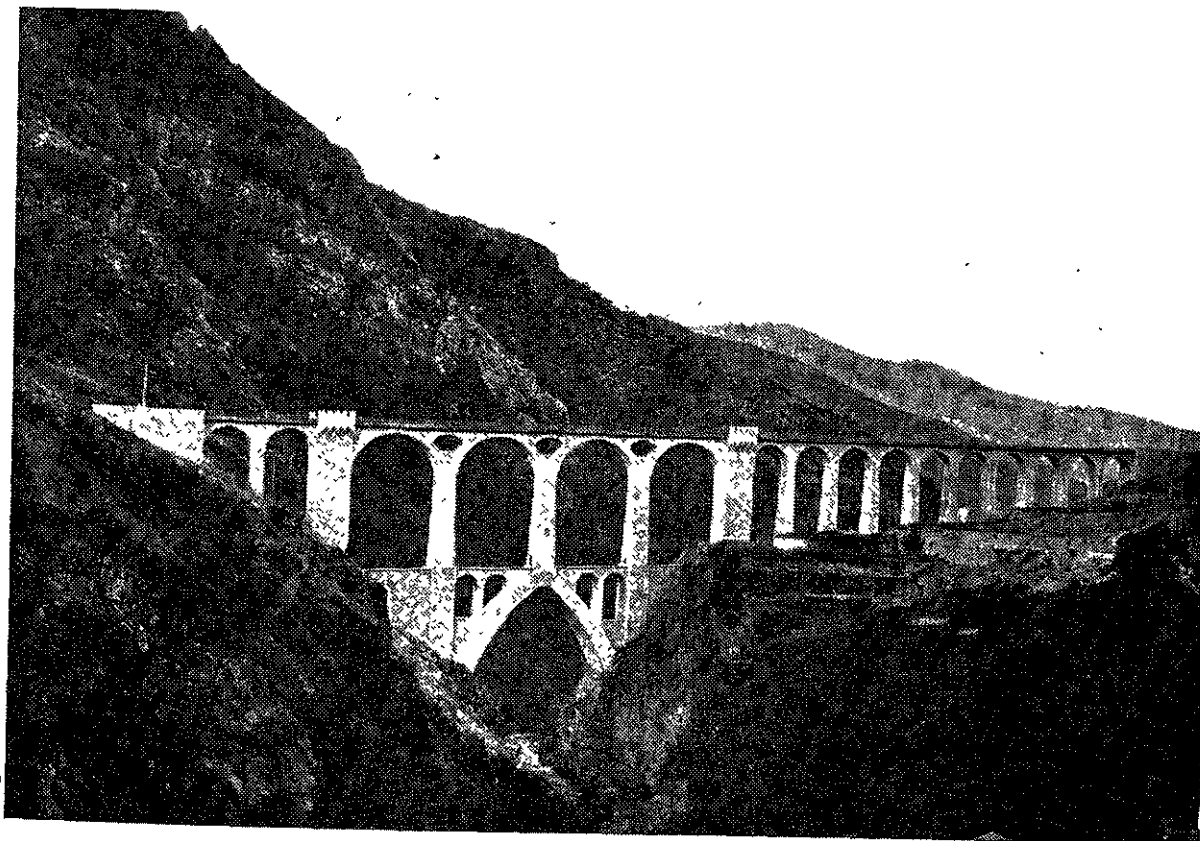


BULLETIN
DU

P.C.M.

LE GÉNÉRAL
LE DES
23, F
Sainte
PARIS



Une curieuse réalisation de Paul SÉJOURNÉ :
Le grand pont viaduc de FONTPÉDROUZE sur la vallée de la Têt (Pyrénées-Orientales)

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
Sarre.....	14,4	16,1	16,1	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



EN MARGE DU CENTENAIRE DE LA NAISSANCE DE PAUL SEJOURNE :		Séance du 21 mars 1953	27
Une mission d'Ingénieurs à Samarkande en 1888 d'après les carnets de route de Paul SÉJOURNÉ. 2		Séance du 22 mars 1953	28
ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE ANNUELLE DU P. C. M. EN 1953 :		PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES :	
Procès-verbal de l'Assemblée Générale	11	Séance du 21 mars 1953	29
Rapport Moral du Président	13	Séance du 22 mars 1953	29
Rapport Financier du Trésorier	22	CERCLE ALEXANDRE DUFOUR	29
Dîner du P.C.M.	26	LES SYNDICATS D'INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES :	
Visite des Usines Renault à Flins	26	Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées	30
Inauguration de la Rue Paul SÉJOURNÉ	26	Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.O.)	30
TOURNEE DU P.C.M. EN ANGLETERRE ET EN ECOSSE	26	ACTIVITE DES GROUPES :	
BIBLIOGRAPHIE	26	Groupe d'Amiens	31
OFFRES DE POSTES	27	NAISSANCES, MARIAGES, DECES	32
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P. C. M. :			

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).

**Si vous ne vous hâtez pas de payer au P.C.M.
votre Cotisation, celle-ci sera majorée de 10%.
(Compte de chèques postaux PARIS 508.39)**

Une Mission d'Ingénieur à Samarkande en 1888 d'après les carnets de route de Paul Séjourné

Le lundi 26 mars 1888, trois Ingénieurs français prenaient place à Paris dans l'Orient-Express, composé de deux wagons-lits, d'un wagon-restaurant et d'un fourgon. Ils allaient en mission sur les chantiers du chemin de fer transcaspien, que le génie militaire russe achevait de construire dans les steppes du Turkestan, jusqu'à Samarkande. Certes ce n'était pas à proprement parler une expédition, un voyage vraiment extraordinaire : on connaissait ces régions par les récits de quelques voyageurs, par les marchands de tapis et les représentants du commerce international. Le fait qu'on y construisait un chemin de fer montre, malgré Michel Strogoff, qu'il n'y avait plus matière à aventure romancée. C'était quand même un long et difficile voyage.

Le chef de la mission, Paul Séjourné, avait 37 ans. Déjà connu et presque célèbre dans le monde du génie civil, il avait à son actif comme Ingénieur des Ponts et Chaussées, la construction d'ouvrages d'art en maçonnerie d'une facture nouvelle et hardie : les ponts du Castelet, notamment, de Lavaur et de Vielmur. A ce dernier, le constructeur avait été autorisé à donner le nom de sa jeune femme, ce qui traduisait une réputation plus que naissante et une certaine originalité : le pont Antoinette est resté un très bel ouvrage aux lignes pures. Mais ces œuvres d'architecture n'eussent pas suffi aux yeux des Ingénieurs à justifier la renommée de Paul Séjourné : celle-ci était fondée surtout sur un mémoire publié en 1887 par les Annales des Ponts et Chaussées, où il développait longuement, après application sur les ponts cités, les méthodes propres à faire en toute sûreté des ouvrages voûtés de grande ouverture. On sait ce qu'il en est advenu par la suite : Paul Séjourné a porté à son sommet l'art du pont en maçonnerie ; à son sommet définitif d'ailleurs, puisque la relève du béton armé s'amorçait et qu'aujourd'hui on ne construit plus ces beaux ouvrages de pierre. A l'occasion de la célébration du centenaire de sa naissance, la part de ce grand Ingénieur dans les progrès de l'art de bâtir a été rappelée longuement par ceux qui ont pris le flambeau de ses mains.

Les deux autres Ingénieurs de la mission étaient Delure (1858-1926), qui fit son chemin dans le service des Ponts et Chaussées et termina sa carrière avec le titre d'Inspecteur Général et Koehlin, vrai-

semblablement apparenté à son célèbre homonyme qui, dans le même temps, devait être très occupé aux constructions métalliques du Champ de Mars.

La journée du départ avait été agitée — c'est Séjourné lui-même qui le dit — en démarches de tous genres à Paris et dans la préparation des bagages fort encombrants, alourdis par les quelques livres « infidèles » à cacher au fond des malles pour les faire pénétrer en pays d'Islam ; les armes, car il a fallu s'armer ; l'appareil photographique, son trépied de chêne ciré pliant et ses accessoires, qui, à eux seuls, constituent un bagage ; les filtres Pasteur achetés le jour même, ainsi que les cartes de l'Asie centrale, difficiles à trouver, en même temps qu'on s'occupait des opérations de banque et des visites d'adieu protocolaires ou amicales...

Dès le premier jour, Séjourné ouvre le carnet de route, entoilé avec élastique et crayon latéral, sur lequel, chaque soir, jusqu'au 18 juin à Rostov sur le chemin du retour, il notera par quelques lignes, une page, quelquefois deux, rarement trois, ses impressions en aide-mémoire, sans recherche, plus souvent du style télégraphique entre deux tirets que des phrases composées. Séjourné dans ses écrits, quels qu'ils soient, n'a jamais donné l'impression d'un homme qui tient à perdre du temps.

Après un arrêt de deux jours à Vienne, où il visite attentivement le musée du Belvédère dont il note les pièces principales et qu'il qualifie de cette appréciation « collection assez complète comme Ecoles — peu ou pas de premier ordre », il s'extasie sur le Danube débordé, mais non sur les couchettes de l'Orient-express hostiles au sommeil. Le dimanche 1^{er} avril, jour de Pâques, l'équipe arrive à Varna, sur la mer Noire, ville à petites maisons basses sur un plateau rocheux et s'embarque pour Constantinople. A cinq heures du matin, le lendemain, entrée dans le Bosphore : « Les côtes se rapprochent, les maisons apparaissent : villages et villas, des batteries basses commandent l'entrée. Rumeli-Hissar à droite, Anatoli-Hissar à gauche, Thérapia et, tout à coup, Stamboul et tous ses minarets et les mosquées noyées et un peu confuses dans une lumière rose, violette, indécise. A gauche, Scutari dominée par les cyprès, c'est le clou du Bosphore. Puis voici la Corne d'or, Galata. Péra... »

Du 2 au 7 avril, longues courses dans et hors Constantinople. D'abord, le premier jour, Sainte-Sophie, odieusement défigurée à l'extérieur : badigeon potiron traversé d'assises vermillon ; « intérieur visible après cette double opération : payer deux medjidiés, enfoncer les pieds dans de vastes socques qu'on ne peut garder qu'en patinant agréablement sur les tapis... Entré dans Sainte-Sophie, d'un premier coup d'œil l'édifice entier apparaît, impression de grandeur. Dans des coins, des enfants apprennent leur catéchisme en se balançant à genoux, voix suraiguë ; des hommes lisent le Coran à haute voix en se balançant aussi ; ailleurs un iman fait une instruction à des hommes, plus loin un autre à des femmes voilées. Tout le monde est sur son derrière, les jambes croisées, sauf un Turc qui dort couché tout de son long... » Puis, le 3 avril, la Corne d'or, en bateau à vapeur et Eyoub, la mosquée sainte dont l'entrée se refuse aux infidèles ; yeux magnifiques des femmes voilées, narguils sur le pas des portes ; « sur un minaret, iman psalmodiant d'une voix nasillarde aiguë aux quatre points cardinaux. Turbans verts, vêtements éclatants : tout ce monde-là a une couleur du diable. Nos pauvres habits sont bien éteints. »

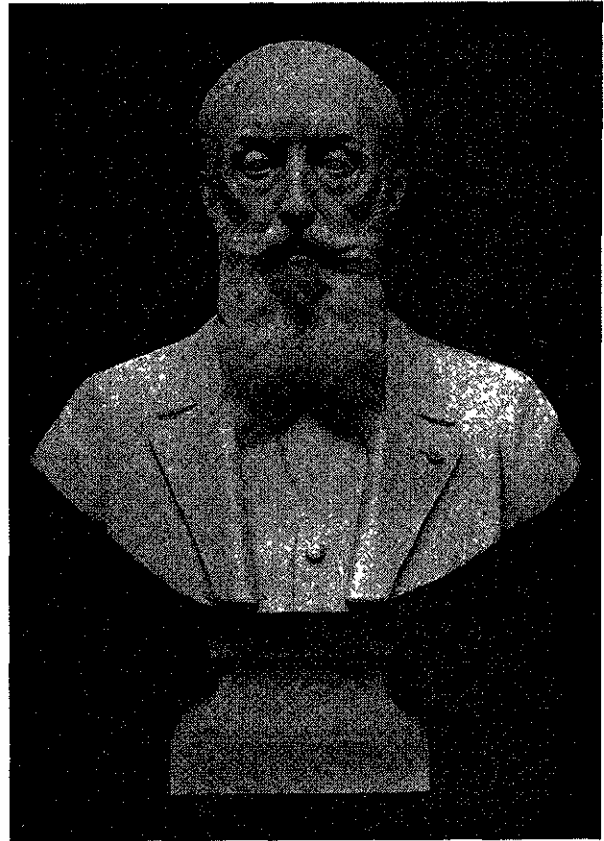
Ils reviennent en caïque à Galata. Le mercredi, au galop sur une côte pavée ou tout autre qu'un cheval turc ne ferait pas dix pas, Séjourné et Delure partent vers la Suleymanié, puis visitent la mosquée grecque, le point d'assaut du 29 mai 1453, qui ouvre une ère nouvelle, le château des sept tours. Le jeudi, ils sont à Scutari chez les derviches tourneurs, dont Séjourné décrit la cérémonie avec force détails. « La danse est successivement un pas alternatif d'une jambe sur l'autre, avec la tête projetée de côté, tantôt un trépigement. Deux derviches assis chantent d'une voix aiguë, d'autres frappent sur des cymbales et des tambours. Au milieu, un grand derviche coiffé d'un bonnet de feutre épais, marron clair, en forme de pot de fleur renversé, se met à tourner comme une grosse loupie verte, les bras étendus — il tourne sans paraître remuer les pieds, sa robe fait autour de lui un grand cône vert serré à la taille... »

Le vendredi, conduits par le cocher de l'ambassade. « moustaches formidables, gilet, étui à revolver et sabre dorés, grand effet sur le siège », ils assistent au Sélamlik. Entre la victoria somptueuse et le porche de la Mosquée, sur la distance d'un pas, le Sultan ! Visite classique enfin aux Eaux-douces d'Europe.

SAMEDI 7 AVRIL :

« Six passagers de première à bord de « Calypso », parmi eux, un prêtre à grande barbe blanche des missions françaises. Résumé de ce qu'il nous dit :

a) La France a encore un très grand prestige en Asie mineure. On rencontre dans les villages des portraits d'Henri IV, de Louis XIV que les Arméniens



Buste de Paul SÉJOURNÉ
par Riché (photo Clair-Paris)
Ce buste est placé dans l'atrium
du grand amphithéâtre de l'École Nationale
des Ponts et Chaussées

appellent nos rois. Il a reçu une pétition de onze-cents pères de familles, Arméniens schismatiques, offrant de se convertir à condition d'avoir un consul de France. Il refusent d'apprendre l'anglais malgré toutes les avances et les facilités que donne la société biblique.

b) Les finances ottomanes sont dans un piètre état ; la Turquie d'Europe est réduite à peu de chose. L'Arménie échappe, l'Égypte ne donne rien. Les Bédouins d'entre Judée et Mésopotamie, le Sultan leur paye un tribut pour laisser passer la poste. Le Liban ne rapporte rien : au contraire, lorsque les impôts n'atteignent pas une somme de..., le Sultan complète. Reste l'Asie mineure qui fournit l'argent et les hommes — et encore pour les hommes, on ne prend que les Turcs. Le pays s'appauvrit de jour en jour.

c) Administration despotique et corrompue... Pour autoriser à accepter le legs d'une maison à Alep, le Cheik a demandé pour rendre un jugement favorable, le dixième de la valeur avec minimum de 60 livres turques — dont l'avocat a donné le reçu.

d) Le Sultan tend à s'approprier tout le pays dont il possède en Asie mineure au moins la moitié. Les terres qui lui appartiennent échappent à la dîme. L'impôt diminue à mesure que la liste civile augmente ce qui lui permet d'offrir à ses 150 femmes des diamants et des confitures.

e) Pour relever son autorité, le Sultan tend à se faire reconnaître comme commandant des croyants ; grande résistance dans tous les pays arabes à partir de la Cilicie.

f) Il est très difficile d'avoir des livres, surtout des livres d'histoire. L'histoire ne doit jamais mentionner les défaites turques. Les Turcs sont les maîtres du monde, ce sont eux qui ont pris Sébastopol : le Sultan a bien voulu autoriser l'Empereur de France et la Reine d'Angleterre à l'aider. »

L'aimable prêtre les quitte à Samsoun, le 9 avril. Le 11 ils touchent à Trébizonde : « femmes hermétiquement voilées de noir, hissées sur des galoches en bois ». Le lendemain le « Calypso » aborde à Batoum, ville en formation avec de larges boulevards et « pas beaucoup de maisons de chaque côté ; cochers russes avec boîtes, robe épaisse plissée à partir de la taille, ceinture... ». Ils reprennent le train tiré et poussé par des locomotives à deux cheminées chauffées au pétrole, sur une ligne où les différences de niveau sont gagnées par rebroussement. A Tiflis, le 14, le Général T... grand et gros vieillard très vigoureux, barbe blanche, croix au collet, les reçoit. « Coutumes russes : avant le repas boire un verre de vodka, prendre sur une table de buffet, dans une série d'assiettes, du caviar, du beurre, du fromage, jambon, radis, hareng, sardines, herbages... Après ceci on dîne, sans heures bien fixées, après quoi on dort quelquefois. Aller voir les fonctionnaires russes après neuf heures parce qu'ils dorment, avant une heure parce qu'ils déjeunent, et qu'après... »

Séjour à Tiflis en attente, semble-t-il, de papiers qui, dans cette ville où l'on dîne et dort n'arrivent pas au plus vite. Le dimanche enfin, 22 avril, ils sont à Bakou, visitent le palais des anciens Khans où le gardien montre le trou au-dessus duquel on décapitait, puis le lendemain à cheval, les champs de pétrole de Rothschild. Longue dissertation sur le naphthé, les fontaines jaillissantes, les pipe-lines, le prix du pétrole (2 kopeks le poud au puits, 2 kopeks 1/2 à Bakou) la manière d'exploiter : « Tout à côté de la fontaine jaillissante que nous avons vue, se trouve un tuyau aujourd'hui bouché, d'où jaillissait il y a quelque temps une autre fontaine qui a inondé de sable tous les environs : les maisons à rez-de-chaussée, sont enterrées jusqu'au toit. Balachani fait une très singulière impression ; des centaines de grandes baraques en bois, toutes noires, dans une plaine pelée, odeur nauséabonde, étangs de naphthé. Ces baraques portent en haut une grande poulie... ».

A deux heures, embarquement sur le « Tamara » : premières à l'avant, secondes à l'arrière ; le pont entre les deux est envahi par une foule bariolée d'asiatiques. Sur le soir, un turban vert, nez crochu, barbe noire frisée, tête de pharisien, yeux vifs enfoncés, pli vertical coupant le front entre les yeux, prend Séjourné à témoin qu'ayant payé sa place il a comme tout le monde le droit de se coucher sur le pont sans être molesté... « A peine arrivés, tous ces Orientaux se sont assis jambes croisées sur leurs tapis et n'ont plus guère fait autre chose que fumer gravement la pipe ».

Un peu de roulis, beau temps ; après une nuit passée sur les banquettes, le mardi 24 avril, par un chenal sinueux entre les dunes basses de sable jaune où l'hélice soulève les fonds, ils débarquent à Ouzoun-Ada, sur la côte d'Asie, à l'origine du Transcaspien (1).

Ils sont reçus par le chef de la première des neuf sections du chemin de fer, dans sa maison construite en sapin du Volga à demi équarri, qui avait été celle du général en chef commandant les travaux ; puis aussitôt, dans un compartiment réservé, ils filent sur l'est vers Merv, à travers d'immenses plaines argileuses ou sableuses et des montagnes pelées, où ils arrivent le jeudi. C'est jour de marché : longues files de chameaux, de Tekkès montés souvent deux sur un âne ou un cheval. Il pleut et la boue est affreuse, impossible de sortir des fondrières. « Bien triste par la pluie et, pensons-nous, sans la pluie. Tout cela ne répond guère à l'idée d'oasis : Il y a juste un mois que nous avons quitté Paris ».

(1) *Le Transcaspien* (N.D.L.R.). Ce chemin de fer était destiné à prendre possession du Turkestan et des territoires que la Russie a occupés dans le voisinage de la Perse et de l'Afghanistan. Il a été construit d'abord jusqu'à Merv puis on l'a prolongé jusque sur Bokhara et sur Samarkand. Sur 1.500 kilomètres de longueur, la voie ferrée s'enfonce à travers d'immenses étendues de sable où l'on trouve de place en place quelques rares oasis. En 1881 la voie ferrée atteignait Kizil-Arvat. Il fallait apporter l'eau de la Caspienne et la distiller. On était au milieu des dunes de sable que le vent déplaçait continuellement et qui ensevelissaient la voie au fur et à mesure qu'on l'établissait. On fut obligé de recourir à des plantations, à des matelas d'argile, à des palissades innombrables de bois pour immobiliser un peu les sables.

Peu à peu, la ligne fut poussée plus loin pour achever de mettre à la raison les Turcomans. A un certain moment, 22.000 indigènes travaillaient à l'établissement de la voie. On atteignit Merv en 1885. Pour traverser l'Oxus on construisit une espèce de passerelle en bois d'une longueur invraisemblable. La voie ferrée atteignit Samarkande, l'antique cité asiatique en 1888 à 1.500 kilomètres de la Caspienne.

(D'après « Les grandes entreprises du Monde », de Daniel Bellet et Will Darvillé).

VENDREDI 27 AVRIL :

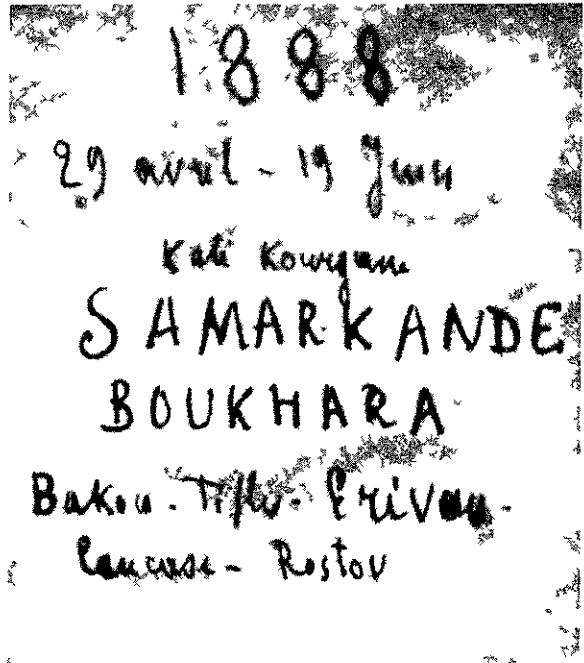
« Reveil apres une quatrième nuit en wagon ou en bateau Des deux côtés, à perte de vue, dunes de sable mamelonnées, avec maigre végétation ou pas de végétation — quelques stations composées uniquement de cabanes de bois à moitié enfoncées dans le sable pour le logement des employés On leur jette en passant du pain Les dunes s'arrêtent brusquement à une quinzaine de verstes — canaux d'eaux jaunâtres dérivées de l'Oxus, des mûriers — dans le lointain le fort du Tjardjouï boukhare — Arrivée à Amou-Daria — quelques maisons en boue — sauf la maison du général, en briques — presque plus de fekkes à gros bonnet à longs poils des Boukhares à enorme turban grandes boîtes, longues robes de couleurs voyantes Sommes reçus par un émissaire du général

Oxus fleuve immense, à rives plates — eaux café au lait fonce — large de deux verstes Dans le lointain, en amont, collines jaunes élevées Pont en bois » (croquis et description)

L'émissaire du général leur explique que Constantinople est en possession russe, que dans vingt ans la Perse appartiendra à la Russie, que les Indes se jetteront dans leurs bras à l'apparition du premier cosaque Dans la journée, ils sont allés voir l'ingénieur en chef de la construction à trois heures il dormait, à six heures il était sorti Ils couchent dans une maison de boue sur des sangles en cordes d'herbages

SAMEDI 28 AVRIL :

« Nous devons voir l'ingénieur en chef à 9 heures, il est à la messe — à 10 heures sorti Nous le trouvons à midi — Il déjeune avec nous, mange les coudes sur la table, le nez dans l'assiette Un autre vêtu de toile en poils de chameau se repand sur la table, un pied sur les chaises voisines L'ingénieur en chef nous emmène chez lui après déjeuner il réclame par trois fois nos témoignages d'admiration sur le pont de bois et manifeste une grande gaieté de ce que l'Oxus creuse sous les palées Un phaeton nous conduit par un « chemin » composé d'ornières, de bosses, de marais croupissant à 9 verstes, au Tchardjouï boukhare — grand village en boue, rues irrégulières — canaux dérivés de l'Oxus Beaucoup d'arbres, surtout des mûriers — certaines rues composées de boutiques couvertes de nattes — aux portes marchands accroupis avec « khabats » (longues robes) de couleurs éclatantes — le Palais des Khans boukhares, en boue, couronne une éminence qui paraît isolée au milieu de la plaine Echoppes basses, ou le marchand assis à l'orientale vend des berlingots du henné, des brides, du thé De temps à autre, des cours carrées pleines d'ânes, de chevaux, de chameaux attachés — Moulins ou un chameau tourne la meule — Place avec une mare entourée d'arbres, ca-



Couverture du Carnet N° 2
de Paul SEJOURNE

tes ou l'on sert du thé dans des tasses de vieux chine — Population la plus orientale que nous ayons encore vue, turbans énormes, en majorité blanc de neige, avec reflets comme des écheveaux de laine — robes rouges, roses, bleues, violettes, mordorées, jaunes, nues sans fenêtre Dans un tournant lointain deux grandes robes jaunes qui s'en vont Un mollah rose nous demande qui nous sommes, se rejouit de ce que nous sommes de Paris et nous serre fortement la main Un barbier rase un jeune « batcha » complètement sur le dessus de la tête, en ne laissant au-dessus des oreilles que deux houppes longues, qui finissent en deux tresses Ce « batcha » a la figure régulière, de grands yeux noirs, les dents blanches Sur la tête, une petite calotte brodée d'or et d'argent, chemise de diverses couleurs par dessus une robe rayée, il vient nous serrer la main, s'assied à côté de nous à l'orientale, se coiffe du casque blanc de Delure qu'il garde sur la tête Devant d'autres cafés en plein air sont gravement assis des gros turbans qui regardent, immobiles Plus loin, des jeunes gens à calottes d'or ou d'argent, aux longs cheveux, l'air impudent, les yeux peints, sont assis avec de vieux sartes

Coucher dans une maisonnette placée sur un wagon-truck M l'ingénieur en chef daigne venir avec nous jusqu'à Boukhara Il est affreux avec un mouchoir en forme de bandeau, comme s'il avait mal aux dents il crache toute la nuit — Nous avons espéré, en mettant trois lits chez nous, le convaincre d'aller dans l'autre chambre — cela ne prend pas —

Froide nuit, vent terrible, les planches joignent mal, il y a des carreaux cassés, des trous partout.

Arrivée à Boukhara le matin vers 8 heures — Au lieu du sable traversé pendant la nuit, assez belle végétation — Journée occupée dans notre maisonnette à aveugler les carreaux cassés par du papier toile, à masquer les jours, — à maintenir par des ficelles notre toit qui se soulève et menace de s'envoler — vent très violent — tourbillons de poussière — nous lisons des romans invraisemblables : la *Dot volée*, le *Carnaval de Nice*, les *Drames du feu*.. Repas déplorables et fort difficiles à réaliser, de-ci de-là, des œufs durs, du saucisson...

LUNDI 30 AVRIL :

Nuit très froide — nous dormons fort peu sur nos lits sartes — Arrivée à Kati-Kourgane, chantier de la pose, vers 3 heures du matin — cela fait 29 heures pour faire 269 versles — Rusban (*c'est l'interprète*) envoyé aux renseignements, nous informe que l'on ne travaille pas le matin, mais seulement le soir : vérification faite, on travaille le matin et pas le soir — Rusban est fortement secoué et se déprime de plus en plus.

Le général, informé de notre arrivée, nous fait demander par un volontaire attaché à sa personne, N... fils du compositeur. Nous sommes reçus dans son wagon. Rien de commun avec la photographie qu'en donne Boulangier. Petite bouche, barbe, nez aquilin, l'amabilité qui convient, œil vif, petit homme peu sobre de gestes, un peu le parler d'un Français du Midi — Il nous invite à déjeuner.

Le colonel du bataillon nous conduit à la pose. Dans la journée, N..., auquel nous a confiés le général, nous fait admirer les arbres assez beaux du jardin du gouvernement de Kati-Kourgane — gazelles dans les jardins — le jardin public russe en création, l'église russe, tout ce qui n'a aucun intérêt. Il ne nous reste que quelques instants pour visiter le quartier sarte et le bazar indigène.

Echoppes basses, un simple rez-de-chaussée, murs de boue — robes mordorées — peu de batchas (du moins officiellement). Il y a bien quelques « phaëbous » à Kati-Kourgane mais il y a surtout une voiture étrange, à quatre roues, en forme de T avec trois places A. B. C. (*croquis*). Se cramponner fortement pour ne pas être jeté hors de la voiture ou sur ses compagnons de supplice. Le cocher est en robe de soie bleue, avec bonnet à bordure de fourrure.

Nous visitons dans son wagon le Docteur H... auquel nous avons été présentés à déjeuner. H... est Allemand, il a fait dans l'armée française la campagne de 1870 — il a servi dans l'armée russe. Aujourd'hui en retraite, il exerce la médecine à l'ambassade russe à Boukhara. Il raconte volontiers des histoires qu'il devrait garder : il dit, par exemple, à la grande jubi-

lation de la table, que Mlle Z. est venue au Transcaspien pour se marier et que malgré sa laideur, en raison de d'absence d'autres femmes, on lui a fait la cour et qu'elle a trouvé un mari.

Comment trouvez-vous deux engagés volontaires — simples soldats, N... et un autre poseur, que nous appellerons « le chevalier » — mangeant à la table du général ? Voilà qui ne se verrait pas chez nous Nuit très froide — Ouragan.

MARDI 1^{er} MAI :

Interview du colonel, qui nous donne les renseignements les moins exacts sur la marche des trains, qu'il est censé diriger depuis trois ans. On ne travaille pas ce matin à la pose : *le vent a retenu les trains d'approvisionnement*. La pose ne reprend qu'à 4 heures du soir. C'est effrayant ce qui se gaspille de temps ici. Nous passons une partie de la journée dans notre maisonnette, que déplacent de temps à autre les manœuvres compliquées du chef de gare. Tout ce monde ne semble pas avoir de programme réglé.

De nombreux Sartes, à pied, à cheval se promènent sur les voies, touchent les locomotives ; d'autres, assis les jambes croisées, ou accroupis, des journées entières regardent les manœuvres, immobiles et muets. Pour les habituer, le gouvernement russe les transporte gratuitement jusqu'à Tchardjoui en attendant l'ouverture de la ligne.

Le soir dîner en musique : on a invité le colonel de Kati-Kourgane, vieil officier à longue barbe poivre et sel — un autre colonel — un vieillard à longue barbe blanche qui est le chef du Mouvement à Tchardjoui — Serrements de mains énergiques et silencieux — La musique joue et rejoue des airs de Carmen — on ne joue pas la Marseillaise.

MERCREDI 2 MAI :

Deux longues séances à la pose. Nous y allons le matin à pied, le soir à cheval sur d'excellents chevaux cosaques, que nous prête le colonel, avec un cosaque pour nous accompagner. A 5 h. 30 le général arrive sur les chantiers. Delure et Koechlin l'accompagnent un instant. Il apprend avec quelque surprise que le ministre des Travaux Publics actuel est un avocat de Marmande — que le précédent était un avocat de Montélimar. Il leur raconte qu'à Samarkande le blé rend vingt pour un, que les luzernes ont neuf coupes. Le sol y donne des récoltes extraordinaires quand on peut l'irriguer.

Nous revenons à Kati-Kourgane à travers champs. hameaux sartes en boue, maisons basses à terrasses sur lesquelles jouent des enfants, des femmes à robe bleue se cachent la figure dans un voile noir. Celles que nous voyons sont affreuses. Les chevaux cosaques

sont laids, courts, mais excellents, doux, pied sûr, faciles à conduire, bon trot et galop. Ils valent 20 à 25 roubles.

Le général-Ingénieur en chef à Tchardjoui viendra coucher avec nous. Comme nous n'y pouvons rien, nous nous disons enchantés. Cet homme se tient déplorablement à table. Nous lui déclarons — le soir, dans la maisonnette — qu'il a un service formidable d'Ingénieur en chef — que ses Ingénieurs de distance (25 à 35 km) sont surchargés. Il le croit. Nous vivons dans des nuages d'encens : tous ces gens-là, surtout leur chef, vivent au Capitole et réclament des éloges.

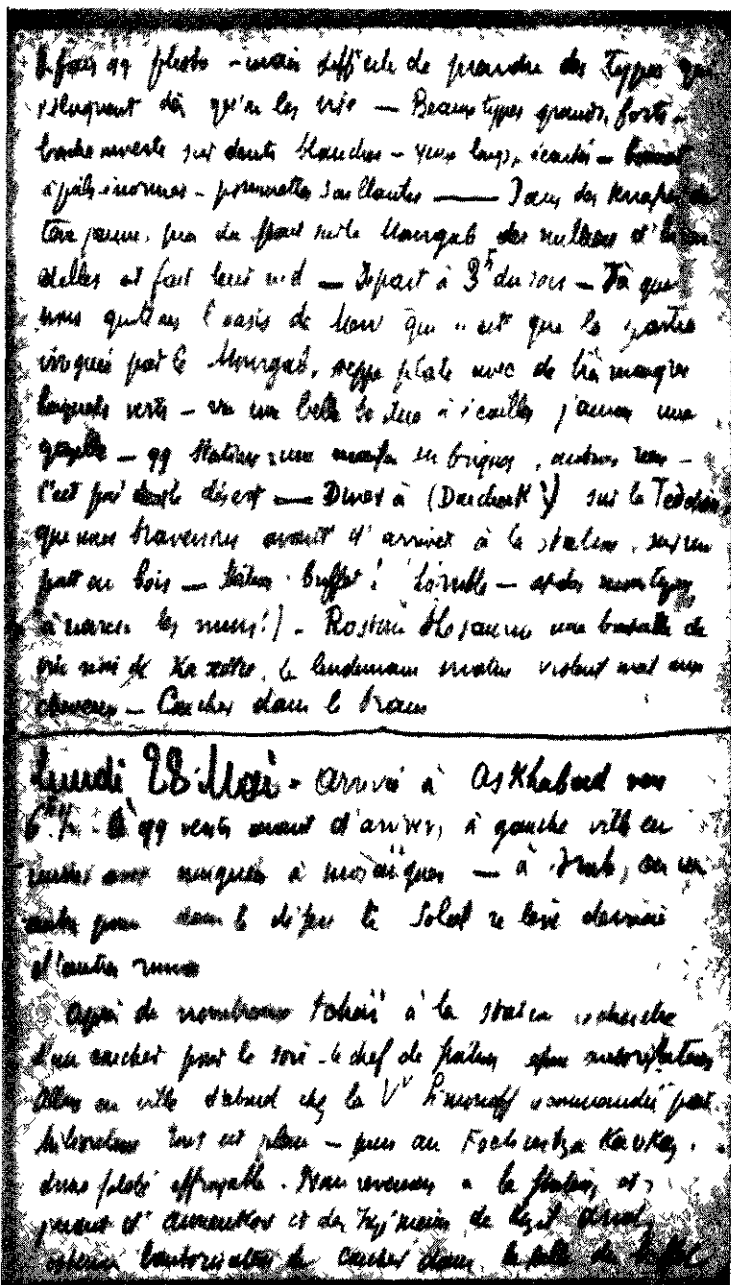
Le matin nous avons déjeuné dans le wagon du général avec le ministre de Russie à Boukhara, petit homme à mine de fouine, qui nous promet une chambre à l'ambassade. H... nous y invite et nous fait remettre, pour Pasteur, de la gélatine renfermant des germes du ver de Boukhara. « Pasteur connaît mon nom : mon nom est connu dans la science... »

JEUDI 3 MAI :

Nous devons partir à cinq heures du matin avec les chevaux de la poste du chemin de fer ; trois heures après notre lever, l'officier chef du transport nous remet à dix heures, puis à midi, puis à deux heures. Journée assommante à Kati-Kourgane. Le matin (c'est le jeudi-saint russe) office où assiste par ordre le bataillon de pose. Enfin départ à six heures, nous trois dans une troïka (troïka veut seulement dire attelage à trois), les bagages et Rusban dans une autre troïka. Notre voiture est un char à quatre roues sans aucun ressort, sans bancs : on s'assied dedans en allongeant les jambes sur du foin, deux dans l'intérieur, un sur le siège à côté du cocher. Le cheval du milieu a un haut collier en bois comme on en voit sur les illustrations des romans russes. Nous trottons et galopons. C'est moins une route qu'un frayé sur la steppe. Horizon immense. Beau coucher de soleil. Derrière nous, galopant dans un tourbillon de poussière, la troïka des bagages, Rusban au sommet sur une pyramide de malles avec un bachelik orange à pompon rouge. Nous arrivons à 8 h. 30 au relais de poste à Tchimbai. Il y a des œufs, du thé. Nous couchons par terre sur des tapis, dans une grande pièce où sont déjà couchés sur des manières de lits un officier russe, sa femme et trois enfants.

VENDREDI 4 MAI :

Steppe avec coquelicots — oiseaux bleus, du port de nos geais. La steppe est coupée de quelques ravins à pentes verticales. Nous sommes suivis par un grand lévrier chamois à oreilles, genoux et queue poilus, qui a quitté pour nous suivre la station postale de Tchimbai. Passage de villages sartes, occupés ou



Une page du Carnet de Paul SÉJOURNÉ

abandonnés, maisons basses en boue à terrasses. Nous rencontrons de nombreux sartes se rendant à la ville à cheval, à âne, souvent deux sur la même monture, — des caravanes de chameaux attachés, le nez à la queue de l'autre, celui de devant conduit par un Sarte monté sur un petit âne. Verdure commence... Arrivée dans le Samarkande russe à 2 kilomètres environ du Samarkande sarle. C'est une ville neuve à boulevards extrêmement larges, plantés d'arbres déjà

grands. On ne voit presque pas les maisons (on n'y perd rien). Eglise russe à tympan bleus d'une architecture horrible — Beaucoup de verdure, rien à voir.

Nous allons au Samarkande sarte : premier aperçu de la place du Righistan et de ses trois mosquées : Tilla-Kali, Cheir-Dor, Oulongbey. Visite du bazar. On nous mène chez les meilleurs marchands de soie. Tout est laid, mal tissé — malgré toute notre bonne volonté, nous ne trouvons rien à acheter.

SAMEDI 5 MAI :

Interview de T... (*Ingénieur du chemin de fer*) jusqu'au déjeuner. Il a une bibliothèque. Il a fait venir mon mémoire pour un pont de vingt mètres. Lui tenir compte de son désir d'apprendre. C'est le seul « Ingénieur » qui ait des livres.

JEUDI 10 MAI :

Assisté à l'office des derviches hurleurs. On ne paye pas comme à Constantinople. C'est plus franc, moins apprêté.

Au fond d'une petite salle voûtée, une dizaine de derviches sont assis en cercle, à l'orientale. Debout, en dehors du cercle, un derviche chante, ou plutôt dit d'une voix suraiguë — Quoi ? d'après Mme de Bourdon, l'histoire d'un saint martyr. Cette histoire va avec beaucoup de gestes, de cris, de coups sur la poitrine... à certains moments, les derviches restés accroupis se balancent d'avant en arrière en poussant des cris rauques ; d'autres debout, entourent en hurlant des derviches qui tournent au centre, les bras étendus. Nous assistons au spectacle assis par terre.

DIMANCHE 13 MAI :

Le cimetière de Schak Schindeh est plein de belles, de tortues. En face de Schak Schindeh, de l'autre côté de la route qui y mène, une petite pièce d'eau entourée d'arbres à ombre épaisse. Des Orientaux y passent leur journée au frais, accroupis, couchés. Ma voiture jettée par terre un âne et son cavalier. Un peu plus loin un âne s'intercale entre les deux chevaux. Les Orientaux ne se dérangent guère pour le passage des voitures : ceux qui sont à âne ne le peuvent pas d'ailleurs, bien vite : les ânes ne sont pas bridés et sont seulement guidés avec une petite languette par leur cavalier.

Le soir dernière vue de la place du Righistan ; à prix d'argent nous assistons à un combat de caïlles. Les Sartes sont très friands de ce spectacle.

A Samarkande depuis le 4 mai, ils en repartent le lundi 14 après plusieurs journées de travail et de visites sur les chantiers, d'interview. Les voici donc sur le chemin du retour.

LUNDI 14 MAI :

« Nous prenons un train de retour qui nous amène à la station du train-caserne. Il y a des dames — les femmes des officiers de Kati-Kourgane. On leur a dressé une tente sous laquelle on dînera — N... et le « Chevalier » s'empresent autour d'elles et nous laissent avec le plus grand sang-froid débarquer de notre plateforme, nous installer par terre, nous débarrasser à la cruche d'un Persan, faire venir du thé d'un marchand. Le général revient de la pose — en retard, cela fait occupé et grandit la petite personne. Il nous invite à dîner et insiste fort gracieusement. Malgré que nous en ayons, nous acceptons de dîner dans le wagon « salle à manger ». Au dessert, le général vient nous faire ses adieux. Nous sommes de plus en plus au Capitole :

Avez-vous vu mes tranchées — Et mes remblais — Et mes ouvrages d'art — et ma pose ? — Et mon cheval — et ma musique — En France, vous êtes très lents, vous n'allez pas de l'avant... M. de Freycinet me disait : « si j'avais eu trois hommes comme vous, mon réseau serait fini à 200.000 roubles le kilomètre ; moi j'ai fait le transcaspien à 32.000 roubles, personne ne croyait cela possible. Il n'y a que moi, il n'y a que moi ».

Nous montons sur une plateforme de traverses. Rusban est gris. Départ vers 9 heures, arrivée à Kati-Kourgane vers 1 heure. Quatre heures pour faire 24 km : ! La voie est coupée au-delà. Nous partirons demain matin et allons coucher sur une plateforme à bancs. Heureusement il ne pleut pas

MARDI 15 MAI :

Lever vers 8 heures. Le train ne partira que vers 1 heure du soir... La journée se passe à revenir à la station, à y attendre les nouvelles, à regarder la pluie tomber. C'est entendu, nous partirons à 8 heures. Nous courons dîner. Inutile de nous presser : à la station, on nous apprend que le train ne partira que le lendemain dans la matinée. Mais cette fois c'est irrévocable...

MERCREDI 16 MAI :

Rusban revient vers 10 heures nous annoncer que le train ne partira que dans la soirée. Nous devenons grincheux à la pensée de rester indéfiniment ici. Nous allons voir s'il y a d'autres moyens de transport. Il n'y a pas de troïka. Reste seulement l'« arba ». L'arba est une voiture sans ressort posée sur deux roues de grand diamètre (2 mètres au moins) très écartées l'une de l'autre et un peu convergentes. Le cocher s'assied sur le cheval, la voiture est couverte d'un cerceau de nattes de paille. Après d'interminables discussions de prix, nous partons dans deux arbas,

l'une pour Rusban et les bagages l'autre pour nous trois.

L'arba marche avec une vitesse de 5 à 6 km. Presque immédiatement après être sortis de Kati-Kourgane : steppe. Le soleil se couche, notre conducteur fait sa prière. Dîner avec œufs et conserves dans un caravansérail. Coucher dans un autre, sous l'espèce d'auvent qui est devant la maison. Le sol est un peu dur...

JEUDI 17 MAI :

Forté discussion avec coups de canne pour faire partir les arbas, départ... Nous versons, pendant que le conducteur est resté en arrière pour la prière — heureusement la roue est trop grande et touche les deux bords du ruisseau. Coups de revolver sur les poteaux de télégraphe. Dîner dans un caravansérail : œufs et conserves. Discussion entre nous pour savoir si on couchera ou si on continuera. On décide de continuer. Comme j'avais voulu rester (il est 10 h. 30) je fais une violente scène à Rusban pour sa lenteur. Rusban sort de son caractère, me déclare qu'il n'est pas un esclave, propose de nous quitter et déclare qu'il va plonger dans le sein des conducteurs son poignard circassien... en m'en laissant la responsabilité. Belle nuit où nous ne dormons guère : arrivée au petit jour dans un caravansérail où nous nous reposons étendus sur le sol. »

Le vendredi, le voyage en arba continue. Il fait très chaud. Deux chinois verdâtres les suivent à cheval. Séjourné tire des vaultours au revolver. Le soir, en plein air, ils couchent par terre. Enfin, le samedi les arbas et leurs occupants parviennent à Boukhara aux murailles de terre crénelées. Les voyageurs font leur toilette dans un caravansérail de chameaux. Ils resteront jusqu'au mercredi suivant dans cette ville extraordinaire. Ils visitent les bazars, les mosquées. Partout on lit ou plutôt on psalmodie le Coran. Ils s'assoient, un soir, pour entendre des versets à la porte d'un marchand. Séjourné parcourt les cimetières gigantesques, aux odeurs cadavériques qui bordent la ville ; les tombes, qui ne cachent pas les ossements, sont au-dessus du sol. « Très Orient, ces tombes, les murailles, les femmes rouges sur les toits plats, les hampes portant des queues de cheval. » Il veut faire une photographie devant le palais de l'émir, d'où l'on écarte la foule à coups de bâtons, mais il faut une permission : il l'obtient par l'entremise « d'une robe éclatante » qui lui demande de saluer le palais en signe de remerciement. Devant la masse des gens, à l'heure de la prière, à genoux ou accroupis, se prosternant et se relevant ensemble suivant la psalmodie de l'imam, que d'autres répètent, les trois Ingénieurs ressentent une vive impression. Ils parlent, fortement émus de la puissance, au moins extérieure de l'islamisme, dans une voiture à trois

chevaux montés, précédés d'un cosaque qui trotte devant pour faire place dans cette foule colorée. « Adieu aux vieilles murailles dentelées. On ne quitte pas sans émotion vraie une pareille ville. »

Le jeudi 24 mai, ils ont retrouvé le train (41° dans leur wagon) qui traverse à perte de vue les vagues de sable figées. Séjourné met de l'ordre dans ses souvenirs et fixe dans son carnet quelques anecdotes sur le général en chef et sur le fameux médecin allemand. Celui-ci leur a remis une pièce de vers qu'il venait de composer sous le titre : « Fleurs de vignes »... Le vendredi 25 mai ils retrouvent l'Oxus ; la chaleur est abominable ; ils n'ont pas dormi de la nuit, éveillés par l'instrument d'un garde chargé d'éloigner les voleurs. Ils prennent plusieurs bains dans les eaux boueuses du fleuve. Le lendemain « (38°) » ils arrivent à Merv.

DIMANCHE 27 MAI :

Visite du bazar... Tous les vieux tapis ont été raflés depuis quelques années. Il paraît que les magasins du Louvre ont envoyé un agent pour cela. Beaux types, grands, forts, bouche ouverte sur dents blanches, yeux longs, écartés, bonnet à poils énorme, pommettes saillantes.

LUNDI 28 MAI :

La nuit a été chaude. Dès 4 heures, mouches... Les deux autres errent nus dans la gare : je résiste sous mon plaid au prix d'un supplément de sue. Départ à 11 h. 30, en troisièmes et quelles troisièmes ! Public : un officier fiévreux avec sa femme, une jeune personne à mantille blanche, bas verts qui fume des cigarettes, un persan de mœurs russes... Le chef de la « traction » du chemin de fer qui se trouve là par hasard nous indique les chambres. Il n'y a que moi qui y puis dormir. Delure est tourmenté par la chaleur. Koechlin par les cancrelats ».

Ils travaillent durant trois jours à Kizil-Arvat avec le général Ingénieur en chef Basov et le chef de la traction, très supérieurs aux gens qu'ils ont vus à la pose. Koechlin et Delure couchent dehors, Séjourné sur un lit de poudre insecticide dans des nuages de fumée. Le samedi 2 juin, apparition de l'Ingénieur de distance d'Ouzoum-Ada. Enfin le dimanche 3 juin ils arrivent à Bakou après une traversée sur « L'Empereur Alexandre III », grand bateau à aubes et en repartent aussitôt en chemin de fer.

« Dans un compartiment voisin, un marchand de tapis, membre de plusieurs sociétés savantes et sa petite hongroise à cheveux ébouriffés. Conversation avec le lieutenant colonel N... (Français) ; voici les choses saillantes qu'il me dit : « On a été fort étonné à Moscou de voir Déroulède apporter une couronne sur la tombe de Kabkof. Kabkof était ennemi des

Français, au moins autant que des Allemands. Du reste, à part quelques gens peu considérables, personne ne s'est inquiété de Déroulède. Quand Boulanger était ministre de la guerre, il avait disposé les choses de façon qu'au début de l'action, nous ayons un insuccès, il serait venu alors à la rescousse, comme un ange sauveur. Il avait appelé à Paris, pour commander les régiments, les colonels de sa promotion : un jour l'un d'eux ayant refusé sa musique à un rédacteur de la Lanterne en lui disant qu'il lui fallait un ordre du gouvernement de Paris et non un ordre direct du ministre de la guerre, Boulanger le fit appeler et dès l'entrée lui posa cette question : « Es-tu pour moi, ou contre moi ? » Pendant que je cause avec N..., Delure et Koechlin sont entretenus par un capitaine de cosaques de Merv lequel part sans le sou pour aller recueillir à Nice l'héritage de sa mère. Il regrette qu'elle ne soit pas morte à la saison des fêtes. Sa noblesse remonte à 800 ans. Il a sauvé la vie du duc de Chartres et nous montre avec orgueil un porte-cigarettes de nickel sur lequel est en noir le paraphe du duc. Ce cadeau peu princier doit être fabriqué à la grosse et coûter 2 ou 3 roubles : en harmonie avec les principes d'ordre de la famille d'Orléans.

LUNDI 4 JUIN :

Le matin on nous réveille pour nous faire descendre du train. Un torrent a affouillé un pont provisoire en bois. Les bagages passent seuls et saufs. Arrivée à Tiflis, qui est fort curieux vu de ce côté. Visite au général Cheremetiev, qui fort aimablement préviendra les maîtres de poste de la route d'Erivan. Connaissance à l'hôtel avec un Monsieur B... ancien préfet (Français) voyageant avec sa femme : vrai beau, portant beau, bien lingé, pensées de Prudhomme en style précieux et d'une voix administrative. Sa femme doit appartenir au petit commerce, séduite par les galons de son préfet. Il va chez Kafaroff acheter des tapis et paye sans barguigner 75 roubles un tapis offert à 80, en déclarant : « Mon cher Kafaroff nous allons faire une affaire. »

MERCREDI 6 JUIN :

Départ en poste à 6 heures. Un mot sur la poste russe. On se munit d'abord à la police d'une pièce dite « podarojnic » laquelle vous donne droit à prendre des chevaux, à manger et à coucher aux stations de poste. Les stations sont distantes en moyenne de 15 à 22 verstes. Les chevaux et le cocher ne vont qu'entre deux stations. A la station d'arrivée on dételle — on rattelle et on repart. Les chevaux vont très vite, de 10 à 12 verstes par heure. Sauf dans les mauvais

chemins, on trotte et on galope constamment. Notre voiture est attelée à quatre chevaux de front.

JEUDI 7 JUIN :

Départ 5 heures. Nous continuons avec six chevaux, quatre de front, deux en flèche, bien montés... Le chemin est si boueux qu'on passe dans les champs voisins. En quittant le lac, on s'élève sur un plateau ondulé, entre des collines rappelant les montagnes de la Lozère. A partir de Coukho-Fontane, à droite l'Alagös, que l'on voit ensuite presque constamment — grande montagne blanche se terminant par un pic pointu. Puis on aperçoit à gauche le petit Ararat, le grand est dans les nuages... Arrivée à Erivan, Hôtel de Londres.

Le 8 juin, ils excursionnent en voiture sur les approches de l'Ararat, « tronc de pyramide posé sur une base massive, ensemble superbe et gigantesque de cet énorme massif, isolé dans la plaine ». Ils quittent Erivan, le 9 et séjournent à Tiflis jusqu'au 14, d'où ils partent en poste pour Vladicaucase. Là ils retrouvent le chemin de fer, sont à Rostov le 18, à Moscou les 20 et 21, à Saint-Pétersbourg du 22 au 27, à Varsovie les 28 et 29, à Berlin du 30 juin au 2 juillet, à Paris le 3 au soir ; à Toulouse enfin (pour Paul Séjourné) le 5 juillet 1888.

Le voyage a duré un peu plus de trois mois pour un mois environ de séjours. Aujourd'hui, l'avion nous a habitués à la ligne droite sans escales et ses conquêtes ininterrompues viennent encore de diviser par deux la longueur des grands cercles terrestres. Les mois sont devenus des jours et une longue et pénible journée quelques minutes à peine. En moins de 24 heures on irait à Samarcande. Quel progrès — pas pour le pittoresque bien sûr ! On aurait tout juste le temps d'ouvrir et de fermer le carnet de route mais à supposer qu'on se penche sur ce modeste auxiliaire qu'y inscrirait-on en si peu de temps ? Il est vrai que le rapetissement technique du globe n'est pas toujours suivi d'une simplification des formalités du voyage et il y aurait encore beaucoup à dire et à écrire si l'on pouvait aujourd'hui se rendre à Samarkande.

*
**

Je remercie Mesdames Thouvenot et Méchin d'avoir bien voulu mettre une fois de plus, si obligeamment à ma disposition les carnets de route de leur père, dont on célèbre le centenaire de la naissance et de m'avoir autorisé à publier le « digest » et les extraits qui précèdent. Puissent ces quelques pages, après avoir fait revivre un instant Paul Séjourné, préciser un peu plus la personnalité d'un des plus intelligents constructeurs de tous les temps.

Auguste JOURET.

Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. du 22 Mars 1953

Procès-Verbal de l'Assemblée Générale ordinaire annuelle du Dimanche 22 Mars 1953

Les Membres du P.C.M. se sont réunis en Assemblée Générale Ordinaire Annuelle le dimanche 22 mars 1953, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président de l'Association.

La séance est ouverte à 14 heures 35.

1° RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT

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

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

- Commissions Administratives Paritaires ;
- Indemnités kilométriques ;
- Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ;
- Compétence technique et spécialisation des Ingénieurs ;
- Tableau d'avancement ;
- Méthodes de travail du P.C.M.

Avant de passer à l'examen de ces diverses questions, l'Assemblée Générale confie au Comité le soin d'étudier les suggestions formulées par M. **Bouzoud**, auxquelles se rallient quelques Camarades, concernant la communication du rapport moral aux Membres du P.C.M. Il semble que la solution consisterait dans la distribution d'un certain nombre d'exemplaires de ce rapport à l'ouverture de l'Assemblée Générale.

Par ailleurs, répondant à diverses demandes, M. **Buteau** donne quelques explications sur l'absence au dîner du P.C.M. du Ministre des Travaux Publics et du Ministre de l'Industrie et du Commerce.

Enfin, M. **Gueydon de Dives** excuse M. **Lesieux**, Président de l'Amicale d'Entr'Aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui n'a pu assister à l'Assemblée Générale du P.C.M. Il indique que l'Amicale groupe plus de 300 adhérents ; il rappelle les taux des cotisations actuelles et signale que le décès récent de deux Camarades a conduit à mettre en recouvrement les cotisations d'adhérents complets ; il renouvelle l'appel déjà lancé dans le Bulletin du P.C.M., pour que de plus nombreux Camarades viennent grossir les effectifs de l'Amicale, au moins à titre d'adhérents de solidarité.

M. **Buteau** s'associe à cet appel et, s'adressant particulièrement aux Camarades âgés, dont les enfants sont tirés d'affaire, leur demande de penser à leurs Collègues plus jeunes.

Commissions Administratives Paritaires.

M. **Chary** estime que la thèse soutenue par le Conseil d'Etat n'est pas exacte et que le P.C.M. en a, par ailleurs, tiré des conclusions erronées. Il pense que rien ne saurait remplacer la Commission Administrative Paritaire prévue par la loi portant Statut des fonctionnaires.

M. **Buteau** indique que l'étude de la question pourra être reprise par le Comité, mais qu'elle a été estimée moins urgente que d'autres, compte tenu de la lettre du Ministre des Travaux Publics visée par le rapport moral.

Indemnités kilométriques.

Divers Camarades signalent l'urgence d'une solution rapide. D'autres rappellent les diverses interventions faites par des Parlementaires à ce sujet :

— Question posée par M. **Aimé Pasquet**, à M. le Ministre de l'Agriculture à propos des taux de remboursement aux Ingénieurs du Génie Rural, au cours de la séance du 22 octobre 1952 de l'Assemblée Nationale ;

— Question orale de M. de **Lionel Tinguy** à M. le Président du Conseil, Ministre des Finances et des Affaires Economiques, dont le compte-rendu a été donné par le Journal Officiel, débats de l'Assemblée Nationale, du 15 novembre 1952 ;

— Question écrite posée par M. **Aimé Pasquet** à M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et à laquelle celui-ci a répondu (Débats Parlementaires, Assemblée Nationale, J.O. du 19 mars 1953).

Le Président souligne que le P.C.M. n'est pas resté inactif, qu'après une première lettre du 25 mars 1952 au Ministre, il vient de lui en adresser une seconde, le 20 février 1953, à laquelle fait allusion le rapport moral.

Ces diverses démarches n'ayant eu encore aucune conclusion pratique, certains Camarades demandent si une action énergique ne s'impose pas.

M. **Meunier** signale également que le taux des frais de mission est devenu très insuffisant.

L'Assemblée Générale est saisie de trois motions. Elle adopte, à une très forte majorité, celle de M. **Crescent**, qui invite le Comité à se rapprocher de l'Administration, pour faire aboutir cette question.

Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. **Bonitzer** estime que, si les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne peuvent voir aboutir leurs demandes, c'est en raison de l'attitude systématique du Gouvernement à l'égard des problèmes de salaires. Il pense que le P.C.M. doit joindre ses efforts à ceux des autres fonctionnaires pour aboutir à l'application intégrale du Statut de la Fonction Publique.

MM. **Brunot, Ollivier** et **Cor** souhaitent que le P.C.M. puisse arriver à un accord avec l'Administration sur un projet de statut acceptable.

M. **Buteau** fait le point de la question en rappelant les informations contenues dans le rapport moral et en soulignant le bilan positif qu'apporterait l'émission du décret et de l'arrêté qui y sont visés.

Compétence technique et spécialisation des Ingénieurs.

M. **Ollivier** estime indispensable d'améliorer rapidement nos moyens. Il souligne le déclassement des rôles des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, des Ingénieurs T.P.E. et des Adjointes Techniques, faute de disposer d'Adjointes Techniques de valeur en nombre suffisant. Il pense que le P.C.M. devrait s'efforcer d'améliorer le sort de nos Collaborateurs. Enfin, il considère que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées eux-mêmes ont un effort à faire, les Ingénieurs en Chef ne comprenant pas toujours la nécessité de laisser des Ingénieurs ordinaires consacrer le temps nécessaire à des recherches et ceux-ci hésitant trop souvent à se spécialiser.

M. **Couteaud** indique que les résultats des travaux de l'Equipe « Attributions Générales des Ingénieurs » confirment ces différentes observations.

M. **Carpentier** signale que certaines Administrations disposent, dans leurs Services Extérieurs, de deux Corps distincts d'Agents, les uns spécialisés dans les questions administratives, les autres dans les questions techniques ; il pense que l'Administration des Ponts et Chaussées devrait s'inspirer de cet exemple, ce qui aiderait peut-être à résoudre certaines difficultés de recrutement.

D'autres Camarades pensent que la formation administrative doit avoir comme support une formation technique suffisante.

M. **Bouzoud** demande si les liaisons indispensables sont assurées entre l'Equipe Statut et l'Equipe Attributions Générales.

M. **Buteau** indique comment le Comité suit les travaux des différentes Equipes et établit les rapprochements nécessaires. Il résume enfin l'échange de vues auquel l'Assemblée a procédé et indique comment son discours au banquet abordera ces différents points.

Tableaux d'avancement.

Après avoir évoqué l'affaire qui a tellement ému l'Assemblée Générale précédente, M. **Bouzoud** se demande si des Camarades exclus d'un tableau d'avancement n'auraient pas intérêt à se présenter devant le Conseil de Discipline et si le P.C.M. ne doit pas intervenir dans ce sens. Après échange de vues, il n'apparaît plus qu'il y ait lieu à semblable intervention.

Méthodes de travail du P.C.M.

M. **Lerouge**, parlant également au nom de M. **Fontaine**, voudrait que chaque Equipe de Travail du P.C.M. désignât un rapporteur dont le rapport serait diffusé avant d'être soumis au Comité du P.C.M. Il critique les conditions actuelles de fonctionnement du Comité et souhaite une alternance entre les réunions du Comité et celles des Equipes.

Ensemble du Rapport Moral.

Après explications de vote la discussion est déclarée close et l'Assemblée Générale, tenant compte des explications et observations présentées, approuve, à une très forte majorité, le Rapport Moral du Président.

2° RAPPORT FINANCIER DU TRÉSORIER

M. **Prot**, Trésorier, donne lecture de son rapport financier de l'Exercice 1952 et projet de Budget pour l'Exercice 1953. Le texte de ce rapport est annexé au présent procès-verbal.

La Commission de Vérification des Comptes, après avoir entendu les explications du Trésorier propose à l'Assemblée :

— 1° d'approuver les comptes qui lui ont été présentés ;

— 2° d'approuver les modifications de la constitution du portefeuille telle qu'elle a été exposée ;

— 3° de supprimer dans la rédaction de l'Article 24 du Règlement Intérieur les mots « et le fonds de réserve » ;

et tient à exprimer sa gratitude au Trésorier pour le travail considérable accompli dans le but d'une présentation plus rationnelle de la comptabilité du P.C.M.

L'Assemblée Générale adopte, à l'unanimité les conclusions de la Commission de Vérification des Comptes.

3° RENOUELEMENT DU TIERS SORTANT DU COMITÉ

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

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

MM. Lerouge	129 voix
Tichoux	128 —
Prud'homme	128 —
René Giraud	1 —
Guénot	1 —
Roger Renault	1 —

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élus comme Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées, pour trois ans, MM. **Lerouge, Tichoux** et **Prud'homme**.

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

MM. Daval	17 voix
Rerolle	17 —

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élus comme Délégués Généraux à la Section Mines, pour trois ans, MM. **Daval** et **Rerolle**.

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

- Groupe de Paris : M. **Leroy** ;
- Groupe de Lyon : M. **Hasson** ;

— Groupe de Marseille : M. Couteaud ;
— Groupe du Mans : M. Pavaux ;
— Groupe de Bordeaux : M. Renoux ;
— Groupe d'Amiens : M. Brandeis,
les Groupes de Nancy et d'Orléans ayant, d'autre part, remplacé respectivement MM. Carpentier sortant en 1954, mais démissionnaire par M. Cachera, Coquand sortant en 1954, mais ayant quitté le territoire du Groupe, par M. Brunot.

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

Le Secrétaire,
Filippi.

Le Président,
L. Buteau.

Rapport moral du Président du P.C.M.

Mes Chers Camarades,

Pour la troisième fois, j'ai le devoir et l'honneur de vous présenter les travaux du Comité élu lors de notre dernière Assemblée Générale.

Laissez-moi d'abord vous dire tout le prix que j'attache à la confiance amicale que vous tous, par l'intermédiaire de vos représentants au Comité, avez bien voulu me témoigner. J'en ai senti toute la valeur lorsque, dans telle circonstance, il m'a fallu être l'arbitre de la décision à prendre, les avis se trouvant partagés ; la responsabilité que j'assumais m'a paru acceptable, grâce à ce sentiment de confiance qui me soutenait. C'est également lui qui m'a guidé dans l'orientation que j'ai pu donner aux travaux de votre Comité.

Permettez-moi aussi de vous remercier d'être venus, nombreux, assister à cette Assemblée.

Situation numérique de l'Association.

Le P.C.M. groupait 1.486 Membres au 31 décembre 1952, contre 1.473 au 31 décembre 1951, soit une augmentation de 13 unités en faveur de l'exercice 1952. Une légère augmentation du nombre des Sociétaires annuels (9 au Corps des Ponts et Chaussées et 8 au Corps des Mines) est compensée par une diminution de 4 Sociétaires Perpétuels (3 au Corps des Ponts et Chaussées et 1 des Mines) ; ceci tient toujours à la suspension de l'admission de nouveaux Sociétaires Perpétuels.

L'augmentation d'effectifs est due à l'adhésion unanime des Ingénieurs Elèves entrés en 1952 tant à l'Ecole des Mines qu'à celle des Ponts et Chaussées et aussi à l'adhésion de la presque totalité des Ingénieurs entrés dans nos deux Corps (examen professionnel, intégrations). Je me plais à voir à la marque de l'intérêt que manifestent, pour notre Association, aussi bien les jeunes éléments que ceux, plus âgés, qui sont admis dans nos deux Corps : je les en félicite et les remercie.

En contre-partie, nous avons à déplorer les pertes imputables aux décès ou à la démission de quelques Camarades retraités ou ayant quitté l'Administration et surtout à la décision que votre Comité s'est trouvé contraint de prendre, en application de nos Statuts, à

A l'occasion de l'Assemblée Générale Annuelle du P.C.M. du 22 mars 1953, deux communications ont été faites aux Camarades :

1° M. Chary, chargé d'études historiques par le Ministère des Travaux Publics, expose l'importance de ces études et insiste pour que tous les Camarades qui ont été sollicités par lui ne tardent plus à lui adresser les renseignements demandés ou à lui envoyer la documentation communiquée.

2° M. Bouzoud expose les conditions matérielles de fonctionnement de la Société Mutuelle des Travaux Publics, qui nécessitent un léger relèvement du taux annuel des cotisations ; il insiste pour que le plus grand nombre possible de Camarades adhèrent à cette Société.

l'égard d'un certain nombre de Sociétaires qui n'ont pas cru devoir, malgré de pressantes interventions, acquitter le montant de leurs cotisations arriérées ; après accomplissement des formalités statutaires, onze Membres du Corps des Ponts et Chaussées, cinq du Corps des Mines ont dû être considérés comme démissionnaires et rayés de nos contrôles. Je regrette profondément que nous ayons dû en arriver à cette mesure, mais plus encore que les Camarades en cause aient ainsi volontairement marqué leur désintéressement de notre action.

L'exposé de notre Trésorier vous précisera dans un instant la situation numérique de notre Association, ainsi que sa situation financière. Je félicite ceux d'entre vous qui, répondant à ses appels, se sont déjà libérés de leurs cotisations pour 1953 ; grâce à eux notre Trésorerie se trouve dans une situation à peu près satisfaisante ; mais je rappelle aux retardataires, encore trop nombreux, que les taux de nos cotisations, majorés l'an dernier, demeurent sensiblement inférieurs à la fois à ceux perçus par d'autres Groupements, comme au plafond fixé par nos Statuts ; qu'elles sont, par ailleurs, exigibles dans le premier trimestre de l'exercice ; il leur reste quelques jours pour s'acquitter et je formule le vœu que ce soit, au moins pour ceux qui sont présents aujourd'hui, leur premier geste en rentrant chez eux après notre réunion annuelle.

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

L'Association demeure le lien, toujours amical, qu'elle a été, dès leur création, entre les divers Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ; ce lien est marqué par la participation de membres de ces Syndicats aux travaux du Comité, qu'ils en soient eux-mêmes membres ou même qu'ils y assistent à titre personnel. M'est-il permis cependant de noter que, à part quelques rares fidèles, nos Camarades Mineurs ne marquent qu'un faible empressement pour nos travaux et que la Sous-Section Mines du Comité n'a aucune activité ? J'avoue que je ressens avec quelque peine cette sorte de désaffection.

Les Equipes de Travail.

Le Comité issu des élections de la précédente Assemblée Générale a été conduit à réexaminer le problème des Equipes et de leurs attributions respectives. Il est d'ailleurs normal, s'agissant d'organes chargés de préparer le travail du Comité, que leur constitution ne soit pas fixe, mais s'adapte, au contraire, aux problèmes à étudier.

Deux Equipes fondamentales demeurent :

— L'Equipe « Personnel », dont relèvent toutes les questions de statut, rémunération, discipline, etc... et à laquelle notamment a été rattachée l'Equipe « Retraites » ;

— L'Equipe « Attributions Générales », qui étudie tous les problèmes touchant à la formation des Ingénieurs de nos Corps, à leur compétence générale, au fonctionnement des Services.

La création, récente, de cette deuxième Equipe, dont les travaux de l'année écoulée, auxquels je réserverai une large part de ce compte-rendu, ont montré la nécessité et l'importance, ne fait pas double emploi avec les Equipes déjà existantes et à l'examen desquelles se posent des problèmes particuliers, appelant des solutions prochaines :

— Equipe « Intérieur et Agriculture », résultat de la fusion des deux Equipes anciennes, fusion, justifiée par les très étroits rapports existant entre les problèmes que celles-ci traitaient ;

— Equipe « Reconstruction » ;

— Equipe « Electricité » ;

— Equipe « Air ».

Ces dernières ont connu des activités diverses au cours de l'année passée. C'est le lieu de répéter que cette activité est essentiellement déterminée par l'intérêt que les uns et les autres pouvez porter aux problèmes qui sont de leur compétence. De votre action, de votre intervention dépend l'orientation de leurs études ; n'hésitez donc pas à leur signaler les questions qui vous préoccupent, à leur faire part de vos observations sur celles qu'elles mettent en chantier. Je sais bien que vous êtes tous pris par les obligations de votre Service ; mais ai-je besoin de souligner qu'il en est de même des Membres des Equipes comme de votre Comité et que ceux-ci ont besoin de se sentir encouragés par les marques d'intérêt dont les interventions des Membres de l'Association sont la preuve tangible ? Permettez-moi ici de remercier tous ceux qui, sans souci du surcroît de besogne que cela leur impose, m'apportent au sein du Comité ou dans les Equipes un concours éclairé et constant et, encore une fois, aidez-les dans la tâche qu'ils ont volontairement assumée dans l'intérêt de tous.

Parmi eux, me permettront de signaler particulièrement leur action les Membres de l'Equipe « Questions Sociales », qui sont en même temps Membres du Comité de la jeune mais bien vivante Amicale d'Entr'Aide aux Orphelins. Il s'agit certes d'un Groupement juridiquement distinct du nôtre et qui a sa vie propre. Mais il lui est trop étroitement lié, par ce qu'il manifeste, dans le domaine qui lui est propre, les sentiments de solidarité et de confiante camaraderie qui sont à la base du P.C.M., pour que je ne fasse pas ici allusion à son activité, dont notre Camarade **Queydon de Dives** voudra bien, tout à l'heure, vous dresser le bilan sommaire.

Et ce que je veux dire ici, c'est toute la gratitude que

nous devons aux quelques Camarades qui, après avoir mis sur pied l'Amicale d'Entr'Aide, se vouent maintenant à son action et se portent à l'aide des familles éprouvées par la disparition de leur chef, qui fut dans nos rangs.

Ce que je leur demande aussi instamment et non seulement à ceux aujourd'hui présents, mais à tous les Membres de notre Association, c'est d'apporter leur collaboration à la vie de l'Amicale, en en devenant Membres. Aucun d'entre vous certes n'a lu sans émotion le pressant appel de **Lesieux**, dans un des derniers Bulletins, appel que le sort a voulu sans doute rendre encore plus pathétique en frappant, au moment même où il allait être publié, une de nos familles. Pensez aux charges auxquelles l'Amicale a déjà et peut avoir demain à faire face, pensez que « solidarité », « camaraderie » ne doivent pas être que des mots, pensez au sort des vôtres.

Les Groupes.

De l'activité des Equipes, je rapprocherai celle des Groupes.

Ici encore, cette activité dépend au premier chef de l'intérêt que vous manifestez, non seulement à vous rendre aux convocations de votre Délégué, mais aussi à lui signaler les problèmes qui vous intéressent. Je me plais à reconnaître d'ailleurs la vitalité des Groupes, par les contacts que j'ai pu prendre, l'année dernière encore, avec la plupart d'entre eux. Puis-je, en passant, formuler le petit regret que seul le Groupe de Toulouse n'ait pas encore jugé possible de me faire le signe que, dédaignant toute discrétion, je lui ai demandé à diverses reprises. Puis-je aussi noter que les efforts tentés, en 1951, pour donner une vie propre au Groupe de Paris n'ont pas été couronnés du succès escompté et désirable ; je souhaiterais que ses Délégués reprennent l'examen du problème afin que ce Groupe, le plus nombreux, mais aussi le plus divers, manifeste son existence.

Le Bulletin.

Reflot de l'activité du Comité, des Groupes, ou même, par les articles ou conférences qu'il publie, de certains d'entre nous, le Bulletin a connu, au cours de 1952, une importance particulière, en raison des manifestations auxquelles a donné lieu le Cinquantenaire du P.C.M. Les résultats financiers de son édition sont cependant restés sensiblement dans les prévisions budgétaires ; les dépenses d'édition se sont, en effet, élevées à 4.107.856 francs et les recettes de publicité à 3.906.582 francs, soit un excédent de dépenses de 201.274 francs, contre une prévision de 200.000 francs.

Le contrat qui nous lie au fermier de la publicité est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1949 ; il expire le 31 décembre 1953. L'expérience de ces cinq années a montré l'avantage de la formule servant de base à ce contrat ; mais elle en a révélé aussi certaines déficiences. Il sera tenu compte des résultats de cette expérience pour l'établissement du nouveau contrat actuellement à l'étude et qui prendra effet au 1^{er} janvier 1954.

Mais pour qu'un contrat établi sur de telles bases continue à donner des résultats satisfaisants, il importe de conserver à notre Bulletin son caractère d'information technique générale. Or, notre publication ne dispose pas toujours du volant d'articles nécessaires à sa pré-

sensation ; je renouvelle donc mes appels antérieurs pour que chacun veuille bien lui apporter sa collaboration et aider ainsi notre Camarade **Prot** à conserver à notre organe de liaison son importance et la qualité de sa présentation, dignes de nos Corps ; faute de cette collaboration permanente, des difficultés insurmontables ne tarderaient pas à se manifester.

Les Conférences, Voyages et Tournées.

L'année 1952 a été marquée par des manifestations d'une importance particulière.

Outre les conférences qui ont précédé notre dernière Assemblée Générale et dont le souvenir est certainement présent à votre esprit par l'intérêt des sujets évoqués, nous avons marqué cette année par un solennel hommage rendu à la mémoire de **Séjourné**, au lieu même d'une de ses plus remarquables réussites, le Pont Adolphe à Luxembourg. Cette manifestation a marqué toute la vigueur des liens de cordiale sympathie qui nous unissent aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées du Grand-Duché, qui ont souligné par l'attribution de distinctions honorifiques à plusieurs d'entre nous, dont M. le Directeur des Routes **Rumpler**, l'estime qu'ils nous portent.

Avec quelque retard, l'inauguration, hier, de la rue Paul **Séjourné** à Paris a clos les cérémonies que votre Comité avait envisagées en l'honneur du Centenaire de la naissance de notre Eminent Camarade ; que la Ville et le Conseil Municipal de Paris veuillent bien trouver ici l'expression de nos remerciements et de notre gratitude.

Je n'aurais garde de passer sous silence la remarquable conférence sur l'Extrême-Orient faite, en novembre dernier, par M. l'Inspecteur Général **Normandin**, sous les auspices du P.C.M. et de la Société des Ingénieurs Civils de France et dont même ceux qui n'ont pu aller l'écouter ont pu mesurer tout l'intérêt par la publication qui en a été faite dans le Bulletin. Il serait heureux, je pense, que de semblables manifestations puissent se renouveler ; j'espère que deux autres Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ont illustré ce Corps, **Bienvenue** et **Colson**, nous en donneront l'occasion cette année.

Le voyage à Luxembourg, au mois de juin, nous a permis de visiter, sous la conduite personnelle de leur Directeur Général, notre Camarade **Dherse**, les nouvelles installations de la Sollac, dans la région de Thionville. Au mois de juillet, l'initiative du Groupe de Lyon a permis à de nombreux Camarades, même n'appartenant pas à ce Groupe, de faire une dernière fois, avant la coupure de son lit par le barrage de Donzère-Mondragon, la descente du Rhône de Lyon jusqu'à Arles.

Enfin, le voyage annuel du P.C.M. a eu pour cadre le Maroc. En raison du nombre important des participants à ce voyage, deux tournées successives ont dû être combinées, qui se sont toutes deux parfaitement déroulées, grâce à la bonne organisation initiale et à l'excellent accueil qui leur a été réservé par nos Camarades du Maroc.

Traitements. Rémunérations.

a) Comité d'étude et de liaison pour la Défense de la Fonction Publique.

Je vous ai rendu compte, l'an dernier des circonstances qui avaient conduit certains Groupements de fonc-

tionnaires à envisager la création d'un organe de défense de la Fonction Publique.

Les pourparlers auxquels votre Comité s'est associé, ont abouti, en avril 1952, à la passation d'un protocole d'accord entre les Organisations suivantes :

- Union Fédérale des Magistrats,
- Société des Agrégés de l'Université,
- Association Générale des Administrateurs Civils,
- Association des Anciens Elèves de l'Ecole Nationale d'Administration,
- Associations Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines,
- Association des Ingénieurs des P.T.T.,
- Amicale des Ingénieurs de la Radiodiffusion-Télévision française,
- Syndicat National des Inspecteurs du Travail et de la Main-d'œuvre,
- Syndicat National Indépendant des Commissaires de Police et des Fonctionnaires Supérieurs de la Sécurité Nationale et de l'Union Française,
- Fédération des Cadres fonctionnaires C.G.C.

L'Association des Membres et anciens Membres du Conseil d'Etat et l'Association des Magistrats de la Cour des Comptes n'ont pas jugé possible, à raison des fonctions exercées par leurs Membres, d'adhérer au protocole, mais suivent les travaux du Comité en y déléguant un représentant.

Par leur adhésion au protocole, les Groupements signataires ont convenu d'étudier en commun toutes questions concernant la fonction publique et la défense de son statut et de se communiquer tous éléments d'information dans ce domaine ; chaque Groupement conserve toutefois la liberté de participer à une action commune envisagée par le Comité et ne peut donc être engagé dans une telle action sans un accord exprès.

Ainsi défini et limité, le but du Comité de Liaison est double : permettre aux différents Syndicats et Associations de fonctionnaires, et pratiquement de hauts fonctionnaires, de prendre périodiquement des contacts entre eux et, pour ce qui concerne les causes communes aux différentes catégories de fonctionnaires, porter à la connaissance des Autorités et du Public les thèses qu'il a dégagées avec l'autorité que lui confère la masse des adhérents des Organismes composants.

L'objet essentiel des préoccupations du Comité est évidemment la question des traitements. Il a, en cette matière, fait paraître en 1952 une première brochure, largement diffusée, dans laquelle il insistait sur la disparité existant entre les rémunérations publiques et les rémunérations du secteur privé et semi-public (entreprises nationalisées, etc...). Plus récemment, en se fondant notamment sur un Arrêt du Conseil d'Etat en date du 12 décembre 1952, annulant le décret du 24 mai 1951 relatif à une majoration des traitements non hiérarchisée (5 % jusqu'à l'indice 250 et 4 % au-dessus), il a publié une nouvelle brochure dont nous avons, pour notre part, assuré la diffusion auprès d'un nombre important de personnalités dans les départements. Cette brochure conclut à demander l'intégration dans les traitements hiérarchisés du complément provisoire de 12.000 francs dont la fixité est certainement illégale, si l'on se rapporte à l'arrêt précité. Malheureusement, les délais de pourvoi sont maintenant écoulés et il n'est plus possible de songer, à cet égard, à une action conten-

tieuse. Aussi le Comité s'emploie-t-il présentement par la voie d'interventions auprès des Administrations et personnes intéressées, à faire aboutir une revendication qu'on peut considérer comme très modérée par rapport à celle qui consisterait à réclamer légitimement l'application intégrale des dispositions de la loi du 19 octobre 1946 (articles 32 et 34) relatives à la hiérarchisation des traitements.

Le Comité de Liaison s'est également préoccupé des différentes questions ayant trait aux projets du Gouvernement. C'est ainsi qu'il a arrêté et fait connaître sa position en matière de limite d'âge pour la retraite : le Comité estimait qu'il n'y avait pas lieu de modifier sur ce point les errements actuels. On sait que le Gouvernement semble actuellement avoir abandonné son projet de modification.

Le Comité s'est également penché sur la question des Annuaires, dont il semble qu'il existe bien peu d'exemplaires pour l'ensemble des Administrations. Il y a un Annuaire aux Travaux Publics, aux P.T.T., à la Cour des Comptes, au Conseil d'Etat, mais il n'y a rien aux Finances et les Administrateurs Civils eux-mêmes ne savent pas l'ordre dans lequel ils se trouvent placés au tableau d'ancienneté. Le Comité a demandé à la Fonction Publique d'établir ou de faire établir des Annuaires dans chaque Corps.

Le Comité s'est également intéressé à diverses dispositions de la Loi de Finances 1953 et c'est par son intermédiaire que les différentes Associations ont pris contact avec un nouvel Organisme qu'on cherche à fonder en vue de favoriser l'accession à la propriété des fonctionnaires.

Enfin, le Comité s'est vivement préoccupé de la question posée par les projets du Gouvernement précédents relatifs à la limitation des libertés individuelles des fonctionnaires. Il n'est pas absolument certain que ces projets, qui avaient pour objet d'interdire aux fonctionnaires d'appartenir à certains organismes politiques ou syndicalistes, soient encore d'actualité. Néanmoins, devant l'émotion soulevée par cette question dans la plupart des Associations Membres du Comité (et notamment la Société des Agrégés, dont les Membres déclarent être fréquemment victimes de pressions sinon d'abus de pouvoir en la matière), le Comité vient de faire parvenir à plusieurs Membres du Gouvernement une lettre dans laquelle il rappelle l'attachement des fonctionnaires aux libertés civiles qui leur sont consenties par la Constitution et le danger qu'il y aurait, selon lui, à entrer dans la voie des restrictions desdites libertés. La lettre dont il s'agit a été soumise, pour accord, à votre Comité.

b) Primes de rendement.

Le nouveau régime des primes de rendement, arrêté après de laborieuses négociations avec les Ministères des Finances et du Budget, a pris effet du 1^{er} janvier 1951. Il a permis également de fixer les règles applicables en matière de cumuls qui, si elles ne sont pas extrêmement satisfaisantes, ont au moins le mérite de mettre fin à une situation provisoire dont les risques n'étaient pas négligeables.

Votre Comité a été appelé par l'Administration à formuler ses observations sur les modalités générales de

répartition des primes de rendement dans les Services des Ponts et Chaussées.

c) Retraites.

En dehors de l'action générale du Comité d'Etudes et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique, que j'ai signalée tout à l'heure et de l'étude des répercussions du Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées en ce qui concerne la situation des Camarades retraités, que j'étudierai dans un instant, nous n'avons pas eu à intervenir dans ce domaine ; les cas d'espèce ont été examinés au sein de l'Equipe « Statuts », par notre Camarade **Poullain**, du Corps des Mines, qui a bien voulu assurer, à ce sujet, la succession de **Guerbigny**, qui s'était attaché à ces questions, avec tout le dévouement et la compétence que nous lui connaissons.

d) Taux de remboursement des frais de voitures personnelles.

Malgré nos démarches précises auprès de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, démarches appuyées par la Direction des Routes, il ne nous a pas été possible d'obtenir une révision du régime de ces remboursements, ni même une revalorisation des indemnités kilométriques, cependant notoirement insuffisantes.

Votre Comité a fait récemment une nouvelle démarche à ce sujet près du Ministre, dans laquelle il a cru ne pas devoir dissimuler que des fonctionnaires de nos Corps déclaraient ne plus pouvoir continuer à mettre leur voiture à la disposition de l'Administration et demandaient qu'une voiture de service leur fût affectée, pour assurer les missions qui leur incombent.

Attributions Générales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Déjà la réunion spéciale que nous avons tenue à la veille de la précédente Assemblée Générale avait montré tout l'intérêt que vous portiez, dès sa constitution, aux travaux de l'Equipe dirigée par notre Camarade **Couteaud**. Votre zèle ne s'est pas ralenti au cours de l'année écoulée et le travail de l'Equipe a bénéficié d'un large concours : une cinquantaine de réponses ont été adressées au Rapporteur ; celui-ci a pu, en outre, s'entretenir personnellement de l'enquête avec de très nombreux Ingénieurs ; enfin, au cours même des réunions de l'Equipe, le dépouillement des réponses s'est effectué dans une telle atmosphère d'unanimité qu'il a été possible de dégager des conclusions qui pourront utilement servir la politique future de notre Association.

J'exprime donc tous mes remerciements à l'ensemble des Camarades qui ont bien voulu, par leur participation très active, écrite ou orale, aux travaux de l'Equipe, montrer tout l'intérêt qu'ils attachent à ce problème considéré, à bon droit, par eux, comme primordial.

L'Equipe ne s'est d'ailleurs pas bornée à un simple dépouillement de l'enquête ; elle a pensé que, s'il était certes du plus haut intérêt de photographier en quelque sorte ce qui peut être considéré, à l'heure actuelle, comme l'opinion de l'unanimité des Camarades, il convenait d'aller plus loin et d'essayer de dégager, dès maintenant, certaines possibilités d'action immédiates, sans attendre que soit dressé le plan d'ensemble complet, lequel sera mis au point ultérieurement.

Je noterai à ce propos que, jusqu'ici, l'Equipe s'est penchée particulièrement sur les problèmes qui préoccupent le Corps des Ponts et Chaussées et qui appellent sans doute des solutions plus urgentes ; mais il ne fait pas de doute que des problèmes du même ordre se posent à l'attention de nos Camarades Mineurs, dont je ne peux que souhaiter une participation active au développement de l'action de l'Equipe.

Aussi bien, certaines des premières conclusions obtenues s'appliquent-elles à nos deux Corps.

Vous avez tous lu — du moins je l'espère vivement — les buls de l'enquête lancée sous le titre « Faisons le point » et les résultats qu'elle a mis en évidence.

Si le Corps des Ponts et Chaussées conserve, dans l'ensemble, ses qualités prééminentes, il risque de voir s'accroître ses difficultés s'il ne modifie pas son organisation, de façon à rester toujours à même d'être à la pointe du progrès de toutes les techniques rattachées, directement ou indirectement, au Génie Civil.

Pour parer à ce risque, il faut permettre que se dégage de l'ensemble des Camarades, nécessairement polyvalents en raison de la multiplicité des tâches qui nous sont confiées, un nombre suffisant de spécialistes qui — l'expérience le prouve — feront la renommée du Corps et aideront les polyvalents dans l'étude des problèmes qui leur sont posés.

Par ailleurs, il nous faut veiller à conserver des moyens d'action suffisants, afin de nous dégager des besognes purement matérielles et consacrer à la réflexion le temps nécessaire à la conception de nos tâches ; notre acceptation de faire face à toutes les besognes, sans augmentation du personnel placé sous nos ordres, va à l'encontre d'une bonne administration, de l'intérêt général.

Quelles sont les mesures préconisées pour parer à cette situation ?

En ce qui concerne la formation des spécialistes, l'Equipe propose que certains Ingénieurs puissent recevoir une position administrative spéciale, leur permettant de consacrer tout leur temps à des études particulières, qui peuvent nécessiter des mois ou des années, soit dans le domaine de la recherche scientifique pure, soit dans celui d'une technique déterminée. Tel pourrait être le cas, par exemple, d'un Ingénieur choisi dans l'ensemble de plusieurs départements pour étudier à fond et perfectionner les méthodes d'exécution de quelques chantiers importants.

De tels spécialistes seraient ensuite les moniteurs, les pilotes tout désignés de l'ensemble des Camarades, qui viendraient prendre profit de leurs connaissances au cours de véritables « périodes d'instruction ».

Quant aux besoins en personnel, l'Equipe a particulièrement souligné l'indigence des bureaux d'études : personnel insuffisant en nombre certes, mais aussi souvent en qualité et là, on touche, malheureusement, au problème des rémunérations, généralement insuffisantes pour retenir, dans nos Services, les meilleurs éléments.

Telles sont les premières constatations et les premières conclusions de l'Equipe, que votre Comité a entérinées. Il reste à dresser un programme de redressement et à poursuivre les études, dans le sens de la vocation de Corps interministériels inscrite dans les faits, sinon dans nos Statuts mêmes. Je rappelle ici que ce point a déjà été souligné avec netteté dès la première réunion d'il y a un an ; il reste à dégager les moyens qui nous

permettront d'obtenir que cette vocation soit effectivement mise en œuvre. L'Equipe a une longue tâche, très complexe, devant elle. Vous tiendrez, j'en suis sûr, par vos observations et vos suggestions, à l'aider ; les problèmes qu'elle étudie me paraissent en effet les plus importants de ceux dont notre Association peut avoir à se préoccuper.

Réforme administrative.

Dans le courant de l'été, le Gouvernement a préparé un projet de loi sur la Réforme Administrative, qui a été diffusé parmi les Groupes en fin septembre 1952. Ce projet a aussitôt soulevé une émotion très vive, qui s'est traduite par l'envoi, à notre Comité, d'un nombre important de lettres des Camarades, lesquelles nous ont permis de constater l'unanimité du Corps sur un certain nombre de points. Le texte soumis au Conseil des Ministres dans le courant d'octobre présentait déjà, par rapport au texte initial, quelques améliorations. Toutefois, il subsistait encore des conditions inacceptables en ce qui concerne, d'une part, la présentation des documents budgétaires (prix de revient par unité de service rendu, etc...) et, d'autre part, la déconcentration administrative (Direction des Services confiée aux Préfets, etc...). Aussi, en plein accord avec la Direction du Personnel, avons-nous très vivement protesté, par une note en date du 28 octobre 1952, qui a d'ailleurs été également diffusée.

Au sein même du Gouvernement, le Ministre des Travaux Publics, appuyé par quelques autres Ministres, — dont, une fois n'est pas coutume, le Ministre des Finances — a mené une action très vive contre cette conception curieuse de la déconcentration administrative. Il a eu gain de cause, puisque le projet de loi a été retiré du Conseil des Ministres et confié à un Comité Interministériel qui, peu après, a dû constater l'impossibilité de se mettre d'accord sur un texte concret.

Actuellement, le projet semble abandonné ; mais notre Comité reste vigilant et prêt à intervenir à la moindre alerte. Nous insistons bien sur le fait que, en cette matière, notre action se trouve singulièrement facilitée par le fait que nos conceptions rejoignent entièrement celles de l'Administration Supérieure.

AFFAIRES CONCERNANT LE CORPS DES MINES

La plupart des questions qui ont préoccupé les Ingénieurs du Corps des Mines sont analogues à celles auxquelles se sont attachés les Camarades des Ponts et Chaussées. Je citerai particulièrement :

1. — En ce qui concerne le Statut particulier, des négociations ont été poursuivies près de la Fonction Publique en vue de la suppression des effectifs budgétaires discriminés par classes pour les Ingénieurs, de façon à permettre un avancement normal de classe à classe de ce grade ; le regroupement des 2^e et 3^e classes en une classe unique pourrait ainsi être obtenu.

J'aurai l'occasion de développer ce point en vous parlant tout à l'heure du Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

2. — Dans le domaine de l'organisation du Service, des démarches ont été faites auprès des Directions intéressées, en vue d'obtenir certains aménagements inté-

rieurs du Service : perfectionnement et spécialisation de certains Ingénieurs, coordination de certaines activités ; situation matérielle des Ingénieurs des Administrations Centrales ; évolution de certaines attributions.

En liaison avec les Directions intéressées, des études ont été faites pour fixer les conditions générales dans lesquelles pourront être dorénavant reçues les demandes de départ des Ingénieurs vers l'Industrie privée ou nationalisée.

3. — En ce qui concerne les primes de rendement, je vous avais signalé les réserves faites l'année dernière par votre Comité, soulignant que les taux qui pouvaient être admis pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne devaient pas nécessairement s'appliquer aux Ingénieurs des Mines, qui ne bénéficiaient pas des dispositions de la loi du 29 septembre 1948.

Aussi, des démarches ont été engagées auprès des Finances et de la Fonction Publique en vue d'obtenir une amélioration du régime actuel.

Parallèlement, il a été contribué à une enquête générale de la Fonction Publique sur les rémunérations du Secteur nationalisé et du Secteur privé.

4. — Nos Camarades Mineurs se sont également attachés au problème des retraites, en ce qui concerne les Ingénieurs en disponibilité, afin d'obtenir que les services accomplis au service de l'Etat s'ajoutent à ceux accomplis en disponibilité ; des négociations sont poursuivies, à cet effet avec les Ministères du Travail, des Finances et de la Fonction Publique.

5. — Un nouveau système de notation, dans le cadre du décret du 28 juin 1949, vient d'être fixé pour les Ingénieurs des Mines, par un arrêté interministériel du 10 mars 1953.

6. — Enfin la Commission Administrative Paritaire vient d'être renouvelée, les représentants de nos Camarades qui y siègeront sont :

- MM. **Reuffet** et **Dauvergne**, pour les Ingénieurs Généraux ;
- MM. **Fischesser** et **Regard**, pour les Ingénieurs en Chef ;
- MM. **Héliot**, **Pigeyre**, **Rebière** et **Lerebours-Pigeonnière** pour les Ingénieurs.

AFFAIRES CONCERNANT LE CORPS DES PONTS ET CHAUSSEES

Statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Cette question demeure celle qui, depuis plusieurs années, marque le centre des préoccupations de votre Comité et qu'il cherche, avec des fortunes diverses, à faire progresser vers une solution satisfaisante.

L'Assemblée Générale de 1952 avait confirmé la motion adoptée l'année précédente, en insistant pour que le Comité fasse prévaloir le projet présenté en commun par le P.C.M. et les Syndicats.

C'était lui demander — selon une expression d'actualité — la « relance » de l'affaire, tout en lui interdisant de le faire à partir d'une atténuation des positions prises antérieurement ; mission d'autant plus difficile que, les années passant, le préjudice matériel subi par l'ensemble des Ingénieurs, et particulièrement par les Ingénieurs Ordinaires, apparaissait plus grave, par l'arrêt à l'éche-

lon 510 du traitement maximum de cette catégorie, alors que la promulgation du Statut lui aurait permis d'atteindre l'échelon 550 ; ce préjudice apparaissait aussi comme définitif à l'égard de ceux de nos Camarades, de plus en plus nombreux, mis à la retraite comme Ingénieurs Ordinaires.

Aussi, devant la complexité des problèmes posés par le Statut et l'incertitude quant à la doctrine de la Fonction Publique elle-même, votre Comité tenta d'abord de poursuivre l'obtention de l'indice 550 pour les Ingénieurs, indépendamment de la promulgation du Statut, par le moyen d'une révision du décret du 10 juillet 1948. Le même moyen paraissait susceptible également d'obtenir la création d'un indice 700 pour les Ingénieurs en Chef justifié par la comparaison des échelles de cette catégorie à celles des fonctionnaires d'autres Corps : mais les contacts établis avec les représentants de ces Corps montrèrent qu'il n'était pas encore opportun de saisir les Ministères intéressés d'une telle demande ; nous ne perdons pas pour autant cet objectif de vue.

L'Equipe « Personnel » remit alors à l'étude une formule déjà évoquée dans notre lettre du 19 janvier 1952 à la Direction du Personnel et consistant, selon une suggestion de la Fonction Publique elle-même, à ne prévoir que deux classes d'Ingénieurs ; à la suite de cette étude, le Comité donna son accord à l'établissement de deux classes se terminant respectivement aux indices 510 et 550, la 2^e classe comprenant 50 % de l'effectif total du Corps.

Cette proposition se heurta à une fin de non-recevoir de la part de la Direction de la Fonction Publique, qui maintint purement et simplement sa position antérieure, selon laquelle les indices supérieurs au maximum actuel (510) ne seraient destinés qu'aux Ingénieurs n'ayant pu être promus Ingénieurs en Chef.

Quant à la réorganisation des classes du grade d'Ingénieur, tous les statuts parus à ce jour en ont prévu trois ; la Fonction Publique confirma elle-même qu'elle serait favorable à une réduction du nombre des classes à deux, mais pour l'ensemble des Corps ; que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées pourraient en bénéficier comme les autres et même que leur Statut pourrait peut-être servir de prototype sur ce point ; mais qu'il s'agissait d'un principe général à faire accepter au préalable par les Finances et que, d'ailleurs, il ne changerait rien au principe selon lequel l'indice 510 devait rester l'indice maximum atteint avec le grade d'Ingénieur dans une carrière normale.

Cette position absolue et décevante parait cependant avoir fléchi, depuis lors. Le Secrétariat d'Etat à la Fonction Publique, comme le Ministère des Finances paraissent reconnaître qu'il n'est pas normal, six ans après la promulgation de la loi portant Statut général des fonctionnaires et près de cinq années après la fixation des échelles de traitements, que notre Corps ne bénéficie pas de celles qui ont été prévues en sa faveur.

A la suite de nouveaux contacts pris avec ces Administrations, le Ministère des Travaux Publics a proposé, par la voie d'un décret en Conseil d'Etat, la modification provisoire du Statut de 1926 ; il serait créé une hors classe d'Ingénieurs Ordinaires comprenant trois échelons (520 — 535 — 550) et dont l'effectif n'excéderait pas 8 % de l'effectif total du Corps ; la durée du temps passé dans chacun des nouveaux échelons serait

uniformément de deux ans ; d'autre part, le grade d'Inspecteur Général ne comprendrait plus de classes, mais seulement trois échelons (700 — 740 — 780).

Le pourcentage de 8 % a été envisagé par la Fonction Publique et adopté par la Direction du Personnel, en tenant compte des pourcentages d'Ingénieurs de 1^{re} Classe figurant dans les autres Statuts déjà parus ; le Comité l'a accepté en considérant qu'il est, par la suite, susceptible d'être retenu par les mêmes autorités comme devant représenter le pourcentage d'Ingénieurs de 1^{re} Classe dans le Statut définitif, ce qui entraînerait, en principe, les bases suivantes pour la pyramide hiérarchique :

- Ingénieurs de 2^e et 3^e Classes, qu'il serait désirable de fusionner en une seule (indice maximum 510), 50 % du Corps ;
- Ingénieurs de 1^{re} Classe (indice maximum 550), 8 % du Corps ;
- Ingénieurs en Chef et Ingénieurs Généraux, 42 % du Corps.

Néanmoins, le Comité a bien précisé, en donnant son accord au projet de décret, qu'il ne peut s'agir que d'une mesure provisoire ne préjugant en rien les dispositions du Statut définitif.

Le décret projeté serait accompagné d'un arrêté fixant les nouvelles échelles de traitement des différents grades et classes, ce qui améliorerait sensiblement la situation des Ingénieurs Ordinaires appartenant à la 2^e Classe actuelle.

L'ensemble de ces mesures, s'il était adopté — et il vient d'être sanctionné par notre Ministre, qui a soumis les textes préparés à ses Collègues de la Fonction Publique et du Budget — mettrait fin à certaines anomalies, on pourrait dire injustices, flagrantes dont souffre l'ensemble de notre Corps.

Quant au Statut définitif lui-même, l'Equipe « Personnel » a procédé, sous la présidence de M. l'Inspecteur Général **Wahl** et avec le concours particulièrement dévoué de notre Camarade **Fontaine**, à une étude d'ensemble basée sur la comparaison du projet de l'Administration, des contre-projets du P.C.M. et des autres Statuts déjà parus. Il ressort de cette étude que les propositions aussi bien de l'Administration que du P.C.M. semblent devoir être reconsidérées sur plus d'un point, en fonction des précédents que constituent ces autres Statuts.

Déjà, la modification provisoire dont je viens de vous entretenir marque la possibilité d'un important rapprochement sur certains points essentiels ; si ce projet voit le jour, la matière sera trouvée d'une remise à l'étude de notre Statut, dont on peut espérer qu'elle ne soulèvera pas les difficultés que nous avons connues depuis plusieurs années.

Il appartiendra à votre nouveau Comité de mener à bien cette tâche, si vous voulez bien lui en donner le mandat.

Tableaux d'avancement de 1951 et 1952.

Vous vous souvenez du grave débat auquel a donné lieu, l'an passé, l'exclusion d'un des nôtres du tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef en 1951 et à la suite duquel le Comité avait été invité à reconsidérer sa position.

Dès sa séance d'avril 1952, le Comité, après un nouvel

et très long échange de vues, a considéré que le P.C.M. devait introduire un recours devant le Conseil d'Etat, mais seulement si notre Camarade intéressé en introduisait un lui-même et que ce recours invoquerait la violation d'une règle de droit, tout en réservant la possibilité de développer d'autres moyens dans le mémoire ampliatif.

Conformément à cette décision, un mémoire introductif d'instance a été déposé, en notre nom, par notre Avocat, au Greffe du Conseil d'Etat en avril 1952.

Depuis lors, le tableau d'avancement pour l'année 1952 est paru, sur lequel ne figure toujours pas notre Camarade. Après avoir longuement débattu le problème et consulté notre Avocat, le Comité a jugé préférable de présenter près de M. le Ministre un recours gracieux, puis récemment, notre Camarade en ayant lui-même introduit un, de présenter un nouveau recours contentieux.

Commissions Administratives Paritaires.

La question de la constitution, avant adoption de notre Statut définitif, de la Commission Administrative Paritaire des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a déjà été évoquée à la dernière Assemblée Générale. Depuis lors, sur l'intervention de votre Comité, insistant sur l'insuffisance des garanties offertes par le Statut actuel dans le cas de mutations dans l'intérêt du Service qui peuvent, pour les intéressés, prendre le caractère de sanctions, notre Ministre a tenu à nous donner l'assurance qu'il consulterait, préalablement à de telles décisions, le Conseil Général des Ponts et Chaussées fonctionnant au titre de Comité d'Enquête.

Cette décision nous a paru suffisante pour le moment, compte-tenu d'autre part de la position très nette prise par le Conseil d'Etat contre des applications partielles du Statut général des fonctionnaires, en dehors de la promulgation des Statuts particuliers.

Intégrations.

Le reclassement, dans notre Corps, des Camarades qui y ont été intégrés, en application des textes récents et particulièrement dans le cadre des Bases Aériennes, a donné lieu à quelques difficultés particulières, tenant aux divers éléments d'appréciation dont il était nécessaire de tenir compte.

Il reste maintenant à confirmer l'unité de notre Corps et je ne doute pas que les Camarades des Bases Aériennes, récemment admis, ne tiennent effectivement à ce qu'il en soit ainsi ; le fait, que j'ai souligné au début de ce compte-rendu, que la plupart d'entre eux se soient inscrits dans les rangs de notre Association m'en paraît le meilleur garant. Ai-je besoin d'ajouter qu'ils ont leur place dans nos travaux et particulièrement au sein de l'Equipe « Air », où ils sont déjà représentés et que les réunions du Comité leur sont ouvertes, comme à tout autre Camarade ?

Notation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

En vue de l'application des Statuts particuliers de divers cadres subalternes des Ponts et Chaussées, la Direction du Personnel a été amenée, au début de 1952, à se préoccuper de la mise en vigueur des dispositions du Statut général des fonctionnaires et des textes subsé-

quents, prévoyant un nouveau système-type de notation des fonctionnaires.

Le principe de ce système est, d'une part, la notation d'un grand nombre d'éléments distincts (en principe 14), d'autre part, une péréquation des notes conçue de manière à obtenir la note moyenne de 100 à un échelon groupant, pour chaque cadre, un nombre de fonctionnaires suffisant pour que joue la loi des grands nombres.

La Direction du Personnel réunit, à cet effet, le Comité Technique Paritaire de l'Administration Générale et du Personnel et inscrivit à son ordre du jour aussi l'application de ce nouveau système de notation pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; elle convoqua même, dans ce but, en sus des représentants habituels des Ingénieurs audit Comité deux Délégués désignés pour la circonstance par le Comité du P.C.M.

La première réaction de celui-ci avait été que le système actuel de notation beaucoup plus simple donnait toute satisfaction et répondait beaucoup mieux que celui de la Fonction Publique au cas particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées en raison de leur effectif limité, de l'importance et de la diversité de leurs fonctions, des responsabilités qu'ils assument et des conditions de recrutement et d'avancement propres à leur Corps.

Vos représentants au Comité Paritaire obtinrent effectivement que la question soit ajournée pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; il en fut d'ailleurs de même pour les Ingénieurs T.P.E., alors que l'adoption du nouveau système de notation n'avait, en général, pas suscité de difficultés pour les cadres subalternes considérés.

Il ne semble pas que la question doive revenir prochainement à l'ordre du jour, car l'adoption d'une notation du type Fonction Publique ne deviendrait nécessaire que le jour où serait envisagé, pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, un système d'avancement d'échelons à l'ancienneté moyenne, c'est-à-dire après promulgation de leur Statut définitif (le Statut de 1926 ne prévoit que des avancements de classe au choix et des avancements d'échelons automatiques).

L'Equipe « Personnel » et votre Comité ont néanmoins poursuivi l'étude de la question, afin de ne pas risquer d'être pris de court ultérieurement : il leur a finalement paru possible d'adhérer à un système de notation très voisin de celui proposé initialement par la Direction du Personnel et qui paraît susceptible d'être également approuvé par la Fonction Publique. Les éléments de notation de ce système ont été indiqués dans le Bulletin du P.C.M. de novembre 1952.

Service des Ingénieurs des Ponts et Chaussées Outre-Mer et Statut des Ingénieurs de la France d'Outre-Mer.

Nous avons eu à nous préoccuper, au cours de l'année écoulée, de la situation de nos Camarades servant hors de la Métropole, soit dans les départements d'Outre-Mer ou les Services des Bases Aériennes d'Outre-Mer, qui relèvent de l'autorité du Ministre des Travaux Publics, soit dans les Services relevant de l'autorité du Ministre de la France d'Outre-Mer.

Pour les premiers, un projet de notre Administration prévoyait la possibilité de nommer d'office certains d'entre nous, notamment des Ingénieurs en Chef ou des Ingénieurs Ordinaires anciens, pour y tenir des emplois de

Chef de Service. De telles dispositions nous ont paru, d'une part, apporter une modification profonde au Statut dont peuvent se réclamer les Ingénieurs des Ponts et Chaussées entrés dans le Corps alors que les Départements d'Outre-Mer n'existaient pas ; d'autre part, ne pouvoir s'inscrire que dans le cadre de dispositions générales applicables à tous les fonctionnaires.

Quant au projet de Statut des Ingénieurs des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, élaboré par ce Ministre qui a sollicité l'avis de notre Administration, il a fait l'objet d'un examen approfondi, mené en parallèle avec celui auquel le Conseil Général des Ponts et Chaussées procédait de son côté.

Cet examen nous a conduit à formuler les observations suivantes, qui ont fait l'objet d'une lettre récente au Ministre de la France d'Outre-Mer.

Les premières ont trait aux conditions de détachement des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans le Cadre des Travaux Publics d'Outre-Mer, puis à leur réintégration : pour pallier les inconvénients que vous connaissez bien — brusques variations d'une promotion de l'X à une autre, du nombre de postes offerts dans les Services d'Outre-Mer, difficultés lors de la réintégration — votre Comité propose que la proportion du nombre d'Ingénieurs Elèves astreints au Service Outre-Mer à celui des Ingénieurs Elèves des Ponts et Chaussées demeure sensiblement constante ; les besoins supplémentaires de la France d'Outre-Mer seraient satisfaits par le recrutement direct à la sortie de l'X d'Elèves Ingénieurs des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, comme cela se passe depuis quelques années.

Dans le même ordre d'idées, votre Comité a suggéré qu'il soit tenu compte des services déjà rendus, dans la Métropole ou dans les Services hors Métropole relevant de l'autorité du Ministre des Travaux Publics, lors du détachement, en cours de carrière, dans le cadre des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer.

Par contre, il a jugé que nous ne pouvions accepter la formule de permutations entre les deux Corps prévues au projet présenté, selon laquelle des Ingénieurs des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer pourraient se voir détachés dans notre Corps, sauf peut-être pour tenir des emplois dans les Départements d'Outre-Mer ou dans les Services des Bases Aériennes d'Outre-Mer ; cette formule aiderait à résoudre le problème des affectations d'office dont je parlais il y a un instant.

Je dois enfin, pour clore ce chapitre, souligner l'émotion qu'a provoquée la parution d'une circulaire de ce Ministère entendant subordonner, à tous les échelons de la hiérarchie, les Services Techniques aux Services Administratifs ; nous avons souligné les inconvénients graves de telles dispositions et demandé qu'elles fassent l'objet d'un nouvel examen.

Ingénieurs des Transports.

Le Corps des Ingénieurs des Transports et, parallèlement, celui des Inspecteurs des Transports, dont je vous annonçais l'an dernier la suppression imminente, ont désormais vécu ; seuls subsistent des Cadres des Transports dont les emplois sont tenus par des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines, d'une part, des Ingénieurs des T.P.E., d'autre part.

Cette suppression, conséquence normale du reclasse-

ment de différents Corps de la Fonction Publique, si elle consacre la compétence des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines dans le domaine des transports, pose un problème dont nous ne pouvons nous désintéresser : celui des Inspecteurs Principaux et Contrôleurs Généraux des Transports. Il a été évoqué par votre Comité, qui a écarté toute idée d'intégration, mais a reconnu la nécessité d'une solution satisfaisante pour les intéressés.

Relations avec les Ministères de l'Intérieur et de l'Agriculture.

a) Comité départementaux de production et d'équipement agricoles.

Certains Camarades se sont émus de ce que la circulaire (Agriculture) du 5 mars 1952 classait les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, chargés du Service Hydraulique, parmi les fonctionnaires du Ministère de l'Agriculture appelés seulement à titre occasionnel aux séances de ces Comités.

Il a semblé à votre Comité, sur avis de l'Equipe, qu'il n'y aurait pas lieu de faire une démarche générale à ce sujet et que la question pourrait, le plus souvent, être mise au point sur le plan départemental.

b) Textes organiques sur le Service du Génie Rural.

Il en est de même des problèmes particuliers que peut poser l'application des textes parus en avril 1952, fixant les attributions du Corps des Ingénieurs du Génie Rural.

c) Voirie Vicinale des grandes Villes.

Une proposition de loi a été déposée en octobre 1952, tendant à donner, aux Services Techniques organisés des Communes, la possibilité de gérer directement les chemins vicinaux ordinaires de celles-ci, aux lieux et places du Service Vicinal.

Après examen de cette question, une note précisant la position du Comité a été remise au Rapporteur de cette proposition devant la Commission compétente de l'Assemblée Nationale. Le P.C.M. s'est élevé contre cette mesure injustifiée, le Service Vicinal étant mieux à même que quiconque d'assurer la gestion de ces chemins vicinaux ordinaires dans toutes les Communes d'un département et si, dans certains cas d'espèce, une voie a un caractère urbain nettement marqué, il existe toujours une procédure réglementaire permettant le déclassement du chemin vicinal ordinaire, puis son reclassement dans la voirie urbaine.

d) Voirie Communale et Agricole.

Enfin, à la suite des rapports déposés lors du 37^e Congrès des Maires de France, le projet de loi sur la réforme de la Voirie Communale, préparé par le Ministre de l'Intérieur, est revenu à l'ordre du jour. Cette réforme serait liée à celle de la constitution d'une Voirie Agricole, suivant un autre projet du Ministère de l'Agriculture. L'ensemble aboutirait à la suppression des chemins ruraux actuels, ceux ayant un caractère de circulation générale étant classés dans la Voirie Communale et ceux n'ayant qu'un caractère de circulation agricole particulier ou collectif étant classés dans la Voirie Agricole.

Cette question est suivie de près par l'Equipe et par

le Comité, qui ne manquera pas, le moment venu, de préciser sa position sur les textes qui pourraient être élaborés.

En terminant, je signalerai les contacts repris entre les représentants des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Ingénieurs des T.P.E., d'une part, les Ingénieurs du Génie Rural et les Ingénieurs des Travaux Ruraux, d'autre part.

Je signalerai également l'intérêt, pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, d'être plus nombreux à participer aux travaux de l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux, fondée, puis présidée à diverses reprises par un des leurs.

Rémunérations accessoires.

L'évocation de nos contacts avec le Génie Rural me conduit à vous parler des attaques dont la loi du 29 septembre 1948 a fait l'objet l'année dernière.

Une proposition de loi a été, en effet, déposée, dont l'adoption reviendrait, en fait, à nous retirer le bénéfice des dispositions de cette loi de 1948.

L'exposé des motifs reproduit les critiques non fondées que nous connaissons bien et auxquelles une note d'un précédent Comité avait déjà répondu. Cependant, votre Comité n'a pas jugé utile de préparer, à la fin de l'année dernière, une nouvelle note réfutant les arguments avancés et a décidé de prendre contact avec l'auteur de la proposition, comme avec le rapporteur.

Cette offensive a provoqué un rapprochement, que je souhaite fructueux, avec les Ingénieurs du Génie Rural.

En définitive, il ne semble pas que l'offensive menée contre la loi du 29 septembre 1948 ait beaucoup de chances d'aboutir ; mais il nous faut rester vigilants et éviter que nos interventions en faveur des Collectivités publiques donnent lieu à la moindre critique.

Bases Aériennes.

Ici encore, l'action des Services des Ponts et Chaussées a donné lieu à quelques critiques, aussi véhémentes que peu fondées.

Un article paru dans la Revue « Air-Terre-Mer » a repris sans apporter d'éléments nouveaux, les arguments contre l'Administration des Ponts et Chaussées, incapable de comprendre le Siècle de l'Aviation, déjà développés en 1950 et auxquels nous avons répondu à l'époque par une note remise à notre Ministre.

Sans vouloir — au contraire — minimiser l'importance de cette affaire, votre Comité n'a pas jugé, après examen approfondi, devoir renouveler la démarche d'il y a deux ans.

Reconstruction.

Aucun problème important ou urgent ne s'est présenté à l'attention de l'Equipe compétente ni de votre Comité dans ce domaine.

La collaboration apportée par le Service des Ponts et Chaussées à la Reconstruction, et notamment aux travaux de voirie et réseaux divers, doit cependant toujours retenir notre attention, ainsi que le rôle actif qui doit nous être accordé dans les programmes d'aménagement du territoire et surtout, dans ces derniers, ce qui concerne les Services publics.

Contrôle des travaux du Ministère de l'Education Nationale.

Le problème de la part que nous devons prendre dans ce contrôle s'est trouvé posé à nouveau à la suite des travaux de la Commission Interministérielle chargée de définir les besoins du Pays dans les différents domaines relevant du Ministère de l'Education Nationale et du dépôt, par cette Commission, d'un projet de décret fixant les conditions dans lesquelles devait être assuré le contrôle des constructions scolaires. Ce projet confie au Préfet le soin d'assurer le contrôle, en faisant appel à un fonctionnaire appartenant aux Corps Techniques dépendant de l'Education Nationale, du M.R.U. ou des Travaux Publics. Ces propositions ont inspiré, avant la mise au point définitive, une récente circulaire interministérielle.

Ainsi, le Préfet peut faire appel à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et à ses Services et il n'a pas semblé, à votre Comité, que ceux d'entre vous qui seraient ainsi sollicités puissent refuser leur concours ; cette position découle des principes adoptés par la réunion, tenue à la veille de la précédente Assemblée Générale, sous l'égide de l'Equipe « Attributions Générales ».

*
**

De cet exposé, où j'ai cherché à retracer fidèlement l'action de votre Comité pendant les douze mois écoulés depuis la dernière Assemblée Générale, il apparaîtra probablement à certains que le bilan est assez maigre. J'espère cependant vous avoir tous convaincus que les résultats acquis ne l'ont pas été sans peine ni vigilance. Je ne fais pas cette constatation pour solliciter des félicitations aux Membres de votre Comité ou des Equipes de Travail, mais seulement pour marquer combien ceux-ci ont besoin, dans leurs travaux ou leurs démarches, parfois délicates, sinon ingrates, de sentir la marque de votre confiance, de vos encouragements.

Certes, ceci n'interdit pas les critiques ; mais il faut que celles-ci soient constructives en fournissant, à votre Comité, les éléments de son action, en vue de la défense de nos intérêts moraux et matériels, dans le cadre de l'intérêt de l'Administration dont nous faisons partie, de l'intérêt général de notre Pays.

C'est dans cet esprit, je le souhaite fermement, que vous voudrez bien, dans un instant, discuter le présent rapport, approuver l'action du Comité qui vous rend compte aujourd'hui de sa mission et fixer celle du Comité appelé à prendre sa succession.

Le Président du P.C.M.,
L. Buteau.

Rapport financier de l'exercice 1952 et projet de budget 1953

Conformément à l'article 20 des Statuts de notre Association nous avons l'honneur de porter à votre connaissance et de soumettre à votre approbation les comptes de l'année sociale écoulée, soit du 1^{er} janvier au 31 décembre 1952, la situation financière du 31 décembre 1952 et le projet de budget pour l'année 1953.

1° — EFFECTIFS DE L'ASSOCIATION.

Les deux tableaux qui suivent (1) indiquent, d'une manière détaillée, la situation des effectifs du P.C.M. au **31 décembre 1951** et au **31 décembre 1952**.

L'effectif total est passé de 1.473 à 1.486 Membres ce qui correspond à une augmentation de 13 unités. L'unanime adhésion des Ingénieurs Elèves entrés en octobre 1952 tant à l'Ecole des Mines qu'à l'Ecole des Ponts et Chaussées a compensé la diminution d'effectifs provenant des départs, de quelques démissions données surtout par les Ingénieurs qui ont quitté l'Administration et, enfin, des 16 démissions d'office prononcées par le Comité en application de l'article 17 du Règlement Intérieur pour non paiement de cotisations arriérées.

2° — COMPTE DE GESTION DE L'EXERCICE 1952.

L'état des recettes et des dépenses de l'exercice 1952 se présente de la façon suivante :

Recettes		Dépenses	
— Cotisations	1.250.428	— Frais généraux d'administration	563.565
— Publicité dans le Bulletin	3.906.582	— Cinquantenaire du P.C.M.	609.839
— Arrérages du Portefeuille	8.775	— Centenaire Séjourné	21.680
— Ventes de titres	171.579	— Edition du Bulletin	4.107.856
— Cinquantenaire du P.C.M.	374.220	— Achats de titres	413.149
	<hr/>		<hr/>
	5.711.584		5.716.089
Excédent des dépenses	4.505		<hr/>
	<hr/>		<hr/>
	5.716.089		5.716.089
	<hr/>		<hr/>

(1) Voir ces tableaux à la page suivante.

au 31 Décembre 1951	SOCIÉTAIRES ANNUELS			SOCIÉTAIRES PERPÉTUELS			Membres Bienfaiteurs	TOTAL
	PC	M	Total	PC	M	Total	PC	
EN ACTIVITÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	35	18	53	21	8	29	—	82
Ingénieurs en Chef.....	255	54	309	38	3	41	1	351
Ingénieurs Ordinaires.....	572	36	608	9	1	10	—	618
Ingénieurs Elèves.....	48	22	70	—	—	—	—	70
EN CONGÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	2	—	2	1	—	1	—	3
Ingénieurs en Chef.....	26	17	43	10	7	17	—	60
Ingénieurs Ordinaires.....	61	19	80	18	1	19	—	99
EN RETRAITE :								
Inspecteurs Généraux.....	29	4	33	16	2	18	1	52
Ingénieurs en Chef.....	69	3	72	12	1	13	—	85
Ingénieurs Ordinaires.....	43	5	48	5	—	5	—	53
Totaux.....	1.140	178	1.318	130	23	153	2	1.473
au 31 Décembre 1952								
EN ACTIVITÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	40	16	56	19	8	27	—	83
Ingénieurs en Chef.....	249	49	298	35	3	38	—	336
Ingénieurs Ordinaires.....	591	48	639	9	1	10	—	649
Ingénieurs Elèves.....	43	22	65	—	—	—	—	65
EN CONGÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	1	—	1	1	—	1	—	2
Ingénieurs en Chef.....	24	18	42	10	6	16	—	58
Ingénieurs Ordinaires.....	60	18	78	19	1	20	—	98
EN RETRAITE :								
Inspecteurs Généraux.....	29	5	34	16	2	18	1	53
Ingénieurs en Chef.....	71	4	75	13	1	14	—	89
Ingénieurs Ordinaires.....	41	6	47	5	—	5	1	53
Totaux.....	1.149	186	1.335	127	22	149	2	1.486

Nous aurions enregistré un large excédent de recettes si tous les Membres de l'Association avaient bien voulu ne pas omettre de payer leur cotisation. Quoique le montant des cotisations encaissées en 1952 ait été voisin de 90 % des sommes dues — proportion encore jamais atteinte — le montant des cotisations impayées s'élevait au 31 décembre 1952 à 161.172 francs et nous aurons à effectuer en 1953, comme en 1951, une campagne spéciale de recouvrement des cotisations arriérées.

3°. — PORTEFEUILLE.

Le portefeuille de l'Association, au 31 décembre 1951 comprenait divers titres de rentes sur l'Etat, des obligations de Chemins de fer ou du Crédit Foncier, achetées il y a déjà longtemps et dont la valeur figurait au bilan pour une somme de 173.477 francs ; il comprenait en outre 32 actions de la Maison des Mines, comptées pour leur valeur d'achat, soit 16.000 francs. La valeur totale de ce portefeuille était donc de 189.477 francs.

En approuvant les comptes du P.C.M. pour l'exercice 1951, l'Assemblée Générale Ordinaire du 30 mars 1952 avait invité le Trésorier de l'Association à examiner la possibilité de remplacer les valeurs en portefeuille par d'autres valeurs moins sujettes à dépréciation.

Pour déférer à cette invitation et après autorisation du Comité d'Administration, tous les titres constituant le portefeuille ont été vendus à l'exception des 32 actions de la Maison des Mines et de deux titres prochainement amortissables et pratiquement non négociables. Le crédit net résultant de cette vente a été de 171.579 francs.

Par ailleurs, le P.C.M. a acheté 40 obligations de la Caisse Nationale de l'Energie, achat pour lequel nous avons été débités de 413.149 francs.

Au 31 décembre 1952, le portefeuille du P.C.M. comprenait les titres suivants, déposés, sauf les actions de la Maison des Mines, au Crédit Industriel et Commercial :

— 40 obligations C.N.E. 3 % de 10.000 francs	409.600
— 15 francs de rente 3 % amortissable	500
— 2 obligations S.N.C.F. 4 % 1921 de 1.000 francs.....	1.768
— 32 actions de la Maison des Mines (valeur d'achat)	16.000
représentant une valeur totale de	<u>427.868</u>

Nous rappelons que la valeur du portefeuille du P.C.M. était, en octobre 1945, de 174.224 francs ; il serait sans doute souhaitable que l'effort de revalorisation que nous venons d'entreprendre puisse être poursuivi pendant quelques années par l'achat de valeurs indexées ou partiellement indexées.

4°. — **FONDS DE L'ASSOCIATION.**

Les articles 24 et 25 des Statuts du P.C.M. sont ainsi conçus :

« Article 24. — Les sommes versées pour rédimmer 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. »

« Article 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 peut décider le versement au fonds social d'une partie du fonds de réserve. »

L'article 24 du Règlement Intérieur est, par ailleurs, ainsi rédigé :

« Article 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 de l'Etat, ou en obligations du Crédit Foncier. »

Les rédacteurs de ces textes, en faisant obligation pour le Trésorier de « placer » les excédents de recettes d'un exercice, paraissent avoir ignoré la nécessité d'un fonds de roulement. Il semble qu'on pourrait, sans inconvénient, considérer que le portefeuille représente, pour sa totalité, le fonds social tandis que les disponibilités, constituant, à toute époque, le fonds de roulement nécessaire à la vie de l'Association n'auraient pas à être « placées ».

Le fonds social, initialement constitué par les versements des Sociétaires perpétuels, pourrait s'accroître, comme il l'a été au cours de l'exercice écoulé, par l'achat de titres au moyen de disponibilités du fonds de roulement conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 25 des Statuts. Les revenus de ce fonds social, conformément à l'article 24 des Statuts, constitueront des recettes du compte de gestion.

Nous proposons en conséquence à l'Assemblée Générale Ordinaire :

1°) d'approuver la modification de constitution du portefeuille de l'Association dont le détail a été exposé plus haut, portefeuille qui sera désormais considéré comme constituant, pour sa totalité, le fonds social ;

2°) d'approuver, dans la rédaction de l'article 24 du Règlement Intérieur la suppression des mots « et le fonds de réserve ».

Nous proposons enfin de compter à l'avenir « pour mémoire » les 32 actions de la Maison des Mines dont la vente — s'il était dit que nous venions à l'envisager — serait sans doute malaisée ; les 16.000 francs représentant la valeur d'achat de ces actions seront portés au débit du compte de profits et pertes de l'exercice 1953.

5°. — **COMPTES SPECIAUX.**

Pour rendre plus clairs les comptes de l'Association et pour suivre, par ailleurs, les prescriptions de l'Annexe du Règlement Intérieur approuvées par l'Assemblée Générale Ordinaire du 29 janvier 1933, nous présentons les comptes spéciaux suivants dont les soldes sont reportés au débit du Compte de Profits et Pertes.

a) **Compte spécial relatif au Cinquantenaire du P.C.M.** (dîner, conférences, visite à Saclay).

Recettes		Dépenses	
— Souscriptions dîner	210.000	— Factures restaurant	280.000
— — Saclay	34.000	— Saclay	30.000
— Participation E.D.F.	130.220	— Conférences	36.000
	<hr/>	— Sténotypie	11.000
Total des recettes	374.220	— Impressions des invitations	4.000
	<hr/>	— Conférences	228.619
Excédent de dépenses	235.619	— Correspondances et divers	20.000
	<hr/>		<hr/>
	<u>609.839</u>		<u>609.839</u>

b) **Compte spécial relatif au Centenaire de Séjourné (voyage à Luxembourg).**

Recettes	»	Dépenses	
— Excédent de dépenses	<hr/>		21.680
	21.680		<hr/>
	<u>21.680</u>		<u>21.680</u>

c) **Compte spécial relatif aux tournées au Maroc.**

Recettes		Dépenses	
— Souscriptions	3.000.060	— Frais des deux voyages	2.983.480
		— Remboursement de trop perçus	16.580
	3.000.060		3.000.060

d) **Compte spécial du Bulletin.**

Recettes		Dépenses	
— Versements Pyc-Edition	3.906.582	— Factures Imprimerie de l'Anjou	3.742.210
— Excédent de dépenses	201.274	— Factures clichés et frais de rédaction....	275.367
		— Frais généraux propres au Bulletin	90.279
	4.107.856		4.107.856

6°. — **COMPTE DE PROFITS ET PERTES.**

Le compte de profits et pertes fait apparaître :

au Débit

- le solde du compte spécial relatif au Cinquantième du P.C.M. pour une somme de 235.619 francs ;
- le solde du compte spécial relatif au Centenaire de Séjourné et au voyage à Luxembourg pour une somme de 21.680 francs ;
- les achats de titres pour une somme de 413.149 francs ;
- le solde du compte spécial relatif aux deux tournées effectuées au Maroc, pour une somme de (Mémoire) ;
- le solde du compte spécial relatif au Bulletin, 201.274 francs,
- et le montant des frais généraux d'Administration du P.C.M., 563.365 francs.

au Crédit

- la réévaluation du Portefeuille qui se monta à 409.970 francs ;
- les intérêts des valeurs en portefeuille, 8.775 francs ;
- et enfin, le montant des cotisations pour une somme totale de 1.250.428 francs

La solde créditeur est de 395.058 francs.

Débit		Profits et Pertes		Crédit	
— Cinquantième du P.C.M.	235.619	— Réévaluation du Portefeuille	238.391		
— Centenaire de Séjourné	21.680	— Intérêts des valeurs	8.775		
— Achats de titres	413.149	— Cotisations encaissées	1.250.428		
— Tournées	»	— Cotisations à recouvrer	161.172		
— Bulletin	201.274	— Ventes de Titres	171.579		
— Frais généraux	563.565				
Total	1.435.287				
Solde créditeur	395.058				
		1.830.345		1.830.345	

7°. — **BILAN.**

A l'actif du bilan au 31 décembre 1952 figurent : nos disponibilités, Banque et chèques postaux pour un total de 358.728 francs et le portefeuille dont la valeur, après réévaluation était, au 31 décembre 1952, de 427.868 francs, enfin les cotisations à recouvrer 161.172 francs ce qui porte le total à 947.768 francs.

Au passif figurent l'actif au 31 décembre 1951 comprenant le fonds social dont la valeur s'élevait à 189.477 francs et le fonds de réserve pour un total de 363.233 francs, et enfin le solde créditeur du compte de Profits et Pertes qui s'élève à 395.058 francs.

Actif		Actif	
Portefeuille	427.868	Actif au 31 décembre 51 :	
Disponibilités		Fonds social	189.477
Crédit Industriel	64.440	Fonds de réserve	363.233
Chèques Postaux	294.288		552.710
		Solde du compte de profits et pertes	395.058
Cotisations à recouvrer	161.172		
	947.768		947.768

8°. — **PROJET DE BUDGET POUR 1953.**

Recettes		Dépenses	
— Cotisations	1.250.000	— Frais généraux d'Administration	600.000
— Arrérages de Portefeuille	15.000	— Edition du Bulletin	4.200.000
— Recettes de publicité	3.800.000	— Réceptions	200.000
		— Tournées (mémoires)	»
		— Somme à valoir	65.000
	<u>5.065.000</u>		<u>5.065.000</u>

Le Trésorier du P.C.M.,
E Marcel Prot.

**Dîner annuel du P.C.M., visite des Usines Renault, à Flins
et inauguration de la rue Paul Séjourné à Paris**

Dans le N° d'Avril 1953 du Bulletin du P.C.M., nous avons mentionné succinctement le succès du dîner annuel du P.C.M. du dimanche 22 mars dernier, la visite des Usines de la Régie Nationale Renault à Flins, qui a eu lieu le lendemain et l'inauguration de la Rue Paul **Séjourné** qui avait eu lieu la veille.

Par suite de nécessités matérielles, nous sommes obligés de différer l'insertion des discours prononcés au cours du dîner annuel et du compte-rendu de la visite des Usines Renault.

Quant à l'inauguration de la Rue Paul **Séjourné**, elle va faire l'objet d'une plaquette spéciale éditée par la Ville de Paris.

Tournée du P.C.M. en Angleterre et en Ecosse

L'étude d'une tournée du P.C.M. en Angleterre et en Ecosse se poursuit. Cette tournée comportera deux voyages, sensiblement avec le programme esquissé dans le N° de Mars 1953 du Bulletin du P.C.M. Ces deux voyages auraient lieu aux dates ci-après :

— Premier voyage :

départ de Paris le dimanche matin 14 juin ;
retour à Paris le samedi soir 27 juin ;

— Deuxième voyage :

départ de Paris le dimanche matin 28 juin ;
retour à Paris le samedi soir 11 juillet.

A l'heure où paraîtront ces lignes, les Camarades inscrits provisoirement pour cette tournée auront reçu une circulaire les invitant à choisir leur voyage et à verser une provision engageant l'inscription définitive qu'ils sont invités à donner.

BIBLIOGRAPHIE

Annuaire du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (M.R.U.).

Le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme compte publier pour juillet prochain la première édition de son Annuaire.

Cette publication contiendra des renseignements sur tous les Services de l'Administration Centrale, les Services Extérieurs (Délégués Départementaux et Interdépar-

tementaux), les adresses des Fédérations Nationales de Sinistrés, des Associations adhérentes à la Fédération Nationale des Associations Professionnelles des Industriels et Commerçants Sinistrés de Guerre.

Les souscriptions sont reçues uniquement par la Société **Publicifa**, 9, rue Scribe à Paris 9°, jusqu'au 30 avril 1953 au prix de 1.500 francs. Passé cette date, les souscripteurs paieront 1.800 francs (ces prix s'entendent franco de port et de taxes).

OFFRES DE POSTES

Le Gouvernement Général de l'Afrique Equatoriale Française recherche :

1°) **Un Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées** pour occuper le poste de Chef du Service des Routes et de l'Équipement Mécanique à la Direction Générale des Travaux Publics de l'A.E.F.

Résidence : Brazzaville.

Ce poste exige une grande activité et de l'initiative ; il conviendrait à un Ingénieur de 35 à 40 ans ayant une grande expérience des études et travaux dans tous les domaines de la technique routière ainsi que de l'utilisation et de la gestion d'un important parc de matériel mécanique.

2°) **Un jeune Ingénieur en Chef ou Ingénieur Ordinaire**, près d'être promu Ingénieur en Chef, capable d'occuper un important poste de Directeur des Travaux Publics dans un Territoire.

Résidence : non encore fixée.

Ces deux postes doivent être pourvus dans le délai maximum de **trois mois**.

Pour tous renseignements s'adresser à l'Inspecteur Général des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, 27, rue Oudinot, Paris et par écrit au Directeur des Travaux Publics de l'A.E.F. à Brazzaville.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Samedi 21 Mars 1953

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le Samedi 21 mars 1953, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Couteaud**, Vice-Président, **Filippi**, Secrétaire, **Prof.**, Trésorier, **Armengaud**, **Arqué**, **Brandeis**, **Carpentier**, **Curet**, **Gueydon de Dives**, **Michel Legrand**, **Lerouge**, **Pavaux**, **Saillard**, **Thiébaud**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Daval** et **Lambert** Vice-Présidents, **Clermont**, Secrétaire-Adjoint, **Brunot**, **Damian**, **Leroy**, **Lesourne**, **Poullain** et **Renoux**, Membres.

La séance est ouverte à 15 heures 5.

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

Le Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 10 mars 1953.

2°) **Hygiénistes et Techniciens Municipaux.**

Le Président insiste sur l'intérêt qu'il y a, pour les Camarades, à appuyer l'action de l'Association

des Hygiénistes et Techniciens Municipaux. Le Comité approuve l'appel qui sera inséré à ce sujet dans le prochain N° du Bulletin du P.C.M.

3°) **Tableau d'avancement 1951 et 1952.**

M. **Buteau** donne lecture du recours déposé devant le Conseil d'État par l'Avocat du P.C.M., contre le tableau d'avancement 1952.

Il donne également connaissance d'une lettre de notre Avocat relative au mémoire ampliatif correspondant au recours du P.C.M. contre le tableau d'avancement 1951.

4°) **Rapport Moral du Président.**

Sous le bénéfice de diverses observations, le Comité approuve le Rapport Moral présenté par le Président du P.C.M.

5°) **Rapport Financier du Trésorier.**

Après échange de vues et mise au point de sa présentation, le Comité approuve le Rapport Financier préparé par le Trésorier du P.C.M.

6°) **Dîner du P.C.M.**

M. **Buteau** insiste à nouveau pour que de nombreux Camarades assistent au dîner du P.C.M. du 22 mars 1953.

7°) **Discours du Président du P.C.M.**

Le Comité procède à la mise au point du discours que le Président doit prononcer à l'issue du dîner du P.C.M.

8°) **Modification des Groupes.**

Le Comité renvoie à une réunion ultérieure

l'examen d'une proposition du Groupe de Lyon tendant à une nouvelle répartition des départements entre les Groupes, en vue de faire coïncider la consistance de ceux-ci avec les Régions Militaires.

La séance est levée à 17 heures 45, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu dimanche soir 22 mars 1953, à l'issue de l'Assemblée Générale Annuelle.

Le Secrétaire,
Filippi.

Le Président,
I. Buteau.



Séance du Dimanche 22 Mars 1953

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le dimanche 22 mars 1953, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire de l'Association.

Etaient présents : MM. **Brandeis, Brunot, Buteau, Cachera, Cot, Couteaud, Curet, Filippi, Gueydon de Dives, Lambert, Lamouroux, Lerouge, Mialet, Pavaux, Prot, Prud'homme, Renoux, Sallard, Tichoux.**

Absents excusés : MM. **Clermont, Damian, Daval, Leroy, Lesourne, Poullain, Schneider et Wahl.**

La séance est ouverte à 18 heures 35, sous la présidence de M. **Prot**, Doyen d'âge.

1°) **Renouvellement du Bureau.**

M. **Prot** fait remarquer que le renouvellement des mandats de MM. **Daval** et **Rerolle** fait que la composition du Sous-Comité de la Section Mines reste inchangé, savoir :

- Président : M. **Daval**,
- Vice-Président : M. **Damian**,
- Secrétaire : M. **Clermont**,
- Délégué à la Section Ponts et Chaussées : M. **Rerolle.**

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

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

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

- Président : M. **Buteau**,

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

2°) **Pouvoirs du Trésorier.**

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

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

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

La séance est levée à 18 heures 40, étant entendu que le Comité laisse le soin à son Bureau de le convoquer pour sa prochaine réunion à une date à fixer dans le courant du mois d'avril 1953.

Le Secrétaire,
Filippi.

Le Président,
I. Buteau.

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

Séance du Samedi 21 Mars 1953

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le samedi 21 mars 1953, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Couteaud**, Vice-Président, **Filippi**, Secrétaire, **Armen-gaud**, **Arquié**, **Brandeis**, **Carpentier**, **Curet**, **Guey-don de Dives**, Michel **Legrand**, **Lerouge**, **Pavaux**, **Prot**, **Saillard**, **Thiébault**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Lambert**, Vice-Président, **Brunot**, **Leroy**, **Renoux**, Membres.

La séance est ouverte à 15 heures.

Le Sous-Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de sa réunion du mardi 10 février 1953.

La séance est levée à 15 heures 5, étant entendu que la prochaine réunion aura lieu à l'issue de l'Assemblée Générale du dimanche 22 mars 1953.

Le Secrétaire,

Filippi.

Le Président,

L. Buteau.

Séance du Dimanche 22 Mars 1953

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le dimanche 22 mars 1953, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, à l'issue de l'Assemblée Générale Annuelle de l'Association.

Étaient présents : MM. **Brandeis**, **Brunot**, **Buteau**, **Cachera**, **Cot**, **Couteaud**, **Curet**, **Filippi**, **Guey-don de Dives**, **Lambert**, **Lamouroux**, **Lerouge**, **Mialet**, **Pavaux**, **Prot**, **Prud'homme**, **Renoux**, **Saillard**, **Tichoux**.

La séance est ouverte à 18 heures 30, sous la présidence de M. **Prot**, Doyen d'âge.

M. **Prot** fait connaître que le Sous-Comité doit procéder au renouvellement de son Bureau et lui propose de désigner son Président. A l'unanimité, le Sous-Comité désigne comme Président M. **Buteau**, Président sortant, à qui M. **Prot** cède immédiatement la présidence.

Sur la proposition de M. **Buteau**, le Sous-Co-

mité maintient en fonctions MM. **Couteaud** et **Lambert**, Vice-Présidents sortants, M. **Filippi**, Secrétaire sortant et M. **Lamouroux**, Délégué de la Section Ponts et Chaussées à la Section Mines.

Le Bureau du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées reste donc constitué comme suit :

— Président : M. **Buteau**,

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

— Secrétaire : M. **Filippi**,

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

La séance est levée à 18 heures 35, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées aura lieu à l'issue de la réunion du Comité du P.C.M. dont la date reste à fixer en avril prochain.

Le Secrétaire,

Filippi.

Le Président,

L. Buteau.

CERCLE ALEXANDRE DUFOUR

Sous les auspices du Cercle Alexandre Dufour et la présidence de M. **Varcollier**, M. Jérôme **Cougnard**, Ingénieur des Arts et Métiers, donnera, le samedi 16 mai 1953, à 15 heures, dans une salle de l'Hôtel de la Société des Ingénieurs Civils de France, 19, rue Blanche, à Paris 9^e, une conférence, avec projections, ayant pour sujet :

« Comment quelques-unes des interprétations et lois classiques en astronomie et en physique doivent être corrigées à la suite des constatations et des mesures récentes des scrutateurs du ciel. Application à la régulation des astres du système solaire ».

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

SYNDICAT GÉNÉRAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Assemblée Générale annuelle 1953

Le Syndicat a tenu son Assemblée Générale Annuelle le 22 mars 1953, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, de 10 heures 30 à 12 heures.

Après diverses interventions, notamment de MM. **Chary** et **Monneret**, l'Assemblée a approuvé le Rapport Moral du Président du Comité désigné en 1952, M. **Couteaud** et le Rapport Financier du Trésorier, M. **Loriferne**.

Ces rapports avaient fait ressortir entre autres l'activité du Syndicat aux côtés du P.C.M. et l'accroissement constant de ses effectifs, dû notamment à l'adhésion quasi-unanime des Ingénieurs Elèves et grâce auquel le Syndicat Général compte actuellement 706 Membres soit 75% environ de l'effectif du Corps en activité.

L'Assemblée a également procédé au renouvellement de son Comité en réalisant à l'unanimité des suffrages exprimés M. **Leroy**, Vice-Président sortant et en élisant MM. **Lerouge** et **Ti-choux** en remplacement de MM. **Legrand** et **Loriferne**, qui avaient demandé à ne pas être réélus.

L'Assemblée a invité le nouveau Comité à continuer en 1953, sous la forme de l'attribution de deux prix, l'effort du Syndicat pour encourager dans leurs études les Ingénieurs Elèves de 2^e année et à suivre attentivement les problèmes relatifs aux rapports du Syndicat Général avec les

autres Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ainsi qu'à la constitution et aux travaux des Comités Techniques et Commissions Administratives Paritaires.

L'Assemblée a décidé d'autre part que le taux de la cotisation syndicale (100 francs pour 1953) sera fixé pour 1954 par le nouveau Comité, en fonction des besoins et dans la limite de 200 francs au maximum ; elle a invité le nouveau Comité à prendre toutes mesures désirables pour faciliter le paiement des cotisations et à appliquer avec vigilance les dispositions statutaires en la matière.

A l'issue de l'Assemblée, le nouveau Comité a procédé au renouvellement de son Bureau, qui se compose dès lors comme suit :

- Président : M. **Couteaud** ;
- Vice-Présidents : MM. **Cachera** et **Leroy** ;
- Trésorier : M. **Poitrat** ;
- Secrétaire : M. **Wennagel** ;
- Membres Délégués généraux du P.C.M. : MM. **Buteau**, **Curet**, **Lamouroux**, **Lerouge** et **Ti-choux** ;
- Membres Délégués des Groupes du P.C.M. : MM. **Arquié** et **P. Cot** (Groupe de Paris) et les Délégués des Groupes de Province.

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

Le Congrès du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées C.G.T.-F.O. s'est réuni le 22 mars 1953.

Le Congrès a :

Renouvelé les mandats des Membres sortants de la Commission Exécutive,

Approuvé le Rapport du Trésorier,

Approuvant le Rapport Moral du Secrétaire du Congrès :

— Se félicite des rapports amicaux et confiants entretenus avec la Fédération des Travaux Pu-

blics (C.G.T.-F.O.) et les Syndicats qui la composent ;

— Exprime son désir de voir se continuer la coopération du Syndicat avec le P.C.M. et les Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ;

— Regrette profondément la non inscription au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef d'un Camarade — d'ailleurs non Membre du Syndicat C.G.T.-F.O. — d'une valeur technique reconnue et demande à sa Commission Exécutive de s'associer, si besoin en est, aux dé-

marches faites par le P.C.M. pour que le Camarade en cause puisse obtenir un avancement légitime ;

— Demande qu'aucune restriction ne soit apportée à la liberté d'opinion des fonctionnaires ;

— Estime qu'une réforme administrative est souhaitable, mais qu'elle ne peut être utile et efficace qu'en donnant autorité et responsabilité aux

fonctionnaires des différents échelons de la hiérarchie ;

— Demande que Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées permette pour les Ingénieurs le déroulement d'une carrière normale ;

— Demande que soient supprimées toute différenciation entre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, à quelque cadre qu'ils appartiennent.

ACTIVITÉ DES GROUPES

GRUPE D'AMIENS

Procès-Verbal de la Réunion du 18 Mars 1953

Les Ingénieurs du Groupe d'Amiens se sont réunis le 18 mars 1953 aux Bureaux du Service Ordinaire de la Somme à Amiens.

Étaient présents : MM. **Berson, Bonitzer, Brandeis, Castille, Chazy, Chevrier, Collin, Couvreur, Dupire, Duvaux, Etienne, Fontana, Frybourg, Le Gorgeu, Lerouge, Maurus, Moret, Oliver, Rouer, Rousseau, Roy, Tichoux, Vian.**

La séance est ouverte à 10 heures 50.

a) Election du Délégué de Groupe.

M. **Brandeis** est réélu Délégué du Groupe d'Amiens.

b) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le projet de décret interministériel concernant la création d'une hors classe, ainsi que l'arrêté fixant les nouveaux indices hiérarchiques n'appellent pas d'observations particulières des Camarades, étant bien entendu que ces textes n'ont qu'un caractère transitoire et ne préjugent en rien des dispositions du nouveau Statut.

Un échange de vues a lieu ensuite sur la méthode à employer pour obtenir un Statut définitif satisfaisant ; plusieurs Camarades insistent sur le fait qu'il leur paraît essentiel de se solidariser avec d'autres catégories de fonctionnaires et de réclamer l'application intégrale de l'article 32 du Statut général des fonctionnaires concernant le minimum vital ; d'autres pensent que la question ne pourra être résolue que quand le partage des attributions entre les fonctionnaires administratifs et les fonctionnaires techniques aura été établie d'une manière nette, les fonctionnaires techniques n'étant plus sous la coupe du pouvoir administratif, alors qu'en fait on assiste actuelle-

ment au renforcement de la prédominance de l'administratif sur le technique.

c) Projet de Loi Quinson.

Il est fait remarquer que le projet de Loi Quinson n'a qu'un but très particulier et qu'il est vraisemblable que les textes en préparation sur l'ensemble des Voiries communales et urbaines régleraient la question. Certains Camarades estiment que si le Service Vicinal conserve le contrôle, les Municipalités peuvent gérer elles-mêmes leurs chemins vicinaux. La solution préconisée par le P.C.M. (classement des chemins vicinaux dans la voirie rurale urbaine) n'est pas toujours satisfaisante car elle risque de priver certaines Municipalités de l'aide provenant du Fonds d'Investissement routier qui est applicable aux chemins vicinaux mais non à la voirie urbaine.

d) Amicale d'Entr'Aide.

Le Délégué donne un bilan rapide de l'activité de la Société d'Amicale d'entr'aide au cours de l'année passée. Il insiste à nouveau pour que les Camarades qui n'ont pas encore donné leur adhésion veuillent bien le faire sans plus tarder.

e) Attributions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Un échange de vues a lieu sur la note établie par M. **Couteaud** à la suite des premières réponses au questionnaire de l'Equipe « Attributions ».

Les Ingénieurs sont favorables à la spécialisation de certains Camarades à condition que les vocations soient encouragées mais non forcées et que d'autre part l'Administration donne effectivement le moyen de se spécialiser aux Camarades qui le désirent.

M. **Fontana** insiste à nouveau sur la dualité entre les fonctionnaires administratifs et techniques. Il estime que, par suite de l'importance des tâches administratives dans la carrière des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, il est nécessaire que ceux-ci soient mieux armés pour lutter contre les fonctionnaires administratifs purs et il suggère que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées fassent obligatoirement un an de stage à l'Ecole Nationale d'Administration après leur sortie de l'Ecole des Ponts et Chaussées.

Tous les Camarades sont d'accord pour que les bureaux d'études et les moyens mis à leur disposition soient considérablement renforcés, mais il ne paraît possible d'obtenir ce résultat que dans le cadre de mesures générales renforçant les pouvoirs et l'autorité des fonctionnaires techniques.

f) Utilisation des voitures personnelles.

Les Camarades du Groupe d'Amiens insistent à nouveau d'une manière pressante pour que le taux de remboursement des indemnités kilométriques soit relevé à brève échéance ; il ne leur paraît plus possible de continuer à se servir de leur voiture personnelle si une décision n'intervient pas d'urgence.

La séance est levée à 12 heures 45, étant entendu que la deuxième réunion du Groupe aura lieu, en principe au Touquet, dans la première quinzaine de juin et la dernière à Beauvais vers la mi-octobre.

Un déjeuner dans un cadre sympathique aux environs d'Amiens clôt cette réunion.

Le Délégué,
Brandeis.

NAISSANCES.

Catherine, Elisabeth, Brigitte, François et Philippe **Boilot** font part de la naissance, à Nouméa, le 29 janvier 1953, de leur petit frère **Michel**, sixième enfant de notre Camarade Pierre **Boilot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nouméa.

Notre Camarade Rostilas **Pervychine**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Tananarive, fait part de la naissance, à Tananarive, le 3 mars 1953, de son fils **Nicolas**.

Notre Camarade **Mardon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, fait part de la naissance, au Havre, le 7 mars 1953, de sa deuxième petite-fille **Corrinne**.

Notre Camarade Guy de **Frondeville**, Ingénieur en Chef des Mines, Adjoint au Directeur des Travaux Publics de Tunisie, fait part de la naissance, à Tunis, le 18 mars 1953, de sa fille **Armelle**.

Notre Camarade Jean **Cayla**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Lille, fait part de la naissance, à Lille, le 24 mars 1953, de son troisième enfant, **Brigitte**.

Jean-Aimé, Béatrix, Laure, Hugues et Stéphane **Doumenc** font part de la naissance, à Djerada, le 8 avril 1953, de leur petite sœur **Isabelle**, sixième enfant de notre Camarade Maurice **Doumenc**, Ingénieur en Chef des Mines, Directeur Général des Charbonnages Nord-Africains, à Djerada (Maroc).

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

MARIAGES.

Notre Camarade Henri **Dillies**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur en Chef à l'Aménagement du Territoire à Paris, fait part de son mariage avec Mademoiselle Jeanne **Babaud**. La bénédiction nuptiale a été donnée le 7 avril 1953, en l'Eglise Saint-Sulpice de Charroux (Vienne).

Nous avons appris le mariage de M. André **Barrillon**, Externe des Hôpitaux de Paris, avec Mademoiselle Françoise **Danton**. M. André **Barrillon** est le fils de notre Camarade Paul **Barrillon**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite, décédé et le frère de notre Camarade Charles **Barrillon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Marseille. La bénédiction nuptiale a été donnée le 15 avril 1953 en l'Eglise Saint-Jean-Baptiste de Neuilly.

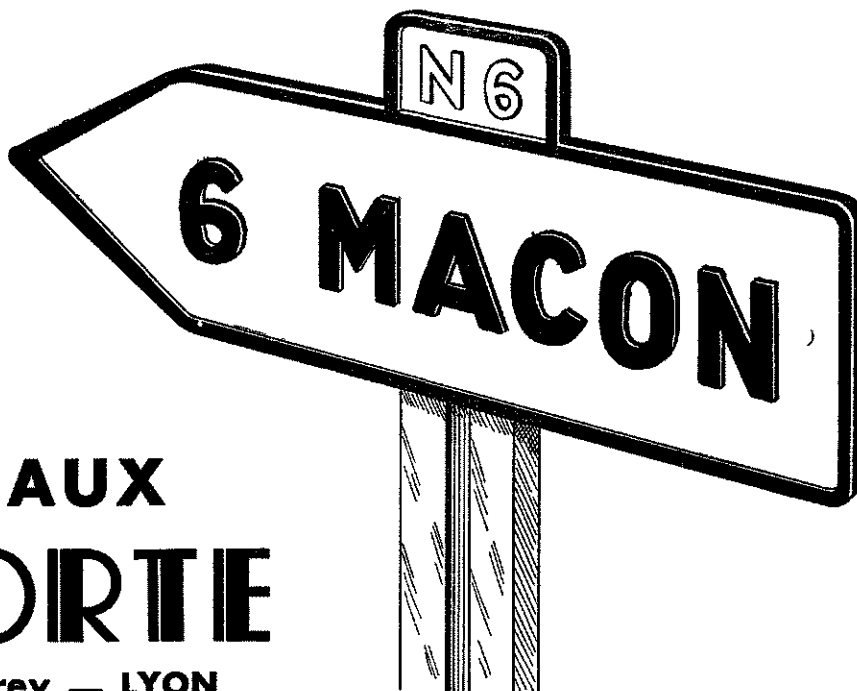
Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

DÉCÈS.

Notre Camarade Gilbert **Monat**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite à Antibes, fait part de la mort de Madame **Monat**, sa femme, décédée le 25 mars 1953 à l'âge de 84 ans.

Le retour d'une communication que nous lui avions faite nous a appris, le 4 avril 1953, le décès de notre Camarade Jules **Baré**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite à Saujon (Charente-Maritime).

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



SIGNAUX LA PORTIE

12, rue Vaudrey — LYON

Entreprise agréée N° 9

CARACTÈRES et SYMBOLES EN RELIEF
"BEAUJOLIGHT"

Outillage de la route moderne

SIGNALISATION
ELECTRO-AUTOMATIQUE
L'ANTERIVE DU CHANTIERS

SIGNAUX OFFICIELS
HOMOLOGUES N° 24
PAR LE MINISTRE DES T.P.

SIGNALISATEURS DE
CHANTIERS PAVAL
RECHÈMENTAIRES

SIGNAUX OFFICIELS
DES OUTRAGES PRODUITS REBELLE
SCOTCHLITE
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

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

REPADEUSE MIXTE PAVAL
TOUS LIANTS 3 000 LITRES

REPADEUSE D'EMULSION
PAVAL DE 250 LITRES

**OUTILLAGE
PAVAL**

ETS VALLETTE & PAVON

SOUS SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20 304 000 FRS.

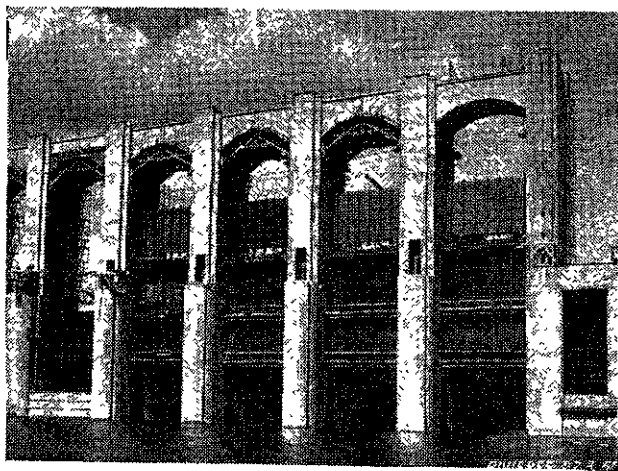
17, RUE MASSÉNA LYON (6^e) TÉLÉPH. LA. 24.47. R.C. LYON 5 8858

LYON

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

FOIRE DE PARIS : du 9 au 25 Mai — Visitez notre Stand 7264. Terrasse F. Quartier 72. Bâtiment

ENTREPRISE GÉNÉRALE CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES — CIMENT ARMÉ

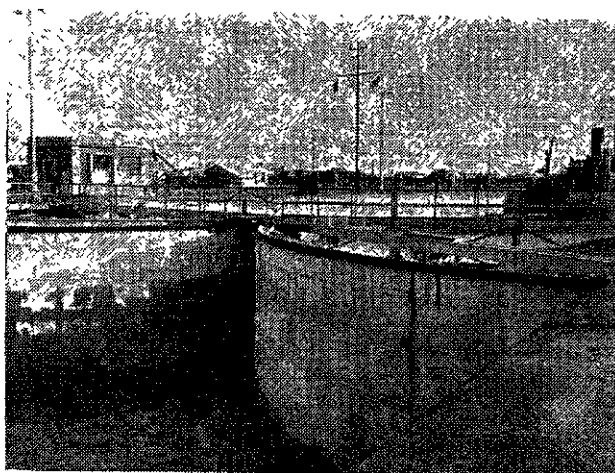


Vannes Métalliques - Barrage de Rivière-sur-Tarn

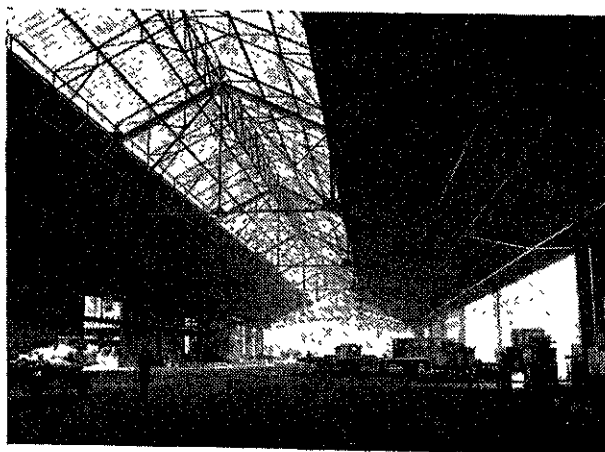
MOISANT LAURENT S A V E Y

SOCIÉTÉ ANONYME au CAPITAL de 100.000.000 de FR.

PONTS - CHARPENTES
GAZOMÈTRES ; RÉSERVOIRS
BARRAGES - VANNES
PORTES D'ÉCLUSES
PONTS MOBILES
IMMEUBLES - USINES



Portes d'écluse à secteurs - Saint-Malo



Hall H - Gare Paris - Toibiac

Siège Social :

**20, Boulevard de Vaugirard
PARIS (XV^e) - Tél. SÉGUR 05-22**

Ateliers :

**81, Rue Victor-Hugo
IVRY-SUR-SEINE**