénieurs Elèves de la promotion entrée en octobre 1951 tant à l'Ecole des Ponts et Chaussées qu'à l'Ecole des Mines a compensé de justesse la diminution d'effectif provenant des décès et de quelques démissions, celles-ci provenant surtout de Sociétaires ayant quitté l'Administration.

910
68
— 842

II. — RECETTES ET DEPENSES COURANTES DE L'EXERCICE.

Les dépenses se sont élevées à la somme de 3.512.882 francs se décomposant ainsi :

— Frais généraux d'administration	517.872
— Publication du Bulletin	2.797.844
— Dépenses diverses (déficit du diner, manifestation Roy , impôts, abonnements et cotisations diverses, frais de banque, etc...)	197.166
Total des dépenses	<u>3.512.882</u>

Les recettes se sont élevées à la somme de 3.591.943 francs se répartissant ainsi :

— Cotisations	781.371
— Publicité du Bulletin	2.801.218
— Intérêt des valeurs mobilières	9.354
Total des recettes	<u>3.591.943</u>

Les recettes présentent un excédent de 79.061 francs, savoir :

— Total des Recettes	3.591.943
— Total des Dépenses	3.512.882
Excédent des Recettes	<u>79.061</u>

III. — VALEURS EN PORTEFEUILLE.

Notre portefeuille comprend les valeurs suivantes, déposées en Banque et dont la valeur en Bourse était de 173.477 francs au 31 décembre 1951.

7.500 frs rente 5 % perpétuelle à 82,50	133.750
1.000 frs rente 5 % amortissable 1920 à 115	23.000
10.000 frs capital obligations Trésor 4 1/2 % à 946	9.460
5.000 frs capital S.N.C.F. 2 1/2 % à 4.175	4.175
5 obligations communales 3 % 1891 à 305	1.525
7 obligations Djibouti 3 1/2 % à 191	1.337
1 obligation Chemin de fer Yunnan 3 % à 230	230
Total	<u>173.477</u>

Il comprend en outre 32 actions de la Maison des Mines comptées pour leur valeur d'achat, soit 16.000 francs.

La valeur totale du portefeuille au 31 décembre 1951 était donc de 189.477 francs contre 189.397 francs l'année précédente, soit une augmentation de 80 francs.

Le portefeuille a subi quelques modifications au cours de l'exercice : les valeurs de chemins de fer (Ouest et Orléans) ont été regroupées en un titre unique S.N.C.F. 2 1/2 %, une obligation communale 3 % 1891 a été amortie et les titres de rente ont été également regroupés.

IV. — FONDS DE L'ASSOCIATION.

Aux termes des articles 24 et 25 des Statuts, les fonds de l'Association se divisent en deux.

A) Le fonds social, constitué par le versement des cotisations rédimées ; l'Assemblée Générale peut seule autoriser le Comité à disposer du fonds social ; les revenus de ce fonds sont affectés aux dépenses courantes.

A) Le fonds de réserve, constitué par le versement des excédents des recettes des Exercices antérieurs : l'Assemblée Générale peut décider le versement d'une partie de ce fonds social.

A. — Fonds social.

En raison des conditions économiques et des variations de la valeur de la monnaie, il avait été décidé que les admissions nouvelles aux cotisations à titre de Sociétaire perpétuel et au titre de Membre Bienfaiteur étaient suspendues jusqu'à nouvelle décision de l'Assemblée Générale. Il a été sursis également à une révision du montant des cotisations des Sociétaires Perpétuels du P.C.M. Le moment ne paraît pas encore venu de reconsidérer ces décisions.

Aucune cotisation rédimée n'a été reçue ; mais le fonds social fixé à la somme de 148.050 francs, à la fin de l'Exercice précédent, s'est augmenté de 80 francs représentant l'augmentation de valeur du portefeuille ; le fonds social s'élève ainsi au 31 décembre 1951 à la somme de 148.130 francs.

B. — Fonds de réserve.

A la fin de l'Exercice 1950, le fonds de réserve s'élevait à 325.519 francs. Il est à majorer de l'excédent des recettes de l'Exercice.

— Fonds de réserve au 31 décembre 1950	375.519
— Excédent des Recettes de l'Exercice 1951	79.061
	<hr/>
Fonds de réserve au 31 décembre 1951	404.580
	<hr/> <hr/>

V. — BILAN.

Actif

Portefeuille	189.477
Compte Chèques Postaux	331.119
Compte en Banque	32.114
	<hr/>
Balance	552.710
	<hr/> <hr/>

Passif

Fonds social	148.130
Fonds de Réserve	404.580
	<hr/>
Balance	552.710
	<hr/> <hr/>

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

Le Trésorier,
E. Marcel Prot.

COMPOSITION DES SOUS-COMITÉS DES SECTIONS PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES

à la suite des Elections du 30 Mars 1952

Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées

A. — BUREAU.

Président : M. **Buteau**.
Vice-Présidents : MM. **Couteaud** et **Lambert**.
Secrétaire : M. **Filippi**.

B. — DELEGUES GENERAUX.

MM. **Buteau, Cassard, Curet, Gueydon de Dives, Lamouroux, Michel Legrand, Lerouge, Saint-Requier, Wahl** et **Wennagel**.

C. — DELEGUES DE GROUPE.

Groupe de Paris : MM. **Arquié, Pierre Cot, Filippi, Lambert, Leroy** et **Prot** ;
Groupe d'Amiens : M. **Brandeis** ;
Groupe de Nancy : M. **Carpentier** ;
Groupe de Lyon : M. **Thiébaud** ;
Groupe de Toulouse : M. **Mialet** ;
Groupe de Bordeaux : M. **Renoux** ;
Groupe de Marseille : M. **Couteaud** ;
Groupe d'Orléans : M. **Coquand** ;

Groupe du Mans : M. **Pavaux** ;
Groupe de l'Afrique du Nord : MM. **Agard** et **Collin** ;
Groupe d'Outre-Mer : M. **Armengaud** ;
Groupe des Ingénieurs Elèves : M. **Lhermite**.

D. — DELEGUE DE LA SECTION MINES (sera désigné ultérieurement).

Sous-Comité de la Section Mines

A. — BUREAU.

Président : M. **Daval**.
Vice-Président : M. **Damian**.
Secrétaire : M. **Clermont**.

B. — DELEGUES.

MM. **Clermont, Damian, Daval, Jean, Poullain, Rerolle, Rutman, Schneider** et **Vinçotte**.

C. — DELEGUE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSÉES.

M. **Lamouroux**.

COMPOSITION DU COMITÉ D'ADMINISTRATION DU P. C. M. à la suite des Elections du 30 Mars 1952

A. — BUREAU.

Président : M. **Buteau**.

Vice-Présidents : MM. **Couteaud, Daval et Lambert**.

Secrétaire : M. **Filippi**.

Secrétaire Adjoint : M. **Clermont**.

Trésorier : M. **Prot**.

B. — MEMBRES.

M. **Agard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, boulevard La Tour Maubourg, Paris (7°) ;

M. **Armengaud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Direction des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, 27, rue Oudinot, Paris ;

M. **Arquié**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 16, rue Cardinal Pie, à Chartres (Eure-et-Loir) ;

M. **Brandeis**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2 bis, rue Vermenton à Compiègne (Oise) ;

M. **Buteau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard Saint-Germain, Paris (7°) ;

M. **Carpentier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 6, rue de la Préfecture à Epinal (Vosges) ;

M. **Cassard** Eugène, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 14, rue Jean Lanctuit, Mont-Saint-Aignan (Seine-Inférieure) ;

M. **Clermont**, Ingénieur des Mines, 19, passage Saint-Yves à Nantes (Loire-Inférieure) ;

M. **Colin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 12, boulevard Narbonne, Bône (Constantine) ;

M. **Coquand**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Centre Administratif Condé à Bourges (Cher) ;

M. **Cot** Pierre, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 124, rue de Courcelles à Paris (17°) ;

M. **Couteaud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Port de Marseille, 1, quai de la Joliette, Marseille ;

M. **Curet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 16, rue Taylor à Pau (Basses-Pyrénées) ;

M. **Damian**, Ingénieur en Chef des Mines, 22, rue de l'Hôpital à Rouen (Seine-Inférieure) ;

M. **Daval**, Ingénieur Général des Mines, 137, boulevard Raspail à Paris (6°) ;

M. **Filippi**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, rue Beaubourg à Paris (4°) ;

M. **Gueydon de Dives**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 25, rue du Renard à Paris (4°) ;

M. **Jean**, Ingénieur des Mines, Compagnie Péchiney, Saint-Auban (Basses-Alpes) ;

M. **Lambert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 17, boulevard de la Reine, Versailles (Seine-et-Oise) ;

M. **Lamouroux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue de Milan, Paris (9°) ;

M. **Legrand** Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 4, rue de Commaille, Paris (7°) ;

M. **Lerouge**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 110, boulevard Thiers, Béthune (Pas-de-Calais) ;

M. **Leroy**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, O. N.N., 47, rue Cambon, Paris (1°) ;

M. **Lhermite**, Ingénieur Elève des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères, Paris (7°) ;

M. **Mialet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, rue Jean Richepin, Perpignan (Pyrénées-Orientales) ;

M. **Pavaux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 11, rue Mazagran, Laval (Mayenne) ;

M. **Poullain** Louis, Ingénieur en Chef des Mines en retraite, 6, avenue de la Frillière, Paris (16°) ;

M. **Prot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard Saint-Germain, Paris (7°) ;

M. **Renoux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, Allées d'Orléans, Bordeaux (Gironde) ;

M. **Rerolle**, Ingénieur des Mines, Direction des Mines, 244, boulevard Saint-Germain, Paris (7°) ;

M. **Rutman**, Ingénieur Elève des Mines, 60, boulevard Saint-Michel, Paris (6°) ;

M. **Saint-Requier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 21, rue Buirette, Reims (Marne) ;

M. **Schneider** Emile, Ingénieur en Chef des Mines, quai Richepansc, Metz (Moselle) ;

M. **Thiébault** André, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 87, avenue Berthelot, Lyon (Rhône) ;

M. **Vinçotte**, Ingénieur en Chef des Mines, 26 Cours Xavier Arnoz, Bordeaux (Gironde) ;

M. **Wahl**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 107, boulevard Saint-Germain, Paris (6°) ;

M. **Wennagel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, avenue Eugène Godin, Melun (Seine-et-Marne).

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Vendredi 28 Mars 1952

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 28 mars 1952, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : M. **Buteau**, Président, **Couteaud** et **Lambert**, Vice-Présidents, **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Prot**, Trésorier, **Agard**, **Brandeis**, **Carpentier**, **Cor**, **Lamouroux**, **Leroy**, **Pavaux**, **Thiébault** et **Wennagel** Membres.

Absents excusés : MM. **Daval**, Vice-Président, **Champsaur**, **Coquand**, **Curet**, **Leprince-Ringuet**, **Renoux**, **Schneider**, Membres.

La séance est ouverte à 9 heures 15.

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

Le Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le 11 mars 1952.

2°) Cinquantenaire du P.C.M.

M. **Buteau** donne des précisions sur le programme des diverses manifestations qui vont avoir lieu pour la commémoration du Cinquantenaire de la fondation du P.C.M. : séance d'ouverture, visite du nouveau matériel roulant du Métro, conférences Ponts et Chaussées, visite des installations atomiques de Saclay, conférences Mines, diner. Il indique que, d'après les adhésions recueillies et les invitations distribuées, ces manifestations ont reçu un excellent accueil et semblent devoir être couronnées d'un plein succès. Il est seulement à regretter qu'elles aient lieu en même temps que le Congrès National du Tourisme à Nice et que les Journées de la Route de Dakar, nous privant ainsi de la présence d'un certain nombre de hautes personnalités, notamment du Ministre des Travaux Publics, qui ne pourra assister au diner, mais viendra aux conférences du vendredi.

M. **Buteau** donne ensuite lecture du discours qu'il se propose de prononcer à l'issue du diner de clôture. Le Comité donne son approbation à ce texte, compte tenu de quelques observations formulées par MM. **Cor**, **Couteaud** et **Carpentier**.

3°) Tableau d'Avancement.

M. **Buteau** rend compte de la visite de présentation faite par le Bureau du Comité à M. André **Morice**, Ministre des Travaux Publics. Au cours de cette visite, une lettre a été remise au Ministre, pour lui demander de réexaminer la décision prise par son prédécesseur, excluant un de nos Camarades du tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef dressé par le Comité d'Avancement. M. **Buteau** donne lecture de cette lettre, qui est approuvée par le Comité. Il donne également connaissance de la position prise par l'intéressé, auquel le Secrétaire du Comité du P.C.M. avait fait connaître la décision du Comité, en lui demandant ses intentions.

4°) Défense des crédits.

M. le Président donne connaissance d'un article de M. **Sauvy**, paru dans la Revue Française de l'Energie, qui lui a été signalé par notre Camarade **Robert** et qui contient des critiques inexactes contre le Fonds d'Investissement Routier. Le Comité décide d'intervenir à ce sujet auprès de l'auteur, pour obtenir une rectification de l'article en cause. M. **Buteau** donne lecture de la lettre qu'il a préparée à ce sujet et qui est approuvée par le Comité, sous réserve d'observations présentées par MM. **Leroy** et **Wennagel**.

La séance est levée à 10 heures.

Le Secrétaire,
Durand-Dubief.

Le Président,
L. Buteau.

Séance du Mardi 8 Avril 1952

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mardi 8 avril 1952, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Étaient présents : MM. **Allais** (représentant M. **Lhermite**), **Arquié**, **Brandeis**, **Buteau**, **Clermont**, **Couteaud**, **Damian**, **Daval**, **Filippi**, **Gueydon de Dives**, **Lambert**, **Lamouroux**, **Michel Legrand**, **Le-**

rouge, **Poullain**, **Prot**, **Renoux**, **Saint-Requier**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Carpentier**, **Coquand**, **Curet**, **Leroy**, **Pavaux**, **Rerolle**, **Schneider** et **Thiébault**, Membres.

La séance est ouverte à 10 heures 15, sous la présidence de M. **Wahl**, Doyen d'âge.

1°) **Renouvellement du Bureau.**

M. **Daval** fait connaître que le Sous-Comité de la Section Mines a composé son Bureau de la façon suivante :

- Président : M. **Daval** ;
- Vice-Président : M. **Damian** ;
- Secrétaire : M. **Clermont**,

et que le Délégué de la Section Mines à la Section Ponts et Chaussées sera désigné ultérieurement.

Le Comité désigne à l'unanimité comme son Président M. **Buteau**, qui remplace aussitôt M. **Wahl** à la présidence de la séance.

Le Comité désigne ensuite M. **Prot** comme Trésorier.

Compte tenu de la composition des Bureaux des deux Sous-Comités de Section, le Bureau du Comité du P.C.M. se trouve ainsi constitué :

- Président : M. **Buteau** ;
- Vice-Présidents : MM. **Couteaud**, **Daval** et **Lambert** ;
- Secrétaire : M. **Filippi** ;
- Secrétaire Adjoint : M. **Clermont** ;
- Trésorier : M. **Prot**.

2°) **Pouvoirs du Trésorier.**

Après en avoir délibéré, le Comité du P.C.M. donne à son Trésorier, M. **Prot** Etienne, Marcel, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, tous pouvoirs pour l'exercice de ses fonctions de Trésorier de l'Association du P.C.M.

M. **Prot** pourra notamment, au nom de l'Association, ouvrir et fermer un compte de chèques postaux et un compte de Banque, endosser et acquiescer tous chèques, virements et mandats, donner toutes quittances et décharges, louer tout coffre-fort et y accéder, régulariser toutes valeurs amorties et en donner quittance, acheter et vendre au comptant toutes valeurs entièrement libérées.

Pour déférer aux indications données par la dernière Assemblée Générale Ordinaire Annuelle du P.C.M., M. **Prot** pourra vendre, dans les conditions ci-dessus, toutes les valeurs composant le portefeuille de l'Association au 31 décembre 1951 et notamment les valeurs nominatives ci-après :

- un certificat de 3.000 frs de rente 5 % perpétuelle ;
- un certificat de 500 frs de rente 5 % amortissable 1920 ;
- 10.000 francs capital obligations du Trésor 4 1/2 % 1933 ;
- 7 obligations Djihouti 3 1/2 % ;
- une obligation Chemin de fer de Yunan 3 % ;
- un certificat de 5.000 francs capital S.N.C.F. 2 1/2 % ;

— cinq obligations communales foncières 3 % 1891.

M. **Prot** pourra, en outre, percevoir, pour le compte des Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines qui en feront la demande au P.C.M., les cotisations propres à ces Syndicats et se rapportant à leurs Membres qui sont également Membres du P.C.M.

3°) **Motion de sympathie.**

Sur la proposition de M. **Renoux**, le Comité renouvelle l'expression de toute sa sympathie au Camarade **Curet**, qui assiste, en ce moment même, aux Invalides, à la cérémonie de translation des cendres de son gendre, le Lieutenant parachutiste Jacques **Leceur**, tombé au Champ d'honneur en Indochine.

4°) **Tableau d'Avancement.**

M. **Buteau** rappelle qu'une motion votée par l'Assemblée Générale Annuelle du P.C.M. du 30 mars 1952 a invité le Comité à examiner à nouveau la possibilité de fonder le recours à introduire devant le Conseil d'Etat à la fois sur l'illégalité et sur le détournement de pouvoir. M. le Président a eu à ce sujet, accompagné de M. **Filippi**, une nouvelle entrevue avec Maître **Le Sueur**, Avocat au Conseil d'Etat, dont il donne connaissance au Comité. Il indique les résultats des consultations des Délégués de Groupe auprès de leurs Camarades et constate que les avis obtenus sont assez partagés.

Une très longue discussion s'engage entre les Membres du Comité, permettant ainsi un très large échange de vues.

Il est finalement procédé à un vote à bulletins secrets, sauf pour la troisième question, adoptée à main levée, sur les points suivants :

— 1°) Y a-t-il lieu pour le P.C.M. d'introduire un recours en Conseil d'Etat ? réponse affirmative par 16 voix contre 7 ;

— 2°) Le P. C. M. introduira-t-il un recours même si l'intéressé n'en introduit pas ? réponse négative par 14 voix contre 9 ;

— 3°) Le P.C.M. doit-il introduire un recours distinct de celui de l'intéressé ? réponse affirmative à une très forte majorité ;

— 4°) Le P.C.M. doit-il invoquer les deux cas d'un recours pour excès de pouvoir, à savoir la violation d'une règle de droit et le détournement de pouvoir ? réponse négative par 12 non dont la voix du Président, prépondérante, contre 12 oui ; le Président précise qu'il n'a pas voulu écarter définitivement tous moyens basés sur le détournement de pouvoir et indique que la question sera réexaminée, le cas échéant, au moment de la pro-

duction d'un mémoire ampliatif et que la rédaction du recours pour excès de pouvoir réservera la possibilité d'invoquer les deux cas d'ouverture. Le Comité adopte ce point de vue ;

— 5°) Le P..M. doit-il invoquer dans son recours la violation d'une règle de droit ou le détournement de pouvoir ? Le Comité décide d'invoquer la violation d'une règle de droit par 15 voix contre 8 et une abstention.

Le Comité invite son Bureau à donner à cette affaire la suite que comportent les votes émis

5°) **Plaque pour le Cinquantenaire du P.C.M.**

M. **Buteau** propose au Comité de décider que les conférences faites à l'occasion du Cinquantenaire de la fondation du P.C.M. soient diffusées sous forme d'une plaque. Le Comité laisse à son Bureau le soin de prendre toutes décisions utiles à ce sujet.

6°) **Centenaire de Séjourné.**

M. **Buteau** fait connaître que les manifestations

à organiser pour célébrer le Centenaire de la naissance de **Séjourné** pourraient comporter essentiellement un voyage de deux ou trois jours, avec visite du Pont de Luxembourg et des installations sidérurgiques de la Solac, ces visites devant être organisées en accord avec le Groupe de Nancy du P.C.M.

Par ailleurs, M. **Buteau** signale que M. l'Inspecteur Général **Normandin** accepterait de faire une conférence sur les Pays d'Extrême-Orient : il pense que cette conférence pourrait entrer dans le cadre des manifestations du Cinquantenaire du P.C.M.

Le Comité donne son accord sur ces propositions, en vue d'une mise au point des détails d'exécution correspondants.

La séance est levée à 13 heures 15, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu exceptionnellement le mardi 13 mai 1952 à 14 heures 30.

Le Secrétaire,
Filippi.

Le Président,
L. Buteau.

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

Séance du Mardi 8 Avril 1952

Le Sous-Comité de la Section Pontes et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le mardi 8 avril 1952, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Etaient présents : MM. **Allais** (représentant M. **Lhermitte**), **Arquié**, **Brandels**, **Buteau**, **Couteaud**, **Filippi**, **Gueydon de Dives**, **Lambert**, **Lamouroux**, Michel **Legrand**, **Lerouge**, **Prot**, **Renoux**, **Saint-Requier**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Carpentier**, **Coquand**, **Curet**, **Leroy**, **Pavaux** et **Thiébault**, Membres.

La séance est ouverte à 10 heures 10, sous la présidence de M. **Wahl**, Doyen d'âge.

M. **Wahl** indique que le Sous-Comité doit procéder au renouvellement de son Bureau et lui propose de procéder à l'élection de son Président.

A l'unanimité, le Sous-Comité désigne comme Président M. **Buteau**, Président sortant, à qui M. **Wahl** cède immédiatement la présidence de la séance.

Sur la proposition de M. **Buteau**, le Sous-Comité maintient en fonctions MM. **Couteaud** et **Lambert**, Vice-Présidents sortants.

Le Sous-Comité désigne ensuite M. **Filippi** com-

me Secrétaire en remplacement de M. **Durand-Dubief**, Secrétaire sortant non rééligible et maintenant M. **Lamouroux** dans ses fonctions de Délégué de la Section Pontes et Chaussées à la Section Mines.

Le Bureau du Sous-Comité de la Section Pontes et Chaussées se trouve ainsi constitué comme suit :

— Président : M. **Buteau** ;

— Vice-Présidents : MM. **Couteaud** et **Lambert** ;

— Secrétaire : M. **Filippi** ;

— Délégué à la Section Mines : M. **Lamouroux**.

Le Sous-Comité approuve sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la réunion tenue le mardi 11 mars 1952.

La séance est levée à 10 heures 15, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Pontes et Chaussées aura lieu exceptionnellement le mardi 13 mai 1952 à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,
Filippi.

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 30 Mars 1952

La séance est ouverte à 10 heures 15. 116 Camarades sont présents ou représentés.

Le **Président** donne lecture de son rapport moral, dont on trouvera le texte ci-après. Le Trésorier donne ensuite lecture de son rapport financier qui montre que, malgré un retard toujours sensible dans le recouvrement des cotisations, le bilan de trésorerie au 31 décembre 1951 se soldait par une encaisse très légèrement supérieure à celle de l'année précédente, soit de l'ordre de 70.000 francs. En conclusion de son rapport, le Trésorier propose à l'Assemblée Générale de donner au Comité délégué pour augmenter éventuellement la cotisation de 100 francs à 200 francs, si cette mesure s'avérait nécessaire.

M. **Lamouroux**, faisant état du bilan favorable de la trésorerie et du fait que dans l'état actuel des choses les recettes du Syndicat équilibrent les dépenses, estime que si l'on double la cotisation on va aboutir à des provisions excessives. Le Président précise que ce que demande le Comité c'est simplement un blanc-seing qui lui permettrait d'ajuster les recettes aux dépenses au cas où celles-ci viendraient à croître brusquement sous l'effet, par exemple, d'une dépréciation de la monnaie, de l'introduction d'un recours au Conseil d'Etat, ou encore de la diffusion de plusieurs circulaires, etc... Le Trésorier insiste sur ce dernier point et montre que l'envoi de circulaires fait augmenter très rapidement les dépenses postales. Finalement l'Assemblée donne, à l'unanimité, au Comité la délégation qui lui est demandée.

Le **Président** propose à l'Assemblée de maintenir pour 1952 le geste fait les années précédentes en ce qui concerne les Ingénieurs Elèves. Sur proposition d'un Camarade, l'Assemblée décide de porter les prix attribués de 15.000 à 20.000 francs et de 4.500 à 10.000 francs.

Le **Président** pose également la question du renouvellement du geste fait en faveur de la Société Amicale de Secours. Afin de ne pas créer une habitude dont il serait ensuite difficile de se dégager, l'Assemblée décide de ne pas faire de dotation en 1952 à cette Société.

M. **Cachera**, rappelant son intervention à la précédente Assemblée, insiste sur la nécessité d'avoir le plus grand nombre possible de membres effectivement cotisants. M. **Chary** estime que dans la plupart des cas il n'y a pas mauvaise volonté de la part des Camarades, mais simple ignorance de leur situation à l'égard du Syndicat ; il propose que l'on affiche, quelque part au Ministère, la liste des adhérents qui ont à se mettre en règle vis-à-vis du Trésorier. M. **Buteau** précise que pour le P.C.M. la menace d'un recouvrement des cotisations, avec frais postaux assez importants, a produit un effet très rapide ; au surplus, il estime bonne la mesure d'affichage proposée par M. **Chary** et pense que le P.C.M. pourrait utiliser le même procédé. Après délibération, l'Assemblée décide

de recourir à l'affichage prévu, dans des conditions qui seront ultérieurement portées à la connaissance de tous les Membres par voie du Bulletin du P.C.M. et, d'autre part, d'entreprendre une action directe en vue d'un recouvrement de toutes les cotisations arriérées. On fera d'abord appel aux Délégués puis, s'il y a lieu, on prévendra les intéressés, par lettre individuelle et par le Bulletin, que les cotisations seront mises en recouvrement à leurs frais. L'Assemblée repousse la proposition qui consisterait à publier sur une liste encartée dans le Bulletin du P.C.M. les noms des retardataires.

Après l'examen de ces différents points qui ont trait au rapport financier, l'Assemblée adopte celui-ci, ainsi que le rapport moral du Président.

Dans les questions diverses, M. **Chary** demande si le Syndicat n'aurait pas à entreprendre une action en vue d'obtenir la mise en vigueur de certaines dispositions prévues par le Statut général des Fonctionnaires et dont l'application à notre Corps est retardée par suite de la non existence d'un Statut particulier. Il vise notamment les Commissions Administratives Paritaires, dont la création donnerait aux Camarades des garanties importantes dans le domaine des sanctions disciplinaires. M. **Buteau** rappelle que le P.C.M. s'est penché sur ce problème et qu'après avoir pris connaissance d'un avis émis par le Conseil d'Etat, il a estimé qu'il n'était pas en droit de demander l'application de mesures fragmentaires à prévoir au Statut particulier et notamment la création des Commissions Administratives Paritaires. M. **Chary** estime qu'il y a là une mauvaise interprétation de l'avis émis par le Conseil d'Etat. Après discussion, et sur proposition de M. **Carpentier**, il est décidé que M. **Chary** prendra contact avec l'Equipe chargée de l'étude du Statut et que, si celle-ci se rend à ses raisons, elle aura à saisir à nouveau le Comité de la question.

M. **Couteaud** rappelle en quelques mots la genèse de l'affaire dite « Comité d'avancement ». Après avoir pris l'avis d'un Avocat au Conseil d'Etat, le Comité du P.C.M., en accord avec les Syndicats, s'était d'abord arrêté à la solution consistant à introduire contre la décision du Ministre un recours pour illégalité. Mais une autre tendance s'est manifestée, qui voulait prendre pour motif du recours l'exercice de pouvoir. Cette divergence a donné lieu à des discussions passionnées et finalement à un vote portant sur les trois questions suivantes :

— Esimez-vous que le P.C.M. doit introduire un recours ?

— Celui-ci doit-il être fondé à la fois sur l'illégalité et sur l'exercice de pouvoir ?

— Le recours doit-il être fondé seulement sur l'illégalité ?

A la majorité il a été décidé d'introduire un recours

pour illégalité seulement. L'Assemblée a confirmé la position prise à cet égard par le Comité et décidé de ne pas soulever la question au cours de la prochaine Assemblée Générale du P.C.M.

Elections.

Les résultats des élections pour la nomination de quatre Délégués Généraux sont les suivants :

MM. Curet	113 voix — élu
Cot Pierre	108 — — —
Wennagel	100 — — —
Arquié	92 — — —
Saint-Requier	42 —
Lerouge	2 —
Champsaur	1 —

Nomination des Membres du Bureau.

A l'issue de l'Assemblée Générale, le Comité s'est réuni pour procéder à la nomination de ses Membres du Bureau.

Ont été élus :

- MM. **Couteaud**, Président.
- Coquand**, Vice-Président.
- Leroy**, Vice-Président.
- Loriferne**, Trésorier.
- Legrand**, Secrétaire.
- Wennagel**, Secrétaire-Adjoint.

Le Secrétaire,	Le Président,
L. P. Leroy .	J. Cor .

RAPPORT MORAL

Une fois de plus, le compte rendu que j'ai à vous faire de l'activité du Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées au cours de l'exercice 1951-1952 sera bref.

Il appartenait en effet au P.C.M. de poursuivre les démarches entreprises à propos du Statut des Ingénieurs et le Syndicat Général ne pouvait que continuer à s'associer à cette action.

Il faut bien reconnaître que jusqu'ici les résultats ont été décevants.

Vous vous rappelez quelle était la situation au moment de notre dernière Assemblée Générale : Le Ministre venait d'envoyer au Secrétariat d'Etat à la Fonction Publique le projet de Statut mis définitivement au point par l'Administration, tout en signalant dans sa lettre d'envoi que ce projet ne répondait pas aux desiderata exprimés par les différents Membres de notre Corps, et que, s'il ne lui avait pas paru possible d'y faire droit, il convenait, en contre partie, d'accorder le bénéfice de l'échelon 700 aux Ingénieurs en Chef ayant plus de 15 ans d'ancienneté de grade.

L'Assemblée Générale du P.C.M. avait donné mandat au Comité de s'opposer à l'adoption d'un Statut provisoire, mais acceptait, comme position d'attente, des améliorations partielles à certaines dispositions du régime actuellement en vigueur. Elle maintenait le mandat antérieur de faire prévaloir le projet de Statut présenté en commun par le P.C.M. et les Syndicats.

Notre Comité s'est associé à ces démarches notamment par l'entremise de notre Vice-Président, le Camarade **Couteaud**.

Les démarches entreprises ont révélé rapidement, d'une part, que l'on se heurtait à un refus pur et simple au sujet de l'indice 700 et, d'autre part, que la mise au point du projet de statut avec la Fonction Publique serait une affaire de très longue haleine, du fait des multiples difficultés soulevées par cette Administration.

C'est alors que le Comité du P.C.M. a estimé devoir entreprendre des démarches pour obtenir, qu'indépendamment de l'ensemble du Statut, l'échelon maximum 550, prévu pour les Ingénieurs Ordinaires, soit obtenu sans plus attendre, avec, comme conséquence, la définition des nouvelles classes d'Ingénieurs.

Tous les espoirs sur ce point furent déçus, le Direc-

teur de la Fonction Publique ayant déclaré que le nouveau Statut ne ferait que cristalliser la situation actuelle pour les Ingénieurs Ordinaires et que l'échelon 550 ne s'appliquerait pratiquement qu'en fin de carrière, à des Ingénieurs ne passant pas Ingénieurs en Chef.

Il est apparu que la Fonction Publique prenait une position en contradiction flagrante avec la loi sur le Statut général des Fonctionnaires.

Notre Président pense que, dans ces conditions, il convient, comme l'a envisagé d'ailleurs le P.C.M., d'attirer l'attention du Ministre sur l'attitude de la Fonction Publique et de lui demander de consulter le Conseil d'Etat sur l'interprétation qu'il convient de donner de la loi et des instructions consécutives, en ce qui concerne les conditions d'avancement et la normalisation des carrières.

Pratiquement, à la suite des élections législatives, aucune intervention utile ne pouvait avoir lieu auprès des Membres du Gouvernement et la question n'a pu progresser.

Les effectifs de votre Syndicat ont augmenté au cours du dernier exercice.

Malgré 2 démissions et 7 décès, ils sont passés de 669 à 695 Membres, soit 63 % environ de l'effectif du Corps en activité.

Comme l'an passé, cet accroissement tient à l'adhésion quasi unanime des Ingénieurs Elèves, ce dont je tiens à les féliciter et les remercier.

Les chiffres cités sont toutefois encore insuffisants et il est nécessaire que tous, et notamment ceux qui sont ici, continuent l'effort de propagande entrepris pour que le Syndicat réunisse la quasi unanimité des Membres du P.C.M. afin d'arriver pratiquement à se confondre avec lui.

Conformément au but poursuivi par votre Syndicat, plusieurs de ses Membres ont été introduits dans les Comités paritaires.

C'est ainsi que des arrêtés ministériels en date du 5 novembre 1951 ont nommé :

MM. **Buteau** et **Cachera** (et leurs suppléants : MM. **Martin** et **Brandeis**) Membres du Comité Technique Paritaire de l'Administration Centrale.

MM. **Cor** et **Couteaud**, ce dernier en qualité de suppléant, Membres du Comité Technique Paritaire Ministériel.

De même votre Syndicat a été consulté par la Direction du Personnel lors du renouvellement des Membres du Conseil de Perfectionnement de l'École des Ponts et Chaussées.

C'est ainsi que MM. Pierre **Cot** et Michel **Bonnet** ont été introduits au sein du Conseil.

Ainsi que vous l'exposera votre Trésorier, le Syndicat a pu, cette année encore, mettre à la disposition des Ingénieurs Éléves :

— d'une part, une somme de 15.000 francs destinée à récompenser l'Ingénieur qui par son travail et ses sen-

timents de camaraderie paraîtrait le plus méritant à ses Collègues ;

— d'autre part, une somme de 4.800 francs destinée à porter à 5.000 francs le prix **Tarbe de Saint-Hardouin** dont le montant n'est plus en rapport avec les conditions économiques actuelles.

Enfin, étant donné l'aisance de sa Trésorerie, le Syndicat a mis à la disposition de la Société Amicale de Secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées une somme de 20.000 francs.

Il ne me reste plus qu'à passer la parole à notre dévoué Trésorier, qui va vous faire part de notre situation financière.

Le Président,
J. **Cor**.

REVUE DÉPARTEMENTALE ET COMMUNALE

Nous signalons à l'intention de nos Camarades Ingénieurs des Ponts et Chaussées la parution du premier Numéro de la Revue « Départements et Communes », organe officiel de l'Association Nationale des Présidents de Conseils Généraux et de l'Association des Maires de France.

En plus de divers articles traitant de questions administratives et financières intéressant les collectivités locales, cette Revue contient une rubrique « Voirie Départementale et Communale », sous laquelle notre Camarade Desvignes présente un exposé sur la situation actuelle de ladite voirie ; cet exposé se termine par un appel au concours de toutes les personnes intéressées par ce sujet, pour provoquer un échange de vues qui permette d'aboutir à des résultats concrets, tant

dans le domaine technique que sous l'aspect administratif et financier.

Nous serions heureux que de nombreux Camarades répondent à cet appel et présentent, sur les questions de voirie vicinale, des études générales ou particulières qui pourraient être publiées dans les prochains numéros de la Revue.

Par ailleurs, nous pensons que l'intérêt des articles et l'importance de la documentation réunie inciteront les Services Ordinaires des Ponts et Chaussées à souscrire des abonnements à cette Revue, qui doit paraître mensuellement, et qui est éditée par la Librairie du Recueil Sirey, 22, rue Soufflot, Paris (5^e). (Montant de l'abonnement 1.200 francs par an).

Le N° de Compte de Chèques Postaux du P. C. M.

est PARIS-508.39

C'est à ce N° de compte que doivent être payées

les COTISATIONS DUES AU P. C. M.

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

Ont été promus dans l'Ordre du Mérite Maritime (Décret du 7 janvier 1952. J. O. du 19 janvier 1952) :

— au Grade de Commandeur, M. André **Gervais de Rouville**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, alors Directeur du Service des Phares et Balises ;

— au Grade d'Officier, M. Henri **Calvez**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Lorient.

MM. Etienne **Robert**, Robert **Peyronnet**, Albert **Grandjean**, Maurice **Lescanne**, Melchior de **Liste**, Marcel **Davin** et Gorges **Amelin**, Ingénieurs des Ponts et Chaussées, ont été promus au grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à compter du 1^{er} janvier 1952 (Décret du 20 février 1952. J. O. du 27 février 1952).

M. **Chauchoy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été chargé, à compter du 1^{er} février 1952, du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Loire-Inférieure, à Nantes, en remplacement de M. **Cadenat**, décédé (Arrêté du 16 février 1952. J.O. du 27 février 1952).

M. Georges **Jeuffroy**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Annecy, a été mis, à compter du 1^{er} mars 1952, à la disposition du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale, pour être attaché au Service Technique des Bases Aériennes (Arrêté du 15 février 1952. J.O. du 27 février 1952).

M. Georges **Perrineau**, Ingénieur en Chef des Mines, a été nommé Membre du Conseil de Perfectionnement de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris, en remplacement de M. **Perrin-Pelletier**, décédé (Arrêté du 21 février 1952. J.O. du 27 février 1952).

M. Bernard **Heurard de Fontgalland**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est maintenu en Service détaché, pour une nouvelle période de quatre années, à compter du 1^{er} janvier 1951, auprès du Ministère de la France d'Outre-Mer, pour être affecté à l'Office Central des Chemins de fer de la France d'Outre-Mer (Arrêté du 25 février 1952. J.O. du 28 février 1952).

M. Victor **Hamoniaux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Cherbourg, a été mis en Service détaché, pour une période de cinq ans, à compter du 16 juin 1951, auprès du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, pour exer-

cer les fonctions de Délégué Interdépartemental à Nantes (Arrêté du 25 février 1952. J.O. du 28 février 1952).

MM. **Dauvergne**, Ingénieur Générale des Mines, Genet, Président de Section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, **Gazet**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, **Mooh**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, **Brun, Denis et Damian**, Ingénieurs en Chef des Mines et **Clermont**, Ingénieur des Mines, ont été nommés Membres de la Commission Centrale des Automobiles et de la Circulation Générale (Arrêté du 21 février 1952. J.O. du 2 mars 1952).

M. Georges **Vendryes**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris a été admis en qualité d'auditeur au Centre des Hautes Etudes Administratives (Arrêté du 3 mars 1952. J.O. du 4 mars 1952).

M. Pierre **Fouquet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, est replacé pour une période de cinq ans, à compter du 1^{er} février, en Service détaché auprès de la Préfecture de la Seine, pour remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef des Services Techniques de la Ville de Paris (Arrêté du 22 février 1952. J.O. du 4 mars 1952).

M. **Saigot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été maintenu en Service détaché, pour compter du 1^{er} avril 1952, auprès du Gouvernement Général de l'Algérie, pour être chargé du poste d'Ingénieur en Chef Adjoint au Directeur des Travaux Publics et des Transports (Arrêté du 25 février 1952. J.O. du 4 mars 1952).

MM. **Lajugie, Dautezac** et **Sournac**, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées du Cadre Latéral, **Vergnes, Pouliquen, Cortade, Spinetta, Dreyfous-Ducas, Becker, Heckenroth** et **Pouyol**, Ingénieurs des Ponts et Chaussées du Cadre Latéral, ont été intégrés, à compter du 1^{er} janvier 1952, dans le Cadre permanent des Ponts et Chaussées (Arrêté du 25 février 1952. J.O. du 4 mars 1952).

Ont été affectés aux postes ci-après, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées nommé à ce grade à dater du 1^{er} février 1952 :

— M. **Aimeras**, Arrondissement Nord du Service des Ponts et Chaussées du département des Deux-Sèvres, à Niort ;

— M. **Clarin**, Arrondissement d'Etudes et Travaux du Service des Ponts et Chaussées du département du Doubs, à Besançon ;

— M. **Teule**, 2^e Circonscription d'Alger au Gouvernement Général de l'Algérie ;

— M. **Rousseau**, Service Spécial des Autoroutes, Arrondissement de Lille ;

— M. **Raboutot**, Arrondissement Nord du Service des Ponts et Chaussées du département des Ardennes, à Charleville (Arrêté du 25 février 1952. J.O. du 4 mars 1952).

M. **Vergnes**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Albi a été affecté, à compter du 1^{er} mars 1952, à la résidence de Nancy, pour être chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef Adjoint du Service des Ponts et Chaussées de Meurthe-et-Moselle, en remplacement de M. **Coyne**, muté (Arrêté du 27 février 1952. J.O. du 5 mars 1952).

Ont été nommés Ingénieurs des Ponts et Chaussées du Cadre Spécial des Bases Aériennes, à compter du 1^{er} janvier 1950, les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat ci-après : MM. Jean **Canu**, Armand **Bories**, Hubert **Dufeutrel**, Jean **Larrieu**, Jean **Bouvy** et Pierre **Carlini** (Décret du 5 mars 1952. J.O. du 8 mars 1952).

M. **Boucher**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées au Service Central des Ports Maritimes, a été désigné comme Membre du Conseil Supérieur de la Météorologie, à titre de représentant titulaire du Secrétariat Général aux Travaux Publics ; M. **Babinet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées a été désigné comme Membre du même Comité, à titre de Chef de Service Central Hydro-métrique et d'Annonce des Crues (Décret du 1^{er} mars 1952. J.O. du 11 mars 1952).

MM. Ambroise **Roux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées et Philippe **Malet**, Ingénieur des Mines, ont été nommés Conseillers Techniques au Cabinet de M. le Ministre de l'Industrie et de l'Energie (Arrêté du 10 mars 1952. J.O. du 11 mars 1952).

M. Robert **Paoli**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé Conseiller Technique au Cabinet de M. le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme (Arrêté du 10 mars 1952. J.O. du 11 mars 1952).

M. André **Doumenc**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été nommé Conseiller Technique au Cabinet de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (Arrêté du 12 mars 1952. J.O. du 13 mars 1952).

M. Jean **Guilliams**, Ingénieur en Chef des Mines, a été mis en disponibilité pour cinq ans, à compter du 1^{er} avril 1952, pour prêter son concours à la Société d'Etudes Chimiques et Minières (Arrêté du 6 mars 1952. J.O. du 13 mars 1952).

M. André **Fredy**, Ingénieur des Mines, nouvellement nommé, a été affecté au Sous-Arrondisse-

ment Minéralogique de Dijon, à compter du 1^{er} février 1952 (Arrêté du 11 mars 1952. J.O. du 18 mars 1952).

MM. **Quesnel** et **Schuhl**, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées ont été nommés Membres du Comité National de l'Irrigation et de l'Assainissement, en qualité de Membres fonctionnaires (Arrêté du 1^{er} mars 1952. J.O. du 26 mars 1952).

M. **Cachera**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Strasbourg a été nommé Membre de la Commission Permanente de Signalisation (Arrêté du 20 mars 1952. J.O. du 28 mars 1952).

M. **Thierry**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Caen a été affecté, à compter du 1^{er} avril 1952, dans les fonctions d'Ingénieur en Chef Adjoint au Service Ordinaire du Bas-Rhin, en remplacement de M. **Walther**, muté (Arrêté du 20 mars 1952. J.O. du 28 mars 1952).

M. **Puechmary**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Rennes, a été chargé, à compter du 1^{er} mars 1952, des fonctions d'Ingénieur Adjoint à l'Ingénieur en Chef du Service des Ponts et Chaussées d'Ille-et-Vilaine (Arrêté du 20 mars 1952. J.O. du 28 mars 1952).

M. **Raboutot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé de l'Arrondissement Etudes et Travaux de Navigation du département des Ardennes, en remplacement de M. **Amathieu** (Arrêté du 20 mars 1952. J.O. du 28 mars 1952).

M. Georges **Guerbigny**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Versailles, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 15 mai 1952, date de la cessation de ses fonctions (Décret du 29 mars 1952. J.O. du 3 avril 1952).

M. **Naud**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, a été nommé Membre de la Commission chargée d'examiner les titres et dossiers des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ayant demandé à bénéficier du décret du 24 août 1939 relatif à l'organisation de la recherche scientifique dans les Corps Techniques de l'Etat, en remplacement de M. **Coyne**, retraité (Arrêté du 28 mars 1952. J.O. du 5 avril 1952).

M. Francis **Germain**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été placé, à compter du 1^{er} mars 1952, en Service détaché pour une période de cinq ans, auprès de la Préfecture de la Seine, pour y remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef des Services Techniques de la Ville de Paris (Arrêté du 26 mars 1952. J.O. du 5 avril 1952).

M. Eugène **Hoffmann**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été affecté, à compter du 1^{er}

avril 1952, à l'Administration Centrale des Travaux Publics, Direction Générale des Chemins de fer et des Transports, Service du Contrôle des Transports Routiers (Arrêté du 28 mars 1952. J.O. du 5 avril 1952).

M. René **Serre**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Figeac, a été affecté, à compter du 1^{er} avril 1952, à l'Arrondissement d'Albi du Service des Ponts et Chaussées du Tarn (Arrêté du 28 mars 1952. J.O. du 5 avril 1952).

M. Edouard **Gonnet**, Ingénieur des Mines, nouvellement nommé, a été affecté, à compter du 1^{er} février 1952, en qualité de Professeur à l'Ecole Technique des Mines de Douai (Arrêté du 2 avril 1952. J.O. du 5 avril 1952).

La démission de M. René **Dugas**, Ingénieur des Mines, en Service à la S.N.C.F., a été acceptée pour compter du 1^{er} avril 1950 (Décret du 4 avril 1952. J.O. du 6 avril 1952).

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ci-après nommés par Décret du 5 mars 1952, ont reçu les affectations suivantes (Arrêté du 22 mars 1952. J.O. du 9 avril 1952) :

— M. **Canu Jean**, chargé de mission auprès du Service des Ponts et Chaussées de la Haute-Marne ;

— M. **Bories Armand**, Chef de la Délégation des Bases Aériennes en Territoires Occupés ;

— M. **Dufautrel Hubert**, Arrondissement Spécial des Bases Aériennes de Meurthe-et-Moselle ;

— M. **Larrieu Jean**, Chef de la 1^{re} Section de l'Etablissement du Matériel des Bases Aériennes ;

— M. **Carlini Pierre**, Circonscription de l'Air et des Chemins de fer du Maroc, Arrondissement de Rabat (rejoindra ultérieurement son poste).

M. Pierre **Pène**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est maintenu, pour une période d'un an, à compter du 1^{er} juin 1951, en Service détaché au Service des Affaires Allemandes et Autrichiennes près du Ministère des Affaires Etrangères (Arrêté du 4 avril 1952. J.O. du 9 avril 1952).

Ont été nommés au Cabinet du Ministre de l'Industrie et du Commerce (Arrêté du 7 avril 1952. J.O. du 10 avril 1952) :

— comme Directeur du Cabinet, M. **Ambroise Roux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées ;

— comme Conseiller Technique, M. **Etienne Chauvet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

M. André **Juzau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été maintenu en Service détaché auprès du Ministère de la France d'Outre-Mer pour une nouvelle période de cinq ans, à compter du 1^{er} janvier 1950 (Arrêté du 3 avril 1952. J.O. du 11 avril 1952).

M. Max **Dumas**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à La Rochelle, a été chargé, à compter du 1^{er} avril 1952, à la résidence de Bordeaux, du Service Spécial des Bases Aériennes de la Gironde, en remplacement de M. **Guizerix** (Arrêté du 4 avril 1952. J.O. du 11 avril 1952).

M. Alexis **Héritier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Bourg, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 20 avril 1952, date de cessation de ses fonctions (Décret du 12 avril 1952. J.O. du 15 avril 1952).

M. **Batsch**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, détaché au Gouvernement Général de l'Algérie, a été affecté, à compter du 1^{er} juin 1952, au Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Seine, pour y être chargé de l'arrondissement de l'Economie des Transports, en remplacement de M. **Hoffmann**, muté (Arrêté du 9 avril 1952. J.O. du 17 avril 1952).

M. Pierre **Alix**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Beauvais, a été placé, pour une période de cinq ans, à compter du 1^{er} mars 1952, en Service détaché, à la disposition du Commissariat à l'Energie Atomique, comme Ingénieur en Chef du Service des Constructions et Travaux (Arrêté du 23 avril 1952. J.O. du 25 avril 1952).

M. Edmond **Rollet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Grenoble, a été chargé, à compter du 1^{er} avril 1952, à la résidence de Valence, des fonctions d'Ingénieur en Chef Adjoint à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de la Drôme (Arrêté du 16 avril 1952. J.O. du 23 avril 1952).

Est acceptée, à compter du 1^{er} avril 1952, la démission de M. **Gilmaire**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en congé hors cadres auprès de la S. N.C.F. (Décret du 23 avril 1952. J. O. du 26 avril 1952).

Ont été nommés Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à compter du 1^{er} avril 1952, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ci-après, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef (Décret du 26 avril 1952. J.O. du 29 avril 1952) :

— MM. **Rollet et Hoffmann**, en Service normal ;
— MM. **Benoist, Jamme, Geais, Girard, Aron, Pfahl, Lamoureux, Barrillon et Lavaill**.

M. Raymond **Lazard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Privas, a été chargé du Service des Bases Aériennes de Châteauroux, à compter du 1^{er} mai 1952. Il remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef (Arrêté du 28 avril 1952. J.O. du 7 mai 1952).

M. **Huvillier Jean-Jacques**, Ingénieur des Ponts

et Chaussées à Laval, a été chargé, à compter du 1^{er} mai 1952, du 1^{er} Arrondissement du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Haute-Savoie, à Annecy, en remplacement de M. **Jeuffroy**, muté (Arrêté du 28 avril 1952. J.O. du 7 mai 1952).

L'honorariat de leur grade a été conféré aux

anciens Ingénieurs en Chef et Ingénieurs des Ponts et Chaussées ci-après (Arrêté du 5 mai 1952. J.O. du 11 mai 1952) :

— Ingénieurs en Chef, MM. **Guillebot de Nerville, Vaubourdoille, Girette, Donizeau, Bordier, Porchez, Hébert** et Robert **Lévi** ;

— Ingénieurs, MM. **Dine, Bastien** et **Bourgeois**.

NAISSANCES.

Notre Camarade Maurice **Reder**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Poitiers, fait part de la naissance, à Poitiers, le 12 mars 1952, de sa fille **Sylvie**.

Daniel et Michel **Robin** font part de la naissance, à Bourg, le 10 avril 1952, de leur petit frère **Bernard**, troisième enfant de notre Camarade Marcel **Robin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Bourg.

Martine **Dupire** fait part de la naissance, à Arras, le 11 avril 1952, de son petit frère **Vincent**, deuxième enfant de notre Camarade Georges **Dupire**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Arras.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

MARIAGE.

Notre Camarade Marcel **Mardon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, fait part du mariage, à Rouen, le 21 avril 1952, de son fils **André**, avec Mademoiselle Monique **di Maria**.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

DÉCÈS.

Notre Camarade René **Joneaux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Cotonou (Dahomey), fait part de la mort de sa fille **Monique**, décédée à Cotonou, le 24 février 1952, à l'âge de 18 jours.

Notre Camarade Michel **Legrand**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur en Chef à la S.N.C.F., à Paris, fait part de la mort de son fils **Dominique**, décédé à Paris, le 3 mars 1952, à l'âge de sept mois.

Nous avons appris la mort de notre Camarade Jean-Baptiste **Giraud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur Général de la Compagnie Générale des Eaux, à Paris, où ses obsèques ont eu lieu le 9 avril 1952.

Nous avons appris avec la plus grande émotion la mort de notre jeune Camarade François **Longin**, Ingénieur Elève des Ponts et Chaussées, noyé accidentellement au cours de la visite d'un ouvrage au Portugal, pendant les dernières vacances de Pâques.

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

ASSOCIATION FRANÇAISE des PONTS et CHARPENTES

VOYAGE ANNUEL DE 1952

L'Association Française des Ponts et Charpentes organise, à l'intention de ses membres, pour les 6 et 7 juin 1952, une tournée d'études dans la Vallée de la Seine, entre Paris et Rouen.

Le programme de principe de cette tournée est le suivant :

— Vendredi 6 juin : Départ en car de Paris, le matin ; ponts en construction ou nouvellement établis à Maison-Laffitte, Poissy, Triel, Les Mureaux ; Ateliers de la nouvelle chaîne Renault à Flins ; Déjeuner à Mantes ; Ponts de Mantes, Bonnières, Vernon, Pont de l'Arche ; Dîner et logement à Rouen.

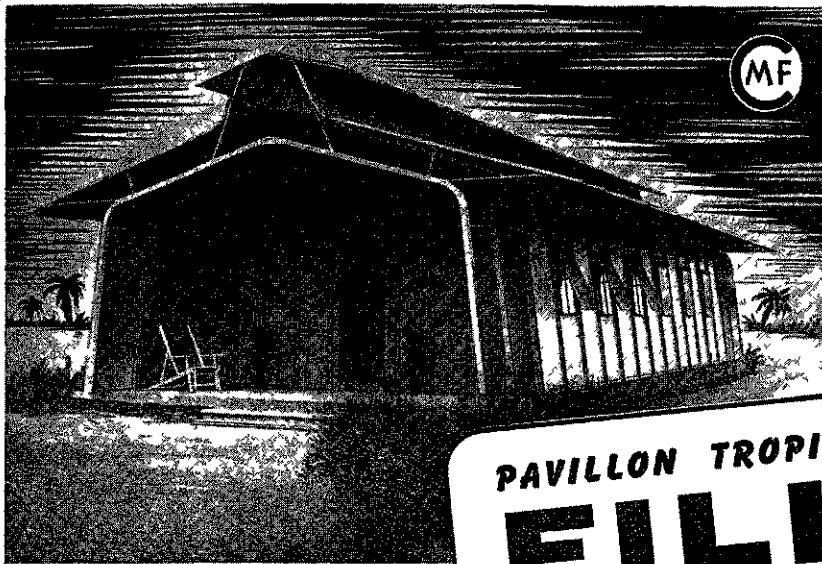
— Samedi 7 juin : Ponts de Rouen, Oissel, Elbeuf ; Ateliers E.M.C. ; Déjeuner ; Tour de ville et visite des immeubles des Docks et de Sotteville ; Retour à Paris vers 19 heures.

Le montant de la cotisation, comprenant la totalité des frais, est de 6.000 francs par personne inscrite.

Les Membres de l'A.F.P.C. désireux de participer à ce voyage sont invités à faire parvenir leur adhésion, accompagnée du montant de la cotisation, à M. **Cassé**, Secrétaire de l'A.F.P.C., 51, rue de Londres à Paris, **avant le vingt mai 1952**.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont cordialement invités à participer à cette tournée.

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES FILLOD



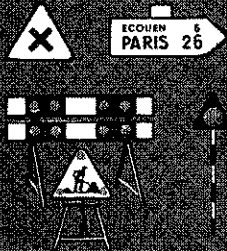
Isolé, ventilé,
sûr,
léger et robuste,
démontable
et transportable,
incombustible
et protégé...

le PAVILLON TROPICAL MÉTALLIQUE FILLOD

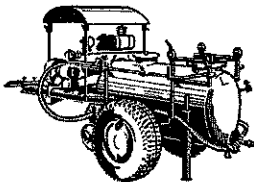
a de multiples destinations :
Habitations à usage personnel - Écoles, dortoirs d'enfants - Centres de radiologie - Entrepôts - Chambres froides, etc

56, RUE DE PONTHEIU, PARIS 8^e - TÉLÉPH. : ÉLYSÉES 97-31 - TÉLÉGR. : COMEFILLOD 45 PARIS

Qualité de la route moderne



REPADEUSES D'EMULSION
ET REPADEUSES MIXTES
TOUS LIANTS de 250 600
800 1 000 1 500 2 000 5 000
5 000 7 000 LITRES



REPADEUSE D'EMULSION
PAVAL DE 250 LITRES



REPADEUSE MIXTE "PAVAL"
TOUS LIANTS 5.000 LITRES



E. VALLETTE & PAVON

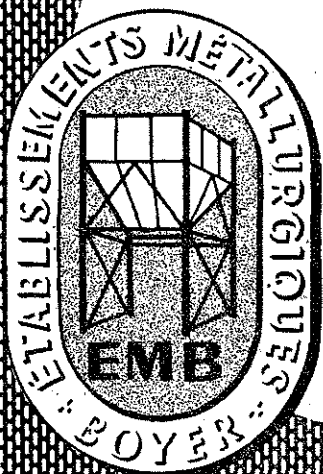
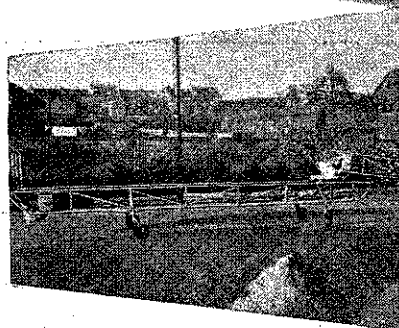
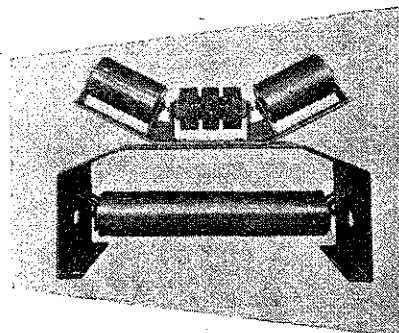
SOCIÉTÉ ANONYME - AU CAPITAL DE 20.304.000 Frs.
17, RUE MASSÉNA - LYON (6^e) - TÉLÉPH. LA. 24.47 - R.C. LYON B. 8.856

LYON

GOUDRONNEUSES - POINTS A TEMPS - PORTE FUTS - APPAREILS A TARMACADAM - FONDDIRS - CHARRETTES
MÉTALLIQUES - TOMBEREAUX - TONNES A EAUX - BROUETTES - PELLES - PIOCHES - FOURCHES
OUTILS DE CARRIERE - BALAIS DE ROUTE - APPAREILS DE LEVAGE - INSTRUMENTS D'ARPENTAGE

FOIRE DE PARIS : du 17 Mai au 2 Juin, visitez notre Stand 7264, Terrasse F, Quartier 72

sous le sceau
BOYER



Établissements Métallurgiques

BOYER

S. A. R. L. AU CAPITAL DE 100.000.000 DE FRANCS

SIÈGE SOCIAL, SERVICES CENTRAUX ET ATELIERS DE CONSTRUCTION

SAINT-QUENTIN

RUE LECAT (AISNE)

TÉLÉPHONE : 44-81

AGENCE À PARIS : 10, RUE DE SÈZE 9° - TEL. OPERA 90-73

ALFA Publicité