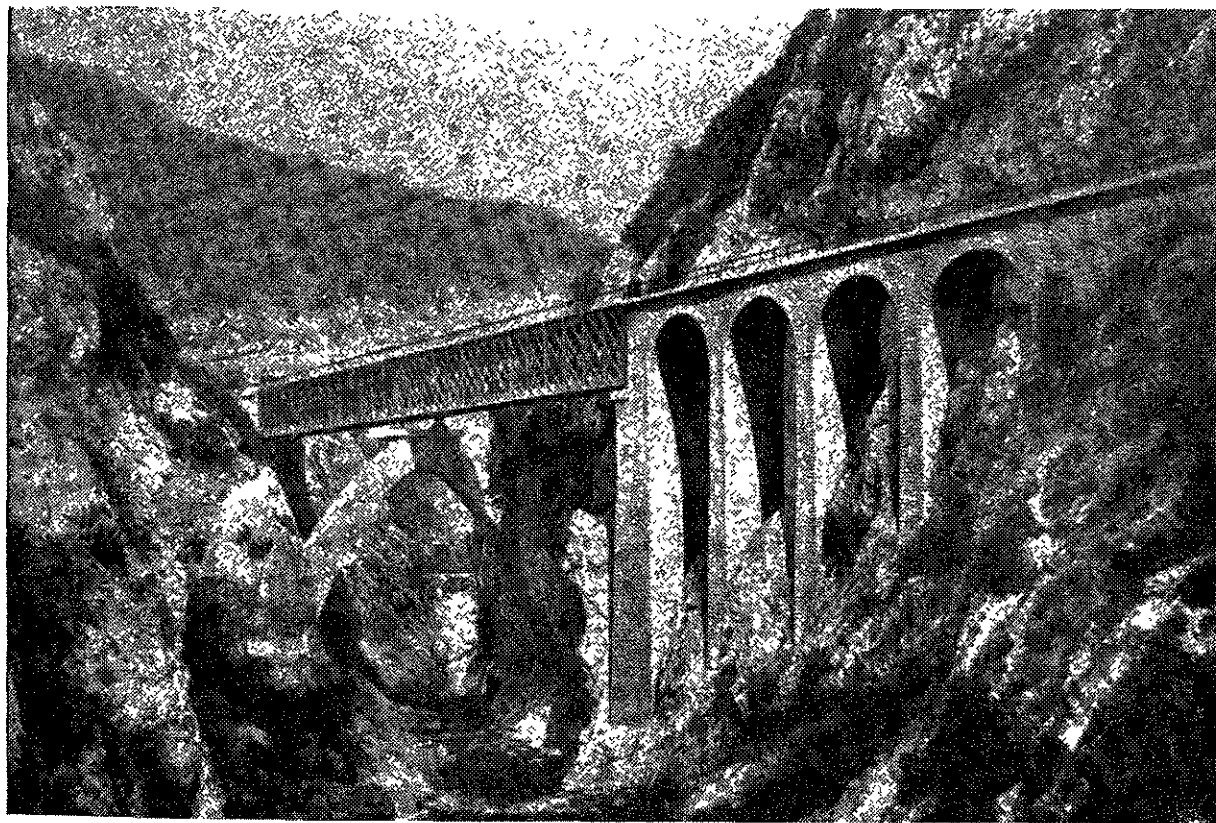


BULLETIN
DU

P.C.M.

LE GÉNÉRAL
COLLEGE NATIONAL DES PONTS & CHAUSSÉES
28, Boulevard des Saussaies, PARIS



UNE CURIEUSE RÉALISATION DE PAUL SÉJOURNÉ :

VIADUC DE LA BÉVERA, au point kil. 36.558 de la ligne de Nice à Coni
(Deux travées de 45 m. 30 ; ouverture de l'ogive formant pile, 25 mètres).

Cet ouvrage, détruit en 1940, a été remplacé par un autre ouvrage,
moins biais et tout différent, établi sur une déviation de la ligne

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	1954
Lorraine	6,7	11,5	12,5	14,5
Sarre	14,4	16,1	16,6	17,5

Représentants exclusifs pour l'Industrie et les Foyers Domestiques

A. R. E. P. I. C. : Direction : NANCY, 23, rue Hermite. Tél. 68-24.

Bureaux : NANCY, 43, boulevard Albert-1^{er}. Tél. 40-09.

METZ, 7, place du Roi-Georges. Tél. 33-63.

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, 1, Place Nicolas-Frumeaud. Tél. 31-71 (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'

BULLETIN DU P. C. M.

RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères

PARIS-VII'

Téléphone : LITré 93.01

PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV'

Téléphone : VAUgirard 56.90

SOMMAIRE



IMPRESSIONS D'UN VOYAGE D'ETUDES ROUTIÈRES EN BELGIQUE ET EN HOLLANDE	2	DU P. C. M. :	
AMICALE D'ENTR'AIDE AUX ORPHELINS DES INGÉNIEURS P. C. M.	9	Séance du 6 janvier 1953	12
OFFRES DE POSTES	9	PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSÉES : Séance du 6 janvier 1953	14
ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE ORDINAIRE DU P. C. M. EN 1953 :		LES SYNDICATS D'INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES :	
Convocation	10	Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.O.)	15
Elections	10	STATUTS ET REGLEMENT INTERIEUR DU P.C.M.	16
Candidatures	10	MARIAGES, DECES	22
Dîner du P.C.M.	11	POUR LES INGÉNIEURS DE PASSAGE	22
Tournées du P.C.M.	11	MUTATIONS DANS LE PERSONNEL	23
Permissions d'absence	11	LA PAGE DU TRESORIER	24
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE			

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences qu'elle organise ou dans les articles qu'elle publie. (Article 31 de son règlement intérieur).

Voyez la page du Trésorier

*(page 24 du présent Bulletin)***et payez sans plus attendre votre cotisation de 1953**

Le présent Numéro du Bulletin du P.C.M. comporte en supplément :

- une fiche d'inscription au dîner annuel du P.C.M. (voir l'article page 11).
- une fiche d'inscription à la tournée du P.C.M. dans la région parisienne (voir l'article page 11).
- trois bulletins d'adhésion ou de renseignements concernant l'Amicale d'entr'aide des Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines (voir l'article page 9).

Impressions d'un voyage d'études routières en Belgique et en Hollande

Les notes qui suivent ont été rédigées au retour d'un voyage d'environ 1.000 kms effectué au début de juin 1952, sur les principales routes de Belgique et de Hollande selon l'itinéraire : Mons, Bruxelles, Anvers, Gand, Bruges, Flessingue, Breda, Rotterdam, La Haye, Amsterdam et retour direct par Anvers et Bruxelles.

Sans prétention doctrinale ou d'orthodoxie, elles ne visent qu'à fixer dans leur fraîcheur des impressions et des réactions qui sont tantôt celles de l'Ingénieur se plaçant au point de vue technique, tantôt celles de l'usager profane, appelé à parcourir de longues distances, sur des itinéraires à circulation rapide et intense, en pays étranger.

*
**

Notre voyage en Belgique a été marqué de contacts avec MM. les Inspecteurs Généraux **Thiry**, et **De Wulf**, du Ministère des Travaux Publics de Belgique. Les enseignements tirés de la journée passée avec M. **De Wulf** sur l'itinéraire Bruxelles, Anvers, Bruges concordent entièrement avec ceux donnés par le brillant article de M. **Hondermarcq**, Directeur des routes belges, dans la « Revue générale des routes » de février 1952.

En Hollande, où notre passage a été plus rapide, nous n'avons pu avoir de contacts avec les Ingénieurs; néanmoins l'examen des sections aménagées et l'observation du trafic nous ont fourni un certain nombre d'idées intéressantes.

Etude du trafic.

Le Ministère des Travaux Publics Belge a entrepris une étude systématique du trafic, comme l'expose l'article précité de M. **Hondermarcq**. Ces questions sont d'ailleurs étudiées dans tous les pays, mais en Belgique elles sont confiées à des Ingénieurs spécialisés, qui suivent et centralisent toutes les questions relatives aux recensements de circulation, au matériel de comptage, au dépouillement des comptages, aux questionnaires et enquêtes, à l'aménagement de points dangereux, aux mesures de police, etc..., sans avoir de responsabilités directes dans l'exécution, d'où résulte une certaine liberté d'esprit. Ne serait-il pas souhaitable, en France, de nous orienter aussi dans cette voie et d'associer plus étroitement les Ingénieurs à l'exploitation routière, dispersée entre de nombreuses autorités ?

Divers types de routes.

Tout d'abord sur l'ensemble de l'itinéraire parcouru, nous avons rencontré à peu près tous les types de routes possibles, depuis la route tout à fait secondaire, jusqu'à la véritable autoroute. Entre ces deux extrêmes, s'échelonne toute une série d'intermédiaires que l'on peut définir comme suit :

- 1°) **Routes secondaires en vieux pavés**, bombées et très difficiles ;
- 2°) **Routes plus importantes**, chaussées en pavés ou en briques assez roulantes ;
- 3°) **Routes à revêtement bitumineux**, une seule chaussée de deux bandes, trois bandes ou quatre bandes ;
- 4°) **Routes à double chaussée**, une dans chaque sens avec croisements à niveau des autres voies de communication ;
- 5°) **Autoroutes à réalisation progressive** (seuls les ouvrages d'art principaux de franchissement sont construits, les voies secondaires débouchant provisoirement à niveau) ;
- 6°) **Autoroutes « intégrales »** (cf. autoroute de l'Ouest).

Ces diverses natures de routes se combinent avec toutes les dispositions imaginables pour les pistes cyclables et le stationnement. C'est donc, au total, un véritable « arlequin » de routes qu'il nous a été donné de parcourir dans un temps relativement court permettant de juxtaposer les impressions dans des conditions toutes comparables, (vitesse, véhicule utilisé, circonstances atmosphériques, etc...).

Les causes de cette situation sont probablement variées : insuffisance de crédits, tâtonnements ou même essais systématiques de variantes par les Ingénieurs, natures de trafic différentes auxquelles on a cherché à s'adapter et même, tout simplement, avancement inégal, à une même époque, des divers aménagements qui sont poussés chacun selon son degré d'urgence.

Nous examinerons tout d'abord la question du nombre des bandes ou voies de circulation et ensuite la question de la largeur des bandes et des emprises.

1°) Nombre des bandes.

Mettant à part les chaussées à deux bandes, dont il n'y a rien de spécial à dire, les chaussées à trois bandes ne nous ont non plus rien appris que nous ne connaissions déjà par l'examen de ce qui se passe sur les routes à 9 mètres de largeur. La bande centrale qui est « banale » est utilisée par les véhicules qui désirent doubler. Son efficacité est limitée, du fait qu'aucune règle ne fixe de priorité lorsque deux véhicules circulant en sens inverse se préparent simultanément à doubler : c'est en général le plus rapide ou le plus audacieux qui profite de la bande centrale. Dans ces conditions, la moindre imprudence, la moindre erreur d'appréciation des distances et des vitesses (notamment de nuit) sont génératrices d'accidents toujours très graves.

De toute façon, avec les vitesses des véhicules qui circulent actuellement et celles qu'on peut prévoir demain, une bande centrale n'est à la rigueur acceptable que si elle a **au moins 3 m. 50** de largeur. Cette largeur est d'ailleurs celle fixée par la Circulaire Ministérielle n° 103 du 18 septembre 1952.

Sur les chaussées à quatre bandes de circulation, l'avis des trois Ingénieurs qui ont pris part au voyage est absolument formel et unanime : **ces chaussées à quatre bandes constituent une fausse sécurité, illusoire et par conséquent plus dangereuse que l'absence de tout aménagement.**

Théoriquement, deux bandes sont réservées à chaque sens de circulation. Les bandes sont matérialisées sur la chaussée par des marques de peinture, qui en Belgique et en Hollande, sont en général constituées par des traits interrompus (traits d'environ 3 mètres tous les 10 mètres, larges de 0 m. 10 à 0 m. 15 de couleur blanche), ces traits interrompus étant, par convention, franchissables. La bande axiale de l'ensemble du système est elle-même en traits discontinus, car on n'a pas voulu en interdire le franchissement de façon absolue pour permettre une meilleure utilisation de la chaussée à quatre bandes aux heures de pointe, où l'un des sens du trafic est généralement prépondérant.

Il s'en suit que les véhicules « se promènent » pratiquement en long et en large sur l'ensemble des quatre bandes en décrivant des sinusoides d'amplitude croissant avec leur vitesse et d'autant plus qu'ils se ménagent une marge de sécurité plus importante pour doubler.

L'examen du trafic sur ces chaussées à quatre bandes montre que même aux heures où le trafic est sensiblement égal dans les deux sens, les véhicules rapides qui circulent sur les deux bandes

les plus proches du centre **empiètent continuellement sur le trait axial du système.**

La crainte de voir le conducteur d'un véhicule venant en sens inverse sortir de sa bande crée en permanence, pour le conducteur prudent, un sentiment d'appréhension et contribue finalement à diminuer la vitesse moyenne des véhicules et par conséquent le débit de la route. Les doubléments sont rendus plus difficiles, de sorte que sur chaque demi-chaussée, la séparation du trafic que l'on pourrait attendre d'une chaussée à quatre bandes, entre les véhicules lents ou moyens qui suivent la bande de droite et les véhicules rapides qui suivent la bande de gauche, se réalise mal. Encore faut-il noter qu'une utilisation acceptable de telles chaussées à quatre bandes repose **entièrement sur l'existence et la bonne visibilité des lignes discontinues** qui délimitent les quatre voies de circulation de 3 mètres ou 3 m. 50. En Belgique, ces bandes sont renouvelées tous les six mois environ et comme elles s'étendent sur de grandes longueurs, leur entretien nécessite malgré la discontinuité des traits une dépense importante. D'autre part, chaque renouvellement général les efface et nous avons observé au moment d'un orage que très rapidement, du fait de la pluie, de la poussière, d'une légère buée au niveau du sol, de la réverbération du soleil réapparaissant après un orage..., les bandes deviennent très peu visibles et perdent toute efficacité.

La différence considérable entre la route à deux chaussées séparées et la route à chaussée unique de quatre bandes nous est apparue d'une façon extrêmement nette au cours du retour d'Amsterdam sur La Haye. Le long de cet itinéraire, les Ingénieurs hollandais ont réalisé sur la plus grande partie du parcours une véritable autoroute à deux chaussées séparées et croisements à niveaux différents. Toutefois, à 13 kilomètres environs du centre de La Haye, les deux chaussées font place à une chaussée unique à quatre voies de circulation.

Alors que, sur la section d'Amsterdam au point de transition, nous avions pu tenir une vitesse moyenne élevée, de l'ordre de 90 à 100 kms à l'heure, sans danger en dépit d'un violent orage, dès l'arrivée sur la section à quatre bandes et bien que la pluie eût cessé, nous nous sommes trouvés pris dans un flot de véhicules cherchant mutuellement à se doubler sans y bien parvenir. Malgré une discipline, dans l'ensemble assez satisfaisante, les causes évoquées ci-dessus ont eu pour conséquence très nette, un ralentissement de notre vitesse de l'ordre de 30 %, en même temps qu'un **sentiment total d'insécurité.**

En résumé l'aménagement d'une chaussée unique à quatre voies de circulation, même si ces

bandes ont 3 m. 50 de largeur (cf. ci-après), nous paraît être **exactement ce qu'il ne faut pas faire** lorsqu'on veut évacuer dans des conditions de sécurité un trafic trop élevé pour trois voies de circulation et qu'on est loin de toute agglomération.

Les avantages de cette solution sur la route à deux chaussées séparées seraient :

1°) une moindre dépense de premier établissement, l'économie étant celle des terrains et terrassements correspondant à la largeur du terre-plein central, des bordures qui le limitent et de la haie qui l'occupe ;

2°) une meilleure utilisation **théorique** aux heures de pointe pendant lesquelles trois bandes seraient réservées au trafic prépondérant et une seule à l'autre. Nous avons déjà dit et nous croyons devoir répéter que c'est là une fausse sécurité, l'indiscipline de quelques conducteurs suffisant à rendre le débit beaucoup plus faible qu'on ne peut l'espérer.

Sans vouloir faire du paradoxe, on vient d'ailleurs à penser que la bande axiale de l'ensemble des quatre voies présente plus d'inconvénients pour les automobilistes prudents, qui se croient en sécurité tant qu'ils ne la franchissent pas, qu'elle ne présente d'avantages pour empêcher les imprudents de la transgresser. Dans ces conditions, ne vaudrait-il pas mieux la supprimer et laisser chacun prendre ses responsabilités ?

Enfin ce qui précède ne serait assurément plus vrai pour les zones urbanisées ou semi-urbanisées où les vitesses sont pratiquement plafonnées par des obstacles rapprochés (carrefours de rues transversales, passages à piétons, etc...) et où les stationnements et la présence de véhicules lents et encombrants font qu'il est indispensable de banaliser toute la largeur de la chaussée : ainsi en est-il, par exemple, sur les larges sorties de Paris, avec leurs voies en pavé mosaïque, dont le débit général est à notre avis optimum (l'éclairage, lorsqu'il y en a un, augmentant d'ailleurs la sécurité).

2°) **Largeur des bandes.**

La largeur des bandes varie, indépendamment de leur nombre, entre 3 m. et 3 m. 50.

La largeur de 3 mètres par voie est devenue totalement insuffisante et c'est une heureuse disposition de la Circulaire Ministérielle n° 103 du 18 septembre 1952 de l'avoir portée à 3 m. 50. Nous n'insistons donc pas.

Mais après cette indication, il faut tout de suite dire que cette question de la largeur des voies de circulation ne peut être traitée sans parler des obstacles qui s'opposent à leur bonne utilisation

et notamment de l'état des rives ou des bordures qui peuvent les limiter.

Sur nombre de routes nationales importantes, les voies charretières ont 3 mètres et sont en général mal utilisées pour deux raisons :

a) dans certaines sections qui comportent des bordures à parement vertical (soit en traverse, soit dans les déclivités) on observe « l'effet de bordure » bien connu, en vertu duquel un véhicule craint, en s'approchant trop, de heurter la bordure et roule toujours à une distance qui peut être fixée en moyenne à 0 m. 50. Cet « effet de bordure » est d'autant plus accentué que la plupart des véhicules ont la conduite à **gauche** et apprécieraient mal la distance à laquelle ils roulent du bord droit de la chaussée ;

b) dans d'autres sections où il n'existe pas de bordure, la chaussée est immédiatement bordée par un accotement plus ou moins surélevé qui s'oppose à l'écoulement des eaux pluviales, par suite de profils mal réglés ou d'un assainissement insuffisant par les saignées. Il se forme là très fréquemment une accumulation de boues et débris végétaux, l'eau y stagne en flaques après chaque orage, l'humidité ronge les bords du revêtement et de l'empierrement et finalement ces rives de chaussée, plus ou moins dégradées et déformées par des emplois, sont suspectes à juste titre aux conducteurs qui s'en écartent, pratiquement, de la même distance qu'ils s'écartent des bordures là où elles existent.

Nous avons été frappés au cours de notre voyage, de ne rencontrer presque jamais, ni en Belgique, ni en Hollande, de bordures de chaussées ailleurs que dans les traverses et sur les ouvrages d'art.

Les Ingénieurs de ces pays ont remédié à l'effet de bordure ou de rive qui vient d'être décrit, en ménageant presque partout, entre la limite de la bande de roulement proprement dite et l'accotement ou la piste cyclable qui bordent la route, une bande que nous appellerons ci-après « bande de transition ». Cette bande a très généralement 0 m. 45 à 0 m. 50 de largeur. On ne doit pas la confondre avec la chaussée dont elle se distingue tantôt par la nature du matériau (fréquemment un pavage), tantôt par la couleur (par exemple, cette bande est en béton si la chaussée est en revêtement bitumineux, ou bien elle est peinte d'une couleur nettement différente de celle de la chaussée). Sa présence ne doit pas être interprétée comme une façon détournée et camouflée d'élargir la chaussées sans le dire. La bande de transition joue véritablement un rôle distinct de celui de la chaussée. C'est un espace sur lequel en principe aucun véhicule n'a normalement besoin de s'engager, mais sur lequel il peut néanmoins en cas de

besoin passer exceptionnellement, sans craindre même à grande vitesse, le heurt dangereux d'une bordure ou les cahots d'une rive déformée.

La bande de transition sépare la bande de circulation des pistes, voies locales, voies de stationnement, ou accotements qui la bordent. Elle est toujours dérasée au niveau de la chaussée, dont elle prolonge la pente transversale. De ce fait l'écoulement des eaux est parfait.

Nous estimons que l'adoption en France de la bande de transition produirait les plus heureux effets, d'autant plus que, dans le cas qui va se présenter fréquemment avec le fonds routier, de construction de chaussées entièrement neuves, cette bande de transition peut se confondre avec la face supérieure d'une bordure dérasée en béton qui épaula la fondation de la chaussée et permet au surplus de la jalonner par des marques de peinture espacées.

De la largeur de principe de 3 m. 50 par bande et de l'adoption systématique de la bande de transition de 0 m. 50 on déduira ci-après des largeurs de chaussées dans divers cas qui pourront se présenter.

Largeurs d'emprises.

Sans entrer dans le détail des largeurs d'emprises très variées que nous avons rencontrées, disons ici combien elles nous ont paru à la fois somptueuses pour nos habitudes et cependant parfaitement en rapport avec les besoins. En France l'étroitesse des traverses, les obstacles administratifs, la pauvreté des crédits d'équipement et plus généralement l'état d'esprit des financiers ont fini par déteindre sur les Ingénieurs au point que lorsqu'on parle d'une emprise de 32 mètres — lointaine d'ailleurs — pour une route très importante on pense atteindre là l'extrême limite du possible. Or la route Bruxelles-Anvers à deux chaussées a une largeur d'emprises normales de **65 mètres**, comprenant bien entendu les pistes cyclables, les stationnements, les voiries de desserte locale, accotements et fossés.

Il est juste d'ajouter aussitôt que la reconstruction immobilière est terminée en Belgique. La crise du loge-

ment est si peu sensible qu'on a rendu la liberté aux foyers dans la plupart des cas (on voit même des écriteaux « appartement à louer »).

Ces conditions rendent possibles des expropriations massives, lentes mais sûres et méthodiques. Au surplus un service spécial décharge les Ingénieurs de ces questions fastidieuses. On voit combien, sur ces points très importants, nos voisins sont plus favorisés que nous.

Routes à deux chaussées distinctes.

Nous avons consacré une matinée entière à la route à deux chaussées séparées qui relie Bruxelles à Anvers. Nous l'avons visitée sous la conduite de M. **De Wulf**, Ingénieur en Chef faisant fonction d'Inspecteur Général, chargé des travaux de l'autoroute de Bruxelles à Ostende. Il a bien voulu nous dire que l'observation du trafic de cette route Bruxelles-Anvers qu'il n'avait pas eu l'occasion de visiter depuis quelques temps, l'avait profondément instruit lui-même, surtout au contact de nos propres réactions d'Ingénieurs français.

Le profil transversal de cette route comporte (figure ci-dessous) un terre-plein central de largeur variable suivant les possibilités et de chaque côté de l'axe de ce terre-plein :

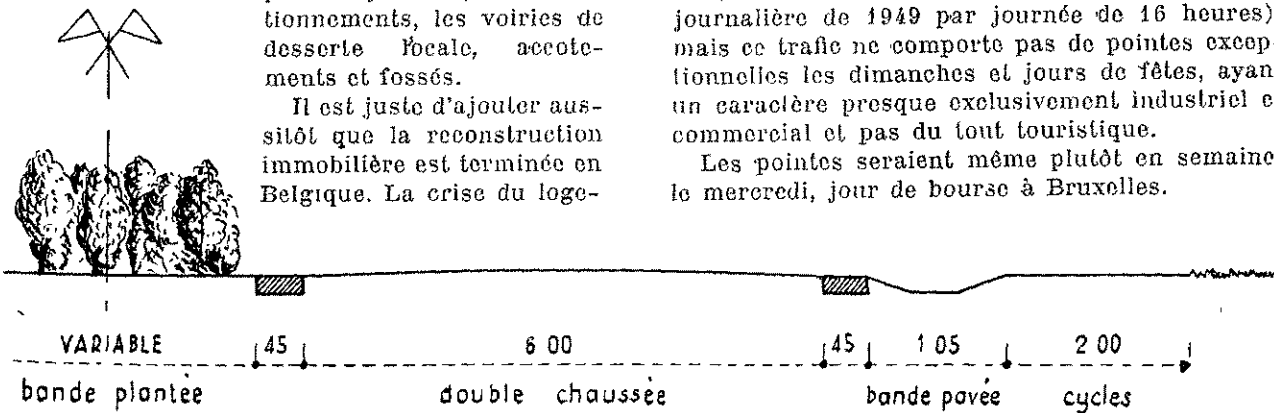
— une chaussée en béton bitumineux sur béton de ciment de 6 mètres de largeur, encadrée par deux bandes de transition de 0 m. 45 ;

— à l'extérieur de la bande de 0 m. 45, une bande pavée de 1 m. 05 de largeur, comportant un fil d'eau qui aboutit à des grilles d'écoulement pluvial ;

— au-delà de cette bande pavée, une piste cyclable de 2 mètres de largeur, revêtue de carreaux de béton de 0 m. 30 x 0 m. 30 x 0 m. 06 et enfin un accotement de deux ou trois mètres.

Cette route qui relie deux centres particulièrement importants, supporte toujours un gros trafic (5.000 à 5.500 véhicules automobiles, moyenne journalière de 1949 par journée de 16 heures), mais ce trafic ne comporte pas de pointes exceptionnelles les dimanches et jours de fêtes, ayant un caractère presque exclusivement industriel et commercial et pas du tout touristique.

Les pointes seraient même plutôt en semaine, le mercredi, jour de bourse à Bruxelles.



La route a été construite il y a une quinzaine d'années entièrement avec des croisements à niveau et à l'heure actuelle, les Ingénieurs belges après examen des statistiques d'accidents, ont entrepris une étude pour transformer entièrement cette route à deux chaussées en autoroute, avec toutes les constructions d'ouvrages d'art et les sujétions d'ordre administratif et domanial que cela comporte.

La réalisation des croisements à niveau n'a en effet pas donné satisfaction. Nous nous sommes arrêtés en particulier au croisement de la route Bruxelles-Anvers avec la route transversale importante de Malines à Termonde. De chaque côté, la chaussée unique de la voie secondaire se subdivise en deux branches qui ont été écartées et ont reçu une courbure suffisante pour ralentir les véhicules à l'approche de la route à deux chaussées. Sur cette dernière, on s'est contenté d'interrompre le terre-plein central, sans écarter les deux chaussées ni même faire un effort spécial pour dégager la visibilité aux abords.

L'examen du trafic à ce carrefour pendant environ une demi-heure, a montré l'extrême danger que présente cette disposition. Il n'est en effet pas toujours possible à un véhicule venant par la voie transversale de franchir d'un seul coup les deux chaussées de la route principale. Il est donc conduit à stationner entre les deux chaussées et, pour peu qu'il arrive à un moment où se présente une série de véhicules rapides sur la route principale, plusieurs autres véhicules venant de la même direction le rejoignent rapidement et créent un embouteillage entre les deux chaussées.

La situation est encore plus grave lorsque le véhicule qui traverse est un camion long, ou surtout un camion avec remorque de grandes dimensions. Dans ce cas, à défaut d'avoir écarté les chaussées de la route principale, le camion qui traverse occupe, où du moins engage, l'ensemble des deux chaussées et du terre-plein central. La circulation est interrompue sur les deux chaussées de la route principale et, comme le carrefour est situé en rase campagne, en l'absence de tout agent spécialement affecté à la circulation et de toute signalisation par feux tricolores, seuls l'usage de la règle de priorité et la discipline des usagers y règlent la circulation.

Cette disposition est vicieuse et nous estimons devoir à tout prix éviter de la reproduire. Notons en effet que si un carrefour ainsi réalisé devait supporter des pointes de trafic comparables aux retours du dimanche soir vers les grands centres urbains, avec l'indiscipline trop fréquente des conducteurs français, on irait au devant d'embouteillages inadmissibles, ou de collisions très graves. En effet, lorsqu'un conducteur bloqué entre

les deux chaussées finit par s'impatienter et décide de passer à tout prix en profitant d'une « éclaircie » dans le flot principal, partant du bord même de la chaussée à traverser, il engage immédiatement celle-ci sans pouvoir « s'arracher » du fait qu'il redémarre juste. La voiture lancée à 100 ou 120 km/h sur la route principale vient alors le percuter de plein fouet avant d'avoir pu se rendre compte de sa manœuvre. N'oublions pas qu'à 120 km/h, on parcourt 25 mètres en 3/4 de seconde, ce qui est le temps moyen de réflexe d'un conducteur au freinage, à supposer toutefois que ces réflexes n'aient pas été précisément endormis par le sentiment de sécurité propre à la chaussée à sens unique.

Si donc nous devons nous inspirer des Ingénieurs belges, en ce qu'ils ont suffisamment écarté les branches de la voie secondaire et réduit le rayon de courbure pour ralentir les véhicules qui en débouchent, nous pensons devoir par contre nous écarter d'eux en séparant très largement les deux chaussées de la voie principale, le terre-plein central étant aux abords progressivement élargi en forme de fuseau, de telle sorte que dans l'espace limité entre les deux chaussées, **plusieurs** véhicules puissent, le cas échéant, venir s'accumuler s'ils n'arrivent pas à franchir d'un seul coup les deux chaussées principales. C'est en quelque sorte, la disposition adoptée au carrefour de la R.N. 7 avec la route de Perthes (« Carrefour de la mort ») bien qu'il ne soit peut-être pas indispensable de donner au terre-plein central un développement aussi grand, pour éviter les emprises souvent onéreuses et de grandes surfaces de chaussées. D'autre part, de tels carrefours doivent être très largement dégagés (visibilité, suppression des plantations) et largement signalés, tant à distance qu'aux abords immédiats. L'expérience des Ingénieurs belges, qui après une quinzaine d'années (dont pratiquement cinq ne comptent pas du fait de la guerre), sont amenés à envisager la transformation extrêmement onéreuse de cette route à deux chaussées en autoroute (avec des solutions allant jusqu'au tunnel dans certaines agglomérations), est pour nous profondément instructive. N'aurions nous retiré de ce voyage que cet enseignement, ce serait déjà une chose capitale. **Dans la construction d'une route à double chaussée il semble que toutes les dispositions doivent être prises, au cours des études et de la réalisation pour que la transformation ultérieure de cette route à double chaussée en véritable autoroute, par construction des ouvrages d'art supprimant les franchissements à niveau, ne crée pas de difficultés, ni au point de vue technique ni au point de vue administratif.** La perspective de transformation d'une route à dou-

ble chaussée en autoroute entraîne en particulier la nécessité d'une étude très approfondie des points de franchissement par les voies secondaires, qui doivent être, d'une part aussi peu nombreux que possible pour diminuer le nombre et la dépense totale des ouvrages d'art et d'autre part choisis de telle façon que les collectivités locales intéressées n'élèvent pas des protestations trop vigoureuses, ce qui serait le cas si on les obligeait à des allongements de trajets excessifs pour franchir la future autoroute.

Ce problème n'avait pas été envisagé dès l'origine sur la route de Bruxelles à Anvers et, à l'heure actuelle, les Ingénieurs doivent marchander durement avec les collectivités locales pour le nombre d'ouvrages d'art qui seront construits dans la situation définitive, tout en envisageant, pour ramener le trafic local à ces ouvrages d'art, la construction de voiries de desserte locale qui grèvent encore la construction de l'autoroute.

Stationnements.

Nous avons été frappés du soin apporté à résoudre la question du stationnement, même en dehors de toute agglomération, en rase campagne, sous deux formes principales :

1°) Stationnement **continu**. C'est évidemment la solution idéale. Elle est réalisée sur de longues sections de l'autoroute Rotterdam-Breda sous forme d'une piste sommairement nivelée et empierrée ou stabilisée, mais de niveau avec la chaussée et sa bande de transition, de sorte qu'un véhicule peut s'y ranger sans difficulté et même sans ralentissement trop brusque de sa vitesse, ce qui est souhaitable sur un itinéraire à vitesse moyenne élevée.

Il semble que cette piste pourra ultérieurement servir de fondation à une troisième voie de circulation s'ajoutant aux deux voies en service, si l'accroissement du trafic la rend nécessaire.

2°) Stationnement **discontinu**. Le long de nombreuses routes ou autoroutes ont été aménagées, à droite dans chaque sens de circulation, des aires de stationnement pavées ou revêtues, distantes de 500 mètres en moyenne, longues de 20 à 30 mètres et signalées par le panneau de parking (P blanc sur rectangle bleu) posé au ras du sol.

Un véhicule pouvant très généralement faire encore 500 mètres au maximum pour se garer (sauf crevaison) cette solution moins onéreuse est encore très intéressante. La piste cyclable lorsqu'il en existe une, contourne généralement le « parking ».

A notre avis lorsque cette solution est adoptée, il faut ouvrir très largement l'entrée et la sortie

en biseau effilé, afin d'éviter la collision d'un véhicule rapide poursuivant sa route avec un autre le précédant et qui doit trop brusquement ralentir pour aborder le parking (ou avec celui qui doit s'insérer dans la file lorsqu'il repart).

Le soin accordé aux questions de stationnement a pour conséquence une tranquillité d'esprit accrue pour le conducteur. En effet, la présence de véhicules stationnant sur la chaussée est une source de dangers pour le conducteur obligé de « déboîter » alors qu'un véhicule plus rapide s'apprête lui-même à le doubler. C'est même sans aucun doute une grave objection contre le débit d'une chaussée à sens unique de 7 mètres.

Séparation des trafics.

C'est, avec les stationnements, un des points qui nous a beaucoup frappés au cours de cette tournée. L'idée, bien entendu, n'est pas neuve, mais en Belgique et surtout en Hollande, elle a été appliquée d'une façon méthodique et continue au trafic des cycles et il en résulte un soulagement considérable pour les véhicules automobiles. Les pistes cyclables y ont à peu près le développement total des itinéraires routiers et, même le long de voies secondaires pavées, on rencontre (et pour cause, quand on expérimente ces pavages !) des pistes sommaires, mais suffisantes.

Les pistes sont tantôt séparées de la chaussée par une bande gazonnée ou plantée, tantôt par une simple bande de trois rangs de pavés (ceux-ci constituent un excellent frein pour le cycliste imprudent qui serait tenté de divaguer en mordant sur la chaussée). Tantôt même une simple bande continue de peinture blanche délimite en rive de chaussée un couloir réservé aux cycles. Dans ce cas, la « piste » est plutôt « morale », mais cet embryon d'aménagement montre assez l'importance qu'on attache au principe de séparation.

Lorsqu'il y a une piste véritable, elle est très fréquemment constituée, en Belgique par des carreaux en béton de 0 m. 30 x 0 m. 30 x 0 m. 06 posés sur un lit de mâchefer et jointoyés au mortier. La surface obtenue est très roulante et même le passage — tout à fait accidentel — d'un véhicule automobile ne lui cause aucun mal. En conséquence, les cyclistes y roulent volontiers, comme les y invite une multitude de panneaux figurant une silhouette de vélo blanc sur disque bleu (correspondant à l'inscription française « Piste obligatoire pour cycliste »).

Les carreaux de béton, pour lesquels il existe un cahier des charges spécial, trouvent également leur application dans les trottoirs urbains et les

parkings. Leur production en grosses quantités doit abaisser le prix de revient à un taux raisonnable.

Il faut reconnaître que lorsqu'il y a une piste cyclable, on ne rencontre pas de cyclistes sur la chaussée. En revanche, dans le cas contraire, en plein centre des villes, le cycliste en Hollande est roi. On sait le développement considérable de la bicyclette au Pays-Bas, indépendamment de l'âge, du sexe ou de la classe sociale. Les règles de circulation semblent y obéir aux principes suivants :

- 1°) Il y a une « règle du jeu », constituée par le Code de la route et l'ensemble des usages locaux ;
- 2°) Cette règle est parfaitement connue de tous, notamment des enfants, probablement par l'enseignement scolaire ;
- 3°) Chacun l'applique strictement et compte que les autres l'appliquent. Chacun compte aussi sur ses réflexes et sur ceux des autres, notamment des automobilistes ;
- 4°) Moyennant quoi, une circulation très dense en ville, très rapide dans l'ensemble et même brutale, est possible sans accidents graves.

Ces principes paraissent à l'opposé de ceux appliqués en France, où pendant longtemps il est à craindre qu'on doive plus compter, pour améliorer la sécurité, sur l'aménagement des points dangereux (engineering) que sur la discipline des usagers (éducation).

Plantations.

Les terre-pleins centraux des autoroutes ou des routes à deux chaussées sont très généralement plantés de haies destinées à parer la nuit à l'éblouissement des phares.

En Hollande, ces haies sont longitudinales et assez hautes pour qu'on n'aperçoive pas les véhicules circulant sur la chaussée opposée. Cette impression est plutôt désagréable, c'est celle de longer un véritable mur. Le paysage n'est visible que sur le côté extérieur de la route.

Les Ingénieurs belges ont fait l'essai d'un système différent comportant une série de haies courtes et perpendiculaires au terre-plein. L'essence peut en être variée pour éviter la monotonie. Des recherches ornementales n'en sont pas exclues. L'efficacité contre l'éblouissement des phares semble équivalente à celle de la haie longitudinale, dont par contre on évite l'impression d'isolement, le paysage restant visible des deux côtés.

Signalisation.

Dans son ensemble la signalisation nous a paru médiocre, en Belgique, surtout en Hollande notamment pour la visibilité et la continuité de la signalisation de direction. On peut bien avoir sur ce point le sentiment que les conceptions françaises sont supérieures et la réalisation plus avancée, au moins dans certains départements.

Sans insister sur les déficiences, nous relevons toutefois quelques idées intéressantes.

A) **Bandes colorées sur chaussées.** — Ainsi qu'il a été dit plus haut, ces bandes sur chaussées à trois ou quatre voies sont en traits blancs de 3 mètres tous les 10 mètres, économisant 70 % de peinture (franchissables).

L'Instruction générale du 1^{er} août 1946 prescrit de les interrompre sur 50 mètres de part et d'autre des extrémités des virages, ou des carrefours (art. 19, b).

En Belgique est appliquée une autre disposition. Au droit du virage (sauf s'il est peu accusé et assez dégagé, pour que le doublement y reste autorisé) l'axe est marqué par un trait continu (non franchissable). La transition avec les trois voies est faite à l'aide de traits obliques qui rabattent les voitures dans la demi-chaussée de droite. Ce trait oblique est double : il comporte presque juxtaposés, un trait plein (non franchissable) du côté des voitures qui abordent le virage et un trait interrompu du côté des voitures qui en sortent : ces dernières seules peuvent doubler, le trait oblique étant tracé à un endroit tel que la visibilité soit à nouveau assurée en principe.

Les Ingénieurs belges appliquent ce système à titre d'essai, sans qu'il fasse partie d'une réglementation officielle. Ils en sont satisfaits, les automobilistes paraissent bien saisir la signification des divers traits et s'y conformer avec discipline.

Le Conseil Economique et social de l'O.N.U. a d'ailleurs établi en juin 1952 un projet de convention tendant à unifier la signalisation routière sur le plan mondial. Ce projet porte codification des marques de chaussées en particulier pour la signification différente des traits continus et discontinus, telle qu'elle est interprétée en Belgique.

B) **Signaux de police.** — Une lacune grave de la signalisation française de police consiste à ne pas indiquer la fin d'une interdiction. Nous avons rencontré fréquemment en Belgique et en Hollande les indications « fin de l'interdiction de doubler » et « fin de limitation de vitesse ». Le signal est alors identique à celui qui a notifié l'interdiction, mais barré d'une diagonale noire, par-

faitement compréhensible même aux non-initiés.

De même les limites des zones de stationnement interdit sont beaucoup plus faciles à identifier.

Si l'on veut que les interdictions soient prises au sérieux, il est indispensable non seulement de ne pas en abuser, mais encore de bien notifier jusqu'où elles s'appliquent.

Lorsqu'une limitation de vitesse est imposée à la traversée d'une agglomération, elle est parfois notifiée par une succession de panneaux, type

B. 5 portant des chiffres décroissant de 10 en 10 km/h. C'est là une signalisation plus onéreuse que la nôtre mais combien plus réaliste dans sa répétition et sa progressivité !...

En terminant avec ces notes sans prétention, nous tenons à remercier M. l'Ingénieur en Chef **Arribehaute** qui a bien voulu contribuer à leur mise au point.

A. Bouzoud,
Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Amicale d'entr'aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

COMMUNICATION

Dans le numéro de janvier du Bulletin du P. C.M., l'Amicale a lancé aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines un appel pressant auquel le décès subit du Camarade **Camus**, Ingénieur en Chef à Chaumont, est venu donner au même moment une douloureuse justification.

Depuis lors nous apprenons le décès d'**Alexandre Delattre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, qui était depuis de longs mois en congé de maladie et qui faisait également partie de l'Amicale comme adhérent complet.

Dès cette année la tâche de l'Amicale va donc

être lourde ; elle s'efforcera pourtant de continuer à aider, comme elle l'a fait en 1952, les familles des Camarades décédés avant la constitution de l'Amicale. Aussi le Comité renouvelle-t-il son appel pour que l'esprit de solidarité de nos Corps entraîne de nombreuses adhésions.

On trouvera dans le présent numéro des modèles de bulletin d'adhésion ainsi que le taux des cotisations pour 1953 qui n'avaient pas été insérés dans le numéro de janvier.

Le Président,
L. Lesieux.

OFFRES DE POSTES

L'Administration des Nations Unies recherche :

— Un expert ou une firme spécialisée susceptible d'aider le Gouvernement de **Ceylan** pour le changement, le développement, l'extension des systèmes d'égoûts et de canalisations ; l'expert devra avoir une grande expérience des travaux de canalisations des pays tropicaux et une connaissance approfondie de la langue anglaise ;

— Six experts susceptibles d'aider, pendant un an, le Gouvernement **Iranien** sur les points suivants :

1° construction de routes à grand trafic (trois experts),

2° construction de routes secondaires (trois experts).

Les conditions de rémunération, d'allocations de logement et de nourriture, de remboursement de frais de voyage et d'exécution matérielle du Service pourront être portées à la connaissance des candidats par la Direction du Personnel, 1^{er} Bureau, au Ministère des Travaux Publics, 244, boulevard Saint-Germain à Paris 7^e.

POUR TOUTES VOS ACQUISITIONS
Utilisez le Service d'Achats du P.C.M.

Assemblée Générale ordinaire du P.C.M. en 1953

Convocation

Le Comité d'Administration de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines informe les Sociétaires que l'**Assemblée Générale Ordinaire de 1953**, prévue par l'article 20 des Statuts du P.C.M., aura lieu le **Dimanche vingt-deux mars 1953, à quatorze heures précises**, dans un amphithéâtre de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères, à Paris 7^e.

L'ordre du jour est le suivant :

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

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

**

Elections

SECTION PONTS ET CHAUSSEES

Aux termes de l'article 10 des statuts du P.C.M., il doit être procédé, en 1953, au renouvellement de neuf Délégués de la Section Ponts et Chaussées, savoir trois Délégués Généraux et six Délégués de Groupe, tous à élire pour trois ans.

Délégués Généraux :

Les Délégués Généraux sortants sont : MM. **Cassard**, Michel **Legrand** et **Lerouge**.

Délégués de Groupe :

Les Délégués de Groupe sortants sont les suivants :

- **Groupe de Paris** : M. **Leroy** ;
- **Groupe de Lyon** : M. **Thiébaud** ;
- **Groupe de Marseille** : M. **Couteaud** ;
- **Groupe du Mans** : M. **Pavaux** ;
- **Groupe de Bordeaux** : M. **Renoux** ;
- **Groupe d'Amiens** : M. **Brandeis**.

A noter que M. **Coquand**, ayant quitté le territoire du Groupe d'Orléans, a été remplacé dans ses fonctions de Délégué de Groupe, par M. **Brunot**, dont le nom a été omis dans la liste des Membres du Conseil d'Administration publiée à la page 20 du N° de Janvier 1953 du Bulletin du P.C.M.

SECTION MINES

Aux termes de ce même article 10 des Statuts du P.C.M., il doit être procédé, en 1953, au renouvellement de deux Délégués de la Section Mines.

Les Délégués sortants sont MM. **Daval** et **Reulle**.

**

Candidatures

Sauf M. **Cassard**, tous les Délégués sortants sont rééligibles.

Le **délaï pour le dépôt des candidatures est fixé au quinze février 1953** ; les Camarades trouveront dans le N° du Bulletin du P.C.M. de mars 1953 la liste des candidatures reçues pour l'élection pour trois ans de :

- trois Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées ;
- un Délégué du Groupe de Paris à la même Section ;
- deux Délégués de la Section Mines.

Les Groupes de Lyon, Marseille, Le Mans, Bordeaux et Amiens devront, avant le 22 mars 1953, procéder à l'élection d'un Délégué de Groupe chacun.

DISPOSITIONS GENERALES

Pour l'élection des :

- trois Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées ;
- un Délégué du Groupe de Paris à la même Section ;
- deux Délégués de la Section Mines,

les Camarades sont invités :

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

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

Quel que soit le mode de remise adopté, il est rappelé que le bulletin de vote doit être placé sous double enveloppe :

— la première enveloppe renferme uniquement le bulletin de vote et ne doit porter aucune autre indication que celle de l'Association du P.C.M., de la nature et de la date des élections ;

— cette première enveloppe doit être placée dans une seconde enveloppe d'expédition au Secrétariat du P.C.M., sur laquelle le Sociétaire de-

vra inscrire son nom, son prénom habituel, sa résidence, son grade et sa signature.

Aucun autre papier ne doit être inséré dans la première ni dans la seconde enveloppe. Toutefois, le bulletin de vote pour le Groupe de Paris pourra être mis dans la même enveloppe d'expédition que celui des Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées, chaque bulletin étant cependant mis dans une enveloppe spéciale close, avec indication de la nature de l'élection.

Il est rappelé que participent à ces élections tous les Camarades :

— faisant partie du P.C.M. et appartenant au Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, pour l'élection des trois Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées ;

— faisant partie du P.C.M. et appartenant au Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, mais seulement résidant dans les départements de l'Aube, d'Eure-et-Loir, de la Seine, de Seine-et-Marne, de Seine-et-Oise et de la Seine-Inférieure, pour l'élection d'un Délégué au Groupe de Paris de la Section Ponts et Chaussées ;

— faisant partie du P.C.M. et appartenant au Corps des Ingénieurs des Mines pour l'élection de deux Délégués à la Section Mines.

Dîner du P.C.M.

Le dîner annuel du P.C.M. sera servi le **dimanche vingt-deux mars 1953, à vingt heures, à l'Hôtel Lutétia, 43, boulevard Raspail à Paris 6^e.**

Plusieurs Ministres sont invités à ce dîner, qui revêtira l'éclat d'avant-guerre qu'il a repris l'an dernier. **La tenue de soirée est spécialement recommandée** ou, à défaut, tenue de ville avec veston de couleur sombre. Le prix du couvert est de **deux mille francs** (prix réduit à 1.000 francs pour les Ingénieurs Elèves).

Les convives devront se faire inscrire à l'avance au Secrétariat du P.C.M. **avant le cinq mars 1953**, en versant le prix de leur couvert :

— soit par chèque bancaire barré au nom de **M. Delayre**, Secrétaire du P.C.M., 28, rue Madame à Paris 6^e ;

— soit, **de préférence**, par versement au **compte de chèques postaux Paris 6098.77**, au nom de **M. Delayre**, à l'adresse ci-dessus.

Pour cette inscription, **utiliser la fiche d'inscription** encartée dans le présent Bulletin du P.C.M. Les convives inscrits recevront une carte d'entrée qui sera demandée pour l'accès aux salons dans lesquels le dîner sera servi. Il n'est pas possible de réserver une place à table pour les convives non inscrits à l'avance.

**

Tournées du P.C.M.

Tournée dans la Région Parisienne. — La Régie Nationale des Usines **Renault** a bien voulu permettre aux Membres du P.C.M. la visite de ses nouvelles usines de Flins (Seine-et-Oise).

Cette visite aura lieu dans l'après-midi du **lundi vingt-trois mars 1953** (lendemain de l'Assemblée Générale), avec le programme suivant :

— Rassemblement devant le Ministère des Travaux Publics, à partir de 13 heures 45 ;

— Départ de Paris en autocars à **quatorze heures précises** ;

— Visite des usines à partir de **quinze heures** ;

— Rentrée à Paris vers 17 heures.

Le prix de cette visite est de **deux cent cinquante francs par personne** : seules les personnes inscrites à l'avance auront la certitude d'être admises.

Les Sociétaires devront se faire inscrire à l'avance au Secrétariat du P.C.M. **avant le cinq mars 1953**, en versant le prix de leur participation :

— soit par chèque bancaire barré au nom de **M. Delayre**, Secrétaire du P.C.M., 28, rue Madame à Paris 6^e ;

— soit, **de préférence**, par versement au **compte de chèques postaux Paris 6098.77**, au nom de **M. Delayre**, à l'adresse ci-dessus.

Pour cette inscription, **utiliser la fiche d'inscription** encartée dans le présent Bulletin du P.C.M. Les Sociétaires inscrits recevront une carte d'admission, qui sera demandée pour prendre place dans les cars. Il n'est pas possible de réserver une place pour les Sociétaires non inscrits à l'avance.

Tournée en Angleterre et en Ecosse. — Le nombre d'inscriptions provisoires pour la tournée en Angleterre et en Ecosse, reçues dans les délais fixés, s'élève à 125, attestant ainsi le succès de ce projet de tournée.

Les Sociétaires inscrits à titre provisoire recevront ultérieurement toutes indications utiles quant aux détails d'exécution de cette tournée, dont l'étude se poursuit.

**

Permissions d'absence

Les démarches nécessaires sont faites pour obtenir des Ministères compétents les autorisations d'absence devant permettre aux Ingénieurs de prendre part à ces diverses manifestations. Le texte de ces autorisations sera porté en temps voulu à la connaissance des Sociétaires.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Mardi 6 Janvier 1953

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mardi 6 janvier 1953, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Couteaud**, **Daval** et **Lambert**, Vice-Présidents, **Filippi**, Secrétaire, **Prot**, Trésorier, **Agard**, **Armengaud**, **Arquié**, **Brandéis**, **Brunot**, **Cassard**, **Cot**, **Curet**, **Leroy**, **Pavaux**, **Renoux**, **Saillard**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Clermont**, **Lesourne**, **Violet**, **Poullain** et **Saint-Requier**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Fontaine** et **Loriferne**.

La séance est ouverte à 9 heures 20.

1°) **Vœux de nouvel an.**

M. le Président adresse ses vœux de bonne année aux Membres du Comité et à tous les Sociétaires du P.C.M., ainsi qu'à leurs familles, pour l'année 1953.

2°) **Adoption du P.V. de la dernière séance.**

Le Comité adopte sans observations le texte qui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 9 décembre 1952.

3°) **Légion d'Honneur.**

M. le Président fait connaître qu'il a adressé les félicitations du Comité du P.C.M. à MM. Roger **Gaspard**, Directeur Général de l'Electricité de France et à M. Pierre **Delattre**, Directeur Général de la Compagnie Nationale du Rhône, promu récemment tous deux au Grade de Commandeur de la Légion d'Honneur ; il souligne le caractère de la haute distinction ainsi conférée à deux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, placés à la tête de Services Publics importants. Le Comité s'associe à sa déclaration.

4°) **Assemblée Générale et tournées du P.C.M. en 1953.**

M. **Leroy** fait le point de l'étude de la tournée annuelle en Angleterre et en Ecosse, pour laquelle les adhésions de principe sont demandées dans le N° de janvier 1953 du Bulletin du P.C.M.

A la demande de certains Membres du Comité,

M. **Leroy** fait connaître que, s'il n'est pas possible d'effectuer une visite d'usine dans la journée du samedi 21 mars, veille de l'Assemblée Générale, cette tournée pourrait sans doute être envisagée pour le lundi 23 mars. Après examen, le Comité, revenant sur sa décision antérieure de supprimer cette visite, invite M. **Leroy** à l'organiser dans l'après-midi du jour indiqué.

M. **Buteau** rappelle que, pour le renouvellement du tiers sortant du Comité, il y a lieu de procéder, lors de la prochaine Assemblée Générale annuelle du P.C.M., à l'élection, pour la Section Ponts et Chaussées, de trois Délégués Généraux et de six Délégués de Groupe, pour la Section Mines, de deux Délégués. Il fait connaître que MM. **Tichoux** et **Prud'homme** ont accepté de poser leur candidature pour remplacer MM. **Cassard** et Michel **Le-grand** Le N° de février du Bulletin du P.C.M. contiendra un avis demandant que le dépôt des candidatures soit effectué avant le 15 février 1953.

En ce qui concerne le dîner annuel du P.C.M., le Comité décide que, comme l'an dernier, le prix du dîner sera réduit de moitié pour les Ingénieurs Elèves et la tenue de soirée spécialement recommandée, étant entendu que la tenue de ville, avec veston de couleur sombre, sera admise.

5°) **Publicité dans le Bulletin du P.C.M.**

Le Comité arrête le texte de la circulaire de prospection de la publicité présenté par le fermier de la publicité dans le Bulletin du P.C.M. et les conditions dans lesquelles devra être faite cette prospection.

6°) **Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.**

M. **Buteau** fait connaître que, depuis la dernière réunion du Comité du P.C.M., aucun fait nouveau ne s'est produit au sujet du Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, en raison de la situation politique. Il demande à M. **Fontaine**, de présenter, avant la prochaine réunion du Comité, en accord avec M. **Wahl**, le cadre d'un rapport sur la position actuelle de la question. Après échange de vues, le Comité adopte cette proposition. Il décide cependant de continuer les démarches pour obtenir, dans les meilleurs délais et indépendamment éventuellement du Statut, l'indice 550 pour les Ingénieurs Ordi-

naires anciens ; il charge son Président de voir M. le Directeur du Personnel, afin de lui indiquer la position prise sur cette question.

7°) Service des Ingénieurs Outre-Mer.

M. **Wahl** fait un exposé de l'examen auquel a procédé l'Equipe Personnel-Statut-Rémunération du Statut des Ingénieurs des Travaux Publics Coloniaux. M. **Armengaud** donne certaines précisions aux Membres du Comité. Celui-ci porte particulièrement son attention sur les questions suivantes :

— intérêt ou inconvénient d'un double recrutement à la sortie de l'Ecole Polytechnique, d'une part, d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées souscrivant un engagement colonial, d'autre part, d'Ingénieurs des Travaux Publics Coloniaux ;

— conditions relatives à la durée des services publics, pour l'accession au grade d'Ingénieur en Chef ;

— permutations prévues entre le Corps des Ingénieurs des Travaux Publics Coloniaux et le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Une longue discussion s'ouvre à cette occasion, à laquelle prennent part notamment MM. **Wahl**, **Armengaud**, **Lerouge**, **Leroy**, **Couteaud** et **Buteau**. M. **Filippi** pense que cette question devrait être liée également avec celle posée par le projet de décret réglant le Service Outre-Mer des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, qui avait été examiné par le Comité dans sa séance du 7 octobre 1952.

En conclusion, le Comité demande à M. **Armengaud** de lui présenter, en liaison avec M. **Fontaine** un rapport d'ensemble pour sa prochaine réunion.

8°) Fonctionnement des Services du Ministère de la France d'Outre-Mer.

M. **Armengaud** signale que, aux termes d'une circulaire du 25 octobre 1952, il est interdit à tout fonctionnaire de communiquer avec les Chefs de Service de son Administration autrement que sous le couvert des Chefs de Service locaux. Après discussion, le Comité charge M. **Armengaud** de préparer une lettre de protestation du P.C.M. à ce sujet.

9°) Réforme administrative.

M. **Leroy** fait connaître que, en raison de la crise ministérielle, aucun fait nouveau ne s'est produit sur cette question depuis la dernière réunion du Comité.

La séance, levée à 11 heures, est reprise à 14 heures 50.

10°) Comité d'Etude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique.

— a) Le Comité arrête les conditions de diffusion dans tous les départements d'une notice sur l'écrasement de la hiérarchie éditée par le Comité d'Etude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique.

— b) M. **Buteau** fait connaître qu'un Arrêt du Conseil d'Etat vient d'annuler le décret du 24 mai 1951 sur les majorations de traitements, en ce que ce texte avait fixé deux taux de majorations différents des traitements, suivant qu'ils étaient supérieurs ou inférieurs à celui de l'échelon 250 ; le Conseil d'Etat a jugé que le Gouvernement avait ainsi méconnu les articles 33 et 34 du Statut Général des Fonctionnaires. Cet arrêt crée un fait nouveau important en la matière. Après un long échange de vues, le Comité demande que lui soit soumis, lors de sa prochaine réunion, un projet de motion sur la position à prendre à la suite de cet arrêt.

11°) Tableau d'avancement.

M. **Buteau** fait connaître que le P.C.M. n'a pas reçu de réponse du Ministre des Travaux Publics, au sujet du recours gracieux formulé à propos du dernier tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef. Il ajoute que l'Equipe Personnel a estimé qu'il n'y avait pas lieu de formuler un second recours et qu'il convenait d'attendre l'Arrêt du Conseil d'Etat sur le recours formé à la suite du tableau d'avancement de 1951. Le Comité estime qu'il serait intéressant, pour adopter une décision définitive, d'avoir communication du texte des mémoires qui ont pu être déposés devant le Conseil d'Etat par l'intéressé, sur les deux tableaux.

12°) Attributions générales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

M. **Couteaud** rend compte de l'enquête qu'il a menée sur les attributions générales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Il résulte de cette enquête que trois objectifs immédiats peuvent, dès à présent, être retenus :

— 1°) amélioration des bureaux d'études techniques ;

— 2°) organisations de stages de formation post-scolaire ;

— 3°) amélioration de l'organisation matérielle des bureaux et de l'organisation générale des Services.

Le Comité examine le premier de ces points :

certaines Membres estiment souhaitable la création d'un Corps de dessinateurs-projeteurs. M. **Wahl** estime que le premier objectif n'est pas tant une amélioration du personnel d'étude qu'une augmentation effective de celui-ci.

A la suite d'un échange de vues à ce sujet, le Comité invite les Délégués de Groupe à saisir le plus grand nombre de Camarades de cet aspect du problème et demande à M. **Couteaud** d'établir à

cette fin, une note indiquant les premiers résultats de l'enquête.

La séance est levée à 18 heures, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu exceptionnellement le mardi 10 février 1953, en deux séances, l'une à 9 heures précises, l'autre au début de l'après-midi du même jour.

Le Secrétaire,
Filippi.

Le Président,
L. Buteau.

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

Séance du Mardi 6 Janvier 1953

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le mardi 6 janvier 1953, au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Etaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Couteaud** et **Lambert**, Vice-Présidents, **Filippi**, Secrétaire, **Agard**, **Armengaud**, **Arquié**, **Brandeis**, **Brunot**, **Cassard**, **Cot**, **Curet**, **Lerouge**, **Leroy**, **Pavaux**, **Prot**, **Renoux**, **Sailiard**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Mialet** et **Saint-Requier**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Fontaine** et **Loriferne**.

La séance est ouverte à 11 heures.

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

Après intervention de M. **Pavaux**, le Sous-Comité adopte le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 9 décembre 1952.

2°) Loi du 29 septembre 1948.

M. **Buteau** rend compte des démarches qu'il a faites et des contacts qu'il a pris en vue de la suite que pourrait recevoir la proposition de loi tendant à modifier la loi du 29 septembre 1948. M. **Wahl** rend compte de l'examen fait par l'Equipe Personnel-Statut-Rémunération de la note préparée par MM. **Loriferne**, **Arquié** et **Pavaux**. Le Sous-Comité arrête définitivement la teneur de cette note.

3°) Proposition de loi relative à la gestion de la Voirie Vicinale.

M. **Loriferne** rend compte des observations faites par certains Camarades sur la position prise par l'Equipe Intérieur-Agriculture à ce sujet. Le Sous-Comité invite M. **Loriferne** à préparer d'urgence une note analogue à celle qu'il a préparée au sujet de la proposition de loi tendant à modifier la loi du 29 septembre 1948.

4°) Fonctionnement des Services en Afrique du Nord.

M. **Loriferne** rappelle que certaines difficultés se sont élevées au Maroc, entre les Services des Ponts et Chaussées et du Génie Rural. Il croit savoir que semblables difficultés ont eu lieu en Algérie et en Tunisie. Le Sous-Comité demande aux Délégués de l'Afrique du Nord de le renseigner à ce sujet.

5°) Contrôle des constructions scolaires.

M. **Lambert** fait un exposé détaillé des conditions de fonctionnement et de rémunération du contrôle des constructions scolaires. Un projet de décret a été présenté en mai 1952 par la Direction du Personnel, en vue de la mise au point de ces questions. Après discussion, le Sous-Comité demande à M. **Lambert** de se renseigner sur la suite donnée à ce projet de décret.

6°) Utilisation des voitures personnelles.

Au nom du Groupe d'Amiens, M. **Brandeis** signale l'urgence d'un relèvement du taux de remboursement des frais d'utilisation des voitures personnelles dans l'intérêt du Service : ce taux ne correspond plus avec les réalités ; il estime que, si une décision n'est pas prise d'urgence, les Ingénieurs renonceront à cette utilisation. Le

Sous-Comité demande à son Président de suivre cette question.

La séance est levée à 12 heures 50, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité aura lieu le mardi 10 février 1953, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,
Fillipi.

Le Président,
L. Buteau.

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

SYNDICAT NATIONAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES (C.G.T.-F.O.)

La Commission Exécutive du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.O.), réunie le 23 décembre 1952, a examiné les questions suivantes :

a) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées :

Constatant que le Ministre des Travaux Publics attend depuis deux ans de la Direction de la Fonction Publique une réponse au projet de statut déposé, constatant qu'aucune solution n'a encore pu être obtenue quant aux révisions incidières liées au projet de statut,

Constatant que la prolongation de la situation actuelle porte un préjudice grave aux Ingénieurs,

Propose au P.C.M. et aux autres Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées de solliciter du Ministre le retrait du projet déposé et l'élaboration d'un nouveau projet tenant compte des faits nouveaux intervenus depuis la préparation du projet de l'Administration.

b) Réforme Administrative :

Considèrent qu'il est possible et souhaitable de donner à l'Administration plus d'efficacité, de simplicité et de rapidité,

Considérant que, pour obtenir ces résultats, il convient non pas de donner à certains échelons administratifs des fonctions qu'ils ne peuvent matériellement exercer, mais au contraire de don-

ner à chaque fonctionnaire autorité et responsabilité,

Considérant que, si ce dernier principe est généralement appliqué dans l'Administration des Ponts et Chaussées, des améliorations peuvent encore être apportées au fonctionnement des Services,

Propose, d'une part, au P.C.M. et aux autres Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, d'autre part, à la Fédération des Travaux Publics (C.G.T.-F.O.), de procéder à une étude des améliorations qui pourraient être apportées au fonctionnement des Services.

c) Vivement émue par certaines informations parues concernant les restrictions qui seraient apportées à l'exercice de la Fonction Publique, en raison d'opinions ou d'appartenances politiques, demande au P.C.M. et aux autres Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, d'une part, à la Fédération des Travaux Publics (C.G.T.-F.O.), d'autre part, de porter à la connaissance de M. le Ministre des Travaux Publics l'émotion profonde des Ingénieurs des Ponts et Chaussées devant de telles mesures qui, au surplus, en ce qui concerne le Corps des Ponts et Chaussées, paraissent parfaitement inutiles. en raison du dévouement dont les Ingénieurs ont toujours fait preuve dans tous les domaines et particulièrement dans toutes les tâches intéressant la Défense Nationale qui leur ont été confiées.

AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES

**L'AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES, 103, Boulevard Haussmann
à PARIS (8^e Arr) - Téléphone ANJou 98.55)**

**est à votre disposition pour vos assurances automobiles
Demandez-lui ses tarifs, dont les taux sont toujours très intéressants**

STATUTS

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

TITRE PREMIER

Association. — Son objet

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

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

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

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

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

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

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

TITRE II

Comité d'Administration

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

ART. 6. — Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées est composé de 29 membres, dont 28 du Corps des Ponts et Chaussées, comprenant 10 Délégués Généraux, 17 Délégués de Groupe, un Ingénieur-élève, plus un membre du Sous-Comité de la Section Mines. Sur les 10 Délégués Généraux, 4 au moins résident à Paris. Ces 10 Délégués Généraux doivent comprendre 2 au moins

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

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

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

Le Délégué des Ingénieurs-élèves est élu par l'ensemble des Ingénieurs-élèves des Ponts et Chaussées.

Le membre du Sous-Comité de la Section Mines sera désigné chaque année par ce Sous-Comité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- un président,
- trois vice-présidents,
- un secrétaire,
- un secrétaire-adjoint,
- un trésorier.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III

Assemblées générales

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

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

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

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

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

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

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

Le Président du Comité préside les Assemblées générales.

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

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

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

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

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

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

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

TITRE IV

Fonds de l'Association

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ART. 26. — L'année sociale commence le 1^{er} janvier.

TITRE V

Réunions et publications

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

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

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

des membres des familles des sociétaires et des personnes étrangères.

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

Un bulletin sera publié par les soins du Comité.

TITRE VI

Dispositions diverses

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

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

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

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

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

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

Dispositions transitoires

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

Les dispositions suivantes seront appliquées à titre transitoire :

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

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

modifié par l'Assemblée Générale extraordinaire
du 4 Mai 1947

CHAPITRE PREMIER

Groupes régionaux Comité d'Administration

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11°) Groupe de la **France d'Outre-Mer**, comprenant les départements et territoires d'Outre-Mer, non compris dans le groupe précédent.

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

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

Les groupes doivent faire connaître au président du Comité, avant le 1^{er} janvier de chaque année, la liste de leurs membres et la composition de leur bureau.

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE II

Assemblées générales ordinaires

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

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

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

CHAPITRE III

Elections des Membres du Comité

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

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

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

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

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

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

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

Une même enveloppe ne doit pas renfermer plusieurs bulletins.

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE IV

Cotisation

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE V

Comptabilité — Administration

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE VI

Fonds social — Fonds de réserve

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

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

Il justifie de son mandat par un extrait de la délibération du Comité signé du Président et du Secrétaire.

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

CHAPITRE VII

Réunions et publications

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

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

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

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

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

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

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



RÈGLEMENT ANNEXE DU COMPTE SPÉCIAL DE RÉCEPTION

Approuvé par l'Assemblée Générale ordinaire
du 29 Janvier 1933

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

ART. 2 — A ce compte :

A) Seront portés en crédit :

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

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

B) Seront portés en débit :

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

ART. 9. — Quand un membre du P.C.M. estimera devoir faire appel aux ressources du compte spécial, il adressera une demande au Comité qui lui répondra dans le plus bref délai s'il accepte, et dans quelle mesure.

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

Pour les Ingénieurs de passage à Paris

La Direction du Personnel (Service Intérieur), au Ministère des Travaux Publics, communique :

Le local réservé aux Ingénieurs de passage a été transféré dans la Bibliothèque du Ministère (Es-

calier I, 1^{er} étage au-dessus de l'entresol, pièce 92. Téléphone LITtré 38-47). On y accède par la cour du Ministère.

MARIAGES.

Notre Camarade Paul **Wahl**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris, fait part du mariage, à Paris, le 10 janvier 1953, de M. Lucien **Wahl**, Ancien Elève de l'École Polytechnique, son fils, avec Mademoiselle Marie-Glaude **Lévy**.

Notre Camarade Camille **Sallenave**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Bayonne, fait part du mariage de M. Henry **Sallenave**, son fils, avec Mademoiselle Jacqueline **Dahan**. La bénédiction nuptiale sera donnée, le 10 février 1953, en la Cathédrale de Bayonne.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

DÉCÈS.

Notre Camarade François **Chaffardon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Puy, fait part de la mort de Madame **Chaffardon**, sa femme, décédée au Puy, le 3 janvier 1953.

Madame **Delattre** fait part de la mort de notre Camarade Alexandre **Delattre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, décédé le 11 janvier 1953 à Desvres (Pas-de-Calais), où les obsèques ont eu lieu le 15 du même mois.

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

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

M. Jean **Eynard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nice, a été nommé Chevalier de la Légion d'Honneur, au titre militaire (Décret du 12 décembre 1952. J.O. du 21 décembre 1952).

M. Jacques **Mabile**, Ingénieur des Mines à Metz, a été placé, à compter du 1^{er} septembre 1952, en Service détaché auprès de la Présidence du Conseil, Commissariat à l'Energie Atomique (Arrêté du 22 décembre 1952. J.O. du 3 janvier 1953).

M. Colomban **Loviconi**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Foix, a été affecté, à compter du 1^{er} janvier 1953, à l'Arrondissement de Sartène des Services Ordinaire et Maritime du département de la Corse, en remplacement de M. **Priot** (Arrêté du 22 décembre 1952. J.O. du 10 janvier 1953).

M. Adolphe **Priot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Sartène a été affecté, à compter du 1^{er} janvier 1953, à l'Arrondissement du Service des Ponts et Chaussées de l'Ariège, en remplacement de M. **Loviconi** (Arrêté du 22 décembre 1952. J.O. du 10 janvier 1953).

M. Marcel **Baron**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Chaumont, a été chargé, à titre provisoire, en sus de ses fonctions actuelles, de l'intérim du poste d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département de la Haute-Marne (Arrêté du 29 décembre 1952. J.O. du 10 janvier 1953).

M. Léon **Leroy**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été maintenu, pour une durée de cinq ans, à compter du 1^{er} septembre 1952, en Service détaché auprès de l'Office National de la Navigation, pour y exercer les fonctions de Directeur Adjoint (Arrêté du 5 janvier 1953. J.O. du 10 janvier 1953).

M. Jean **Agard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été maintenu, pour une durée de cinq ans, à compter du 1^{er} novembre 1952, en Service détaché auprès de l'Office National de la Navigation, pour y exercer les fonctions de Sous-Directeur (Arrêté du 6 janvier 1953. J.O. du 10 janvier 1953).

Ont été nommés, à compter du 8 janvier 1953, au Cabinet du Ministre de l'Industrie et de l'Energie (Arrêté du 8 janvier 1953. J.O. du 10 janvier 1953) :

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

— Conseillers Techniques : MM. Gustave **Rambaud**, Ingénieur des Mines, Etienne **Chauvet** et Albert **Viala**, Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. André **Doumenc**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été nommé Conseiller Technique au Cabinet du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, à compter du 8 janvier 1953 (Arrêté du 9 janvier 1953. J.O. du 15 janvier 1953).

M. Jean-Pierre **Fontaine**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été nommé Conseiller Technique au Cabinet du Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme (Arrêté du 15 janvier 1953. J.O. du 16 janvier 1953).

M. Jean **Thénault**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Ingénieur en Chef des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, a été nommé Directeur Général des Travaux Publics de l'A.E.F. (Arrêté du 5 janvier 1953. J.O. du 17 janvier 1953).

Ont été promus dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur (Décrets du 15 janvier 1953. J.O. du 20 janvier 1953) :

— au grade de Commandeur : M. Daniel **Haugenau**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées ;

— au grade d'Officier : MM. Jean **Bonnenfant**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur des Bases Aériennes et René **Litz**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Vesoul.

Ont été nommés au grade d'Inspecteurs Généraux des Ponts et Chaussées, pour prendre rang du 1^{er} janvier 1953 (Décret du 17 janvier 1953. J.O. du 20 janvier 1953) :

— Cadre des Services Ordinaires : MM. Léon **Stahl**, Louis **Desvignes** et Louis-Jean **Martin** ;

— Cadre des Services détachés : M. François **Duffaut**.

Ont été nommés Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, pour prendre rang du 1^{er} janvier 1953 : MM. Robert **Thierry**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Strasbourg et Jean **Eynard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nice (Décret du 17 janvier 1953. J.O. du 20 janvier 1953).

La Page du Trésorier

DEUXIÈME AVIS

Mon cher Camarade,

Le Comité d'Administration du P.C.M. a fixé, pour l'Exercice 1953, les cotisations aux taux suivants (Séance du 9 Décembre 1952) :

(1)	Inspecteurs et Ingénieurs Généraux Ingénieurs en Chef	Ingénieurs Ordinaires	Ingénieurs Elèves
En activité normale	1.500 fr.	1.000 fr.	200 fr.
En service détaché			
En disponibilité			
En congé hors cadres	600 fr.	400 fr.	»
En congé			
En retraite	300 fr.	200 fr.	»
En congé à demi traitement.			

Ces taux sont inférieurs au taux statutaire de 2,5 pour mille du traitement moyen et ils sont, par ailleurs, très inférieurs aux taux des cotisations admises par des groupements de fonctionnaires dont l'indice est inférieur aux nôtres.

Les cotisations sont, aux termes des statuts du P.C.M., exigibles dans le premier trimestre de l'année. Je vous demande de bien vouloir envoyer IMMÉDIATEMENT, SANS QUOI VOUS RISQUERIEZ DE L'OUBLIER, votre cotisation :

— DE PRÉFÉRENCE, par versement au compte de chèques postaux de l'Association P.C.M. : PARIS 508.39 ;

— à défaut, par chèque bancaire barré au nom impersonnel du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères, à Paris-7.

Je vous demanderai de majorer la somme due de *QUINZE FRANCS* pour frais d'encaissement, si votre chèque n'est pas payable à Paris.

Je serai dans la nécessité de vous retourner les chèques bancaires émis sur des places ne réglant pas en francs métropolitains.

Le Trésorier : **Marcel PROT.**

(1) Ces taux concernent exclusivement les cotisations du P.C.M.; ils ne comprennent pas, notamment, la cotisation pour le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées; celle-ci peut cependant être versée au P. C. M.

MESURES PRÉCISES
CONTROLÉ PERMANENT
JULES RICHARD

POUR TOUTES INDUSTRIES

MANOMÈTRES
 THERMOMÈTRES
 BAROMÈTRES
 DYNAMOMÈTRES
 VOLTMÈTRES
 AMPÈREMÈTRES
 THERMOSTATS
 ETC...

Notices sur demande

APPAREILS DE MESURES ET DE CONTROLÉ

ETS JULES RICHARD

25 RUE, MÉLINGUE - PARIS 19 TÉLÉPHONE BOTZARIS 88 80

FR

ÉTABLISSEMENTS

FOURRÉ & RHODES

Société Anonyme au Capital de 75 000.000 frs
 20, Rue de Chazelles — Paris 17^e

TRAVAUX PUBLICS

BÉTON ARMÉ

PONTS — BARRAGES

Bâtiments industriels
 Centrales thermiques et hydro-électriques

Outils de la route moderne

SIGNALISATION ELECTRO-MAGNETIQUE
 SIGNALISATION DE CHANFIER
 SIGNAUX OFFICIELS
 SIGNALISATEURS DE CHANFIER PAVON
 SIGNAUX OFFICIELS

REPADEUSES D'EMULSION
 ET REPADEUSES MIXTES
 * TOUTS LIANTS * de 250 600
 800-1 000-1 500-2 000-3 000
 5 000-7 000 LITRES

REPADEUSE MIXTE "PAVAL"
 TOUTS LIANTS 3 000 LITRES

REPADEUSE D'EMULSION
 "PAVAL" DE 250 LITRES

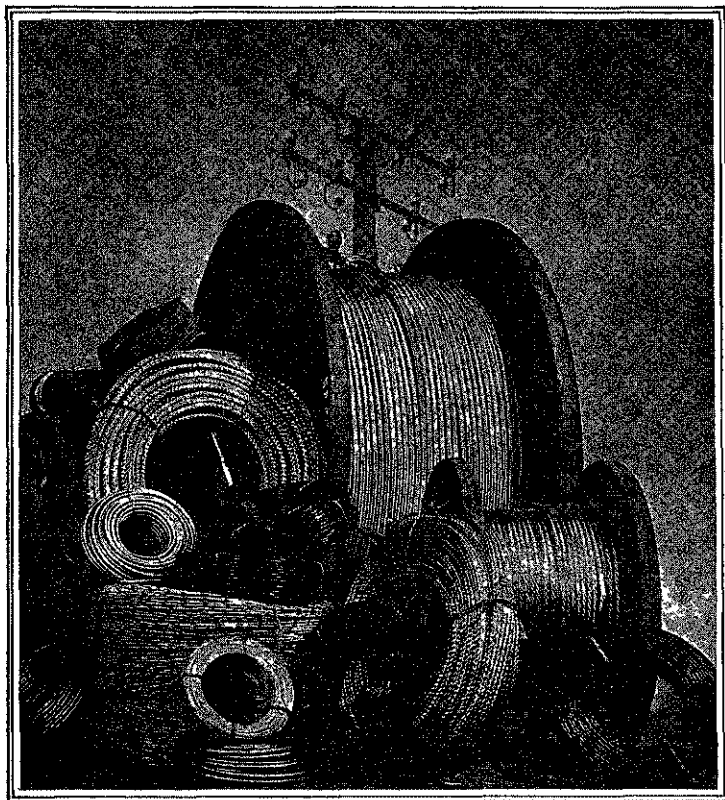
OUTILLAGE
PAVAL

ETS VALLETTE & PAVON

17, RUE MASSÉNA LYON (6^e) TELER. LA. 24.47. R.C. LYON B 8856

LYON

GOUDRONNEUSES - POINTS A TEMPS - PORTE FUTS - APPAREILS A TARMACADAM - FONDOIRS - CHARRETTES METALLIQUES - TOMBREAUX - TONNES A EAUX - BROUETTES - PELLERES - PIOCHES - FOURCHES
 OUTILS DE CARRIERE - BALAIS DE ROUTE - APPAREILS DE LEVAGE - INSTRUMENTS D'ARPENTAGE



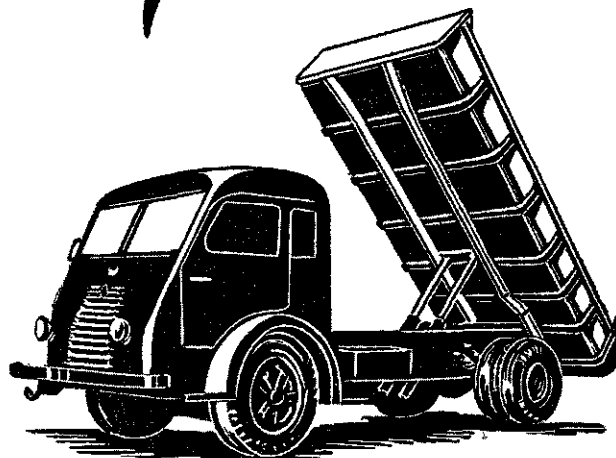
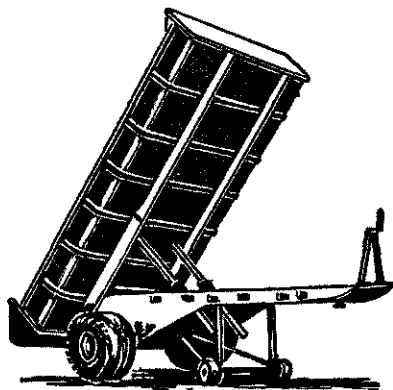
FILS ET CABLES ISOLÉS
POUR
TOUTES APPLICATIONS DE L'ÉLECTRICITÉ



COMPAGNIE FRANÇAISE
**THOMSON-
HOUSTON**

Ste An au Capital de 1 323.900 000 frs
DÉPARTEMENT FILS ET CABLES
78-82, Avenue Simon-Bolivar - PARIS
TÉLÉPHONE · BOLIVAR 90 60 (6 lignes groupées)
ADR. TÉLEGR. THOMSCABLE-PARIS

Service et Qualité



PILLOT

145 B^e DE VALMY - COLOMBES - SEINE