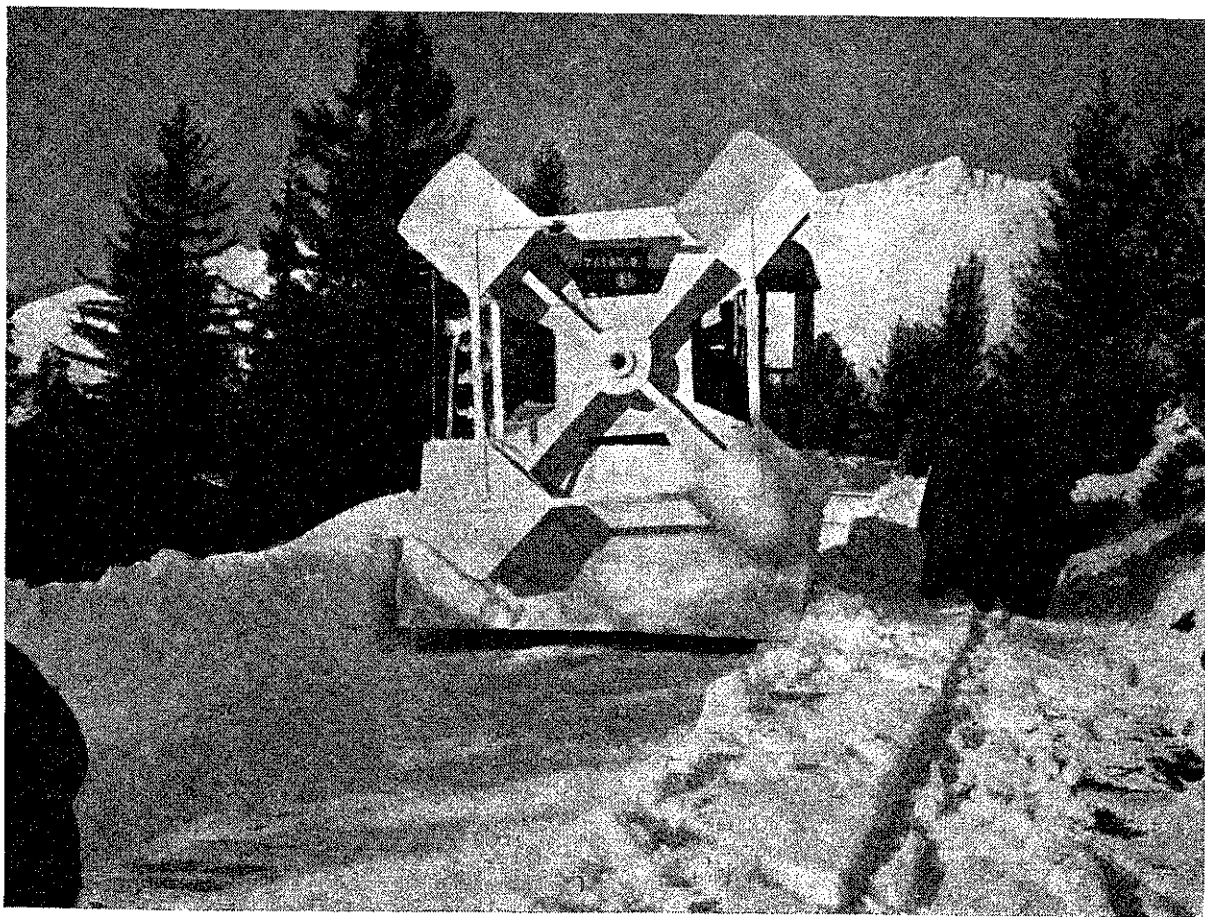


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
DES INGENIEURS DES PONTS, CHAUSSÉES ET CANNALS

BULLETIN  
DU

# P.C.M.

18, RUE DE LA HARPE, 50  
BOULEVARD NATIONALE DES DOCKS & CHAUSSÉES  
28 F. SAINTS-PERES PARIS

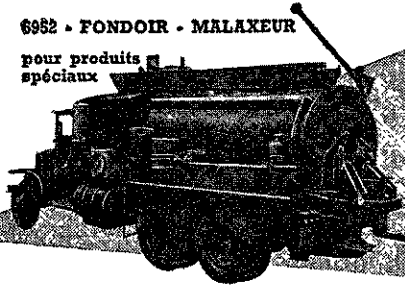


Le Coucours de chasse-neige de 1954 à Bourg-Saint-Maurice  
Une pelleteuse de BRUN

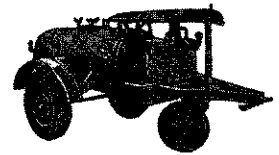
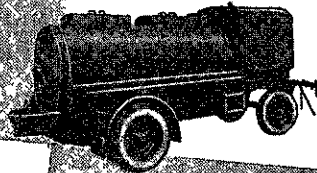
# Ce Matériel Routier répond à tous vos besoins

6982 - FONDOIR - MALAXEUR

pour produits  
spéciaux



ÉPANDEUSES TRACTÉES  
capacités 250 à 1.500 litres



699 FONDOIR-  
MALAXEUR  
pour asphalte  
coulé.

● MATÉRIEL DE PRÉPARATION DES ENROBÉS

Malaxeur enrobeur.  
Tambour sècheur fixe et mobile.  
Fondoir pour liants

● MATÉRIEL DE GRAVILLONNAGE

● MATÉRIEL D'ÉPANDAGE DES LIANTS

Épandeuse sur châssis et tractée (toutes  
capacités).  
Point à temps amovible.

● PETIT MATÉRIEL

Benne. Sableuse. Tonne à eau. Rouleau  
lestable. Chargeur 30 T/heure. Signalisa-  
tion de chantier.

● MATÉRIEL D'ASPHALTAGE

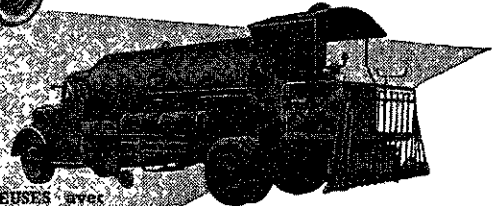
Concours Ministère des Travaux Publics  
1946. Médaille d'Argent  
1948. 1952. Médailles d'Or

584 A SPREADER GRAVILLONNEUR  
Largeur 3 m. 50



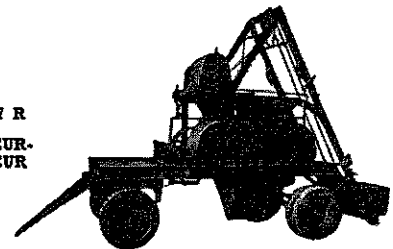
521

ÉPANDEUSES avec  
rampe à jets plats  
multiples de hau-  
teur constante auto-  
matique



567 R

MALAXEUR-  
ENROBEUR

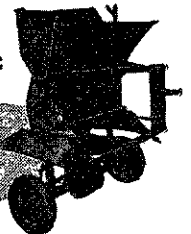


694

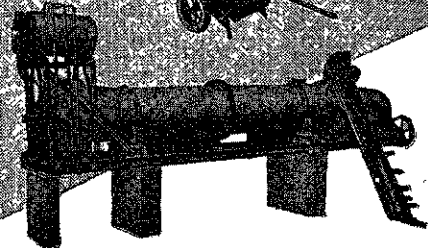
FONDOIR  
POUR LIANTS



6521  
SABLEUSE  
CENTRIFUGE



642 BENNES ÉQUILIBRÉES  
avec ou sans  
convoies



527 A

TAMBOUR  
SÈCHEUR

# Acmaaz

ATELIERS DE CONSTRUCTION  
DE MATÉRIELS ROUTIERS ET  
DE TRAVAUX PUBLICS

98, Rue B. de Reulée — ANGERS (M.-&-L.)  
Tél. 53-85  
Ateliers à CRAON (Mayenne)

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

# BULLETIN DU P. C. M.

## RÉDACTION

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

Téléphone : LITré 93.01

## PUBLICITÉ

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

Téléphone : VAUgirard 56,90

## SOMMAIRE

La gestion des Houillères nationalisées et la théorie économique .....	2	Assemblée Générale du P.C.M. en 1954 .....	14
Congrès International des Irrigations et du Drainage (Alger 12-17 avril 1954) .....	5	Composition des Sous-Comités des Sections des Ponts et Chaussées et Mines du P.C.M. ....	14
Le Grand Prix Annuel d'Architecture à M. André COYNE .....	6	Composition du Comité d'Administration du P.C.M. ....	15
Note sur l'intérêt d'une étude sur le niveau relatif de la terre et de la mer sur le littoral français.....	6	Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du mardi 9 février 1954 .....	16
Le Concours de chasse-neige en 1954 .....	8	Séance du mardi 9 mars 1954 .....	17
A propos des plantations et des servitudes le long des routes .....	12	Activité des Groupes : Groupe du Mans .....	19
Note pour les retraités .....	13	Mutations dans le Personnel .....	20
Tournée du P.C.M. en Scandinavie .....	13	Changement de nom, Naissances, Fiançailles, Mariages, Décès .....	21
		Association Internationale des Ponts et Charpentes..	22
		Bibliographie .....	24

*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)*

**Les cotisations du P.C.M. se paient toujours à l'adresse impersonnelle suivante :**

**« Association du P.C.M., 28, rue des Sts-Pères - PARIS (7<sup>e</sup>) »**

**au Compte de Chèques Postaux de l'Association**

**Paris 508.39 ou par Chèque Bancaire au nom du P.C.M.**

## La Gestion des Houillères nationalisées et la théorie économique

Cette étude publiée au début de 1953 par notre camarade ALLAIS, Ingénieur en Chef des Mines, doit retenir l'attention de tous les Ingénieurs et il est utile de leur en donner un aperçu substantiel dans notre Bulletin.

M. ALLAIS rappelle que la théorie enseigne que la gestion économiquement optimum de l'économie est effectivement atteinte :

1°) Lorsque le coût moyen de chaque production est effectivement rendu minimum ;

2°) Lorsque chaque produit ou service est vendu à son coût marginal, c'est-à-dire à un prix égal à ce que sa production coûte effectivement.

Appliqués aux houillères, ces principes conduisent aux règles suivantes :

1°) Mise en concurrence des différents sièges ;

2°) Détermination des prix des combustibles par le mécanisme de l'offre et de la demande ;

3°) Exploitation technique et commerciale de chaque siège suivant le principe de la rentabilité maximum, chaque siège cherchant à déterminer, compte tenu des prix du marché, son programme d'investissements et de production et ses modalités d'exploitation de manière à rendre maximum la somme des valeurs actuelles de ses revenus présents et futurs.

Si ces règles étaient satisfaites, les conditions suivantes seraient également remplies :

1°) Les modalités de production, de transport, de distribution et d'utilisation des charbons seraient effectuées suivant le mécanisme des prix ;

2°) Le programme d'exploitation de chaque siège serait fixé en fonction des prix départ des différentes qualités de manière à assurer la rentabilité maximum du siège ;

3°) Les prix départ des différentes qualités seraient égaux aux coûts marginaux correspondants ;

4°) Pour chaque siège, les prix départ des différentes qualités seraient les mêmes, quels que soient les acheteurs ;

5°) A ces prix, la demande de chaque qualité serait pour chaque siège égale à la production de cette qualité assurant la rentabilité maximum du siège ;

6°) Dans chaque localité, le prix de chaque qualité serait égal à son prix départ majoré des frais de transport ;

7°) Dans chaque localité, les prix de vente des charbons effectivement vendus seraient les mêmes à qualité égale, quelle que soit l'origine ;

8°) Chaque acheteur achèterait au moindre prix, c'est-à-dire là où le prix départ majoré des frais de transport serait le plus faible ;

9°) Chaque siège vendrait chaque qualité de charbon là où le prix de vente diminué des frais de transport serait le plus élevé ;

10°) Pour les prix pratiqués, l'offre et la demande de chaque qualité s'équilibreraient exactement dans chaque localité ;

11°) Les prix départ et les prix de vente différeraient suivant les qualités.

Pour une même qualité, aux différents sièges, correspondraient des prix départ différents et aux différentes localités des prix de vente différents ;

12°) Pour chaque siège, le prix de vente moyen serait normalement supérieur au coût moyen.

L'équilibre de l'offre et de la demande porterait les prix à un niveau assurant de justesse la rentabilité des sièges marginaux les plus défavorisés. Ceci donnerait aux autres sièges des rentes foncières, rentes qui ont fait la fortune des concessionnaires de mines au XIX<sup>e</sup> siècle.

Ces premières remarques conduisent M. ALLAIS à constater certains avantages des nationalisations :

18. Il faut indiquer ici que dans le cadre d'une propriété privée des houillères, une politique de tarification optimum au coût marginal, si elle était encore possible avant 1914, ne le serait plus aujourd'hui en aucune façon. L'importance des rentes foncières dont bénéficieraient en effet dans le cadre d'une telle politique les actionnaires des charbonnages favorisés serait en effet absolument inacceptable pour l'opinion publique et en fait certainement contraire aux principes de justice sociale qui sont aujourd'hui les nôtres. Dans le cadre d'une propriété privée des houillères, la reprise de ces rentes de rareté par l'impôt constituerait en tout état de cause un problème assez difficile à résoudre, d'une manière correcte tout au moins.

La nationalisation des houillères présente donc de ce point de vue des avantages incontestables puisqu'elle rend possible une politique de tarifs optimum tout en attribuant à l'ensemble de la collectivité le bénéfice des rentes foncières correspondant à l'application d'une telle politique.

Les nationalisations présentent également des avantages considérables au point de vue de la détermination des programmes d'exploitation et d'investissements optima par un calcul économique correct. Ce calcul peut en effet être perfectionné et systématisé bien mieux dans leur cadre que dans celui des sociétés privées pour lesquelles des préoccupations d'impérialisme économique et de dumping pouvaient jouer un grand rôle.

Mais la disparité des coûts moyens assure la rentabilité des sièges autres que les sièges marginaux et cette circonstance, qui ne pousse pas à l'abaissement des coûts moyens, pose un problème particulièrement grave dans le cas d'entreprise nationalisées.

\*  
\*\*

M. ALLAIS n'a pas de peine à montrer que la politique d'après guerre fut loin de répondre aux conditions de l'optimum.

D'une manière générale, cette politique a été faussée par l'absence d'un système de prix correct sur lequel le calcul économique ait pu se fonder.

Il en est résulté des erreurs pour la détermination des investissements les plus avantageux, la répartition du charbon, les importations de charbon, etc... L'incitation à la minimisation des coûts moyens a été insuffisante. Toutes ces fautes s'expliquent par la manière empirique dont furent prises les décisions.

\*  
\*\*

L'organisation de la production et du commerce des combustibles solides devait être organisée, selon M. ALLAIS, en séparant les opérations de production et de vente. Une société commerciale des combustibles fixerait le prix départ pour chaque siège et chaque qualité de charbon à un niveau égal à celui que donnerait une concurrence parfaite.

La difficulté est de trouver le système de prix répondant à toutes les conditions nécessaires. Ce système de prix est caractérisé par un équilibre de la demande et de la production correspondant au programme d'exploitation jugé optimum.

Cela appelle deux ajustements et une double appréciation.

Le programme d'exploitation optimum est celui qui assure la maximisation du revenu net *actuel*, ce qui fait intervenir, pour les dépenses et les recettes, les valeurs actuarielles, escomptées au taux d'intérêt du marché.

M. ALLAIS montre judicieusement que cette notion de maximisation du revenu net *actuel* s'applique aussi à un programme mettant simultanément en cause investissements et modalités d'exploitation.

\*  
\*\*

La solution cherchée doit être dégagée de l'expérience, par un recours à l'économie de marché :

*Le principe est que, lorsque pour les prix pratiqués l'offre est supérieure à la demande, le prix doit être abaissé et que, lorsque l'offre est inférieure à la demande, le prix doit être élevé.*

*Il n'est pas nécessaire qu'il y ait un marché et une concurrence effective, mais seulement que les prix fixés le soient en application de ce principe.*

En ce qui concerne l'organisation de la production et les investissements :

*L'aménagement de la production doit être effectué en vue de rendre le revenu obtenu maximum et priorité doit être donnée aux investissements donnant la rentabilité maximum. Ce doit être là le souci constant à tous les échelons.*

La recherche de la maximisation du revenu net, visée dans cette dernière règle, entraîne nécessairement la vente au prix marginal, qu'il n'est donc pas nécessaire de calculer.

Cette recherche permet de traiter, sans arbitraire irrationnel, les problèmes posés par les produits dont la fabrication est liée et par les frais généraux communs à plusieurs productions.

*Il y a lieu de souligner avec beaucoup de force que la maximisation du revenu global actuel R ne nécessite aucune ventilation de frais communs, qu'il s'agisse des frais généraux à un instant donné du temps ou des charges financières correspondant aux immobilisations.*

M. ALLAIS insiste vigoureusement sur le caractère absolument arbitraire des ventilations de charges financières communes. Du point de vue de la détermination du programme d'exploitation économique *le coût moyen, quelles que soient les conventions de calcul qui permettent de l'obtenir, ne peut représenter qu'un critérium tout à fait approximatif. La seule solution rigoureuse est donnée par la considération du revenu global actuel R qu'il y a lieu de maximiser par approximations successives.*

*Dans cette maximisation, il ne se pose à aucun moment de problème de ventilation de frais généraux ou autres et la notion de prix de revient est parfaitement inutile.*

\*  
\*\*

Analysant les aspects généraux de la politique économique proposée, M. ALLAIS fait remarquer qu'elle aurait deux conséquences principales :

*D'une part, elle élèverait le niveau général des prix des combustibles. D'autre part, elle modifierait les prix relatifs des différentes qualités de charbon.*

Le coût marginal étant en fait supérieur au coût moyen, les prix de vente pratiqués donneraient un excédent budgétaire.

Il n'échappe pas à l'auteur que l'opinion accepterait difficilement une hausse très sensible des prix des charbons ayant une telle conséquence. Aussi suggère-t-il une solution de compromis. Les prix de vente seraient tous réduits dans la même proportion, multipliés par un facteur  $(1 - K)$  inférieur à l'unité, la valeur de  $K$  étant fixée de manière à réaliser l'équilibre budgétaire.

M. ALLAIS conclut en estimant que l'action générale des Charbonnages pourrait et devrait d'ores et déjà s'inspirer de deux préoccupations essentielles :

1°) *Faire en sorte qu'à tous les échelons une importance plus grande soit accordée à l'étude des questions économiques ;*

2°) *S'efforcer de donner aux Ingénieurs, aussi bien dans les états-majors que dans les sièges, une formation économique qui, en général tout au moins, apparaît certainement comme actuellement insuffisante et qui constitue en fait une condition de base de toute action efficace.*

\*  
\*\*

Cet exposé, trop bref et trop long, ne peut donner qu'un faible aperçu de l'étude de M. ALLAIS. Suivant l'habitude de cet Ingénieur, elle est accompagnée d'annexes où les différentes thèses sont appuyées par toutes preuves et exemples utiles. Ajoutons que ces annexes ne font appel qu'à un outillage mathématique accessible à tous les Ingénieurs.

Le cheminement de la pensée est solidement scientifique. Il n'est jamais demandé au lecteur de souscrire à des affirmations obscures auxquelles il devrait donner son adhésion sans être en mesure de pouvoir en vérifier le bien fondé. Quelle différence avec les écrits d'économistes, tels que KEYNES, qui emploient des mots mal définis, dont il faut se demander quel sens il faudrait leur donner pour que leurs déductions soient justifiées.

\*  
\*\*

Dans l'avertissement, M. ALLAIS écrit que *la présente étude ne constitue en aucune façon une mise au point définitive... la seule justification de cette étude est d'avoir provoqué et de pouvoir encore (du moins nous l'espérons) susciter des réflexions fructueuses.*

\*  
\*\*

...Il ne faut pas décevoir cet espoir.

Deux points ont déjà suscité mes réflexions et je me sens invité à les présenter.

M. ALLAIS affirme qu'il n'y a pas d'autre moyen d'assurer la gestion optimum que le mécanisme concurrentiel. Comme on ne peut envisager de résoudre 10 milliards d'équations, il faut adopter une méthode de résolution expérimentale du système d'équations.

Mais le système concurrentiel qu'il propose n'est pas celui de la théorie classique de la libre concurrence. Selon celle-ci, les prix résultent de la loi de l'offre et de la demande. Ils ne sont pas calculés par les entrepreneurs, mais subis par eux. Ils n'ont aucun rapport direct avec les prix de revient et ne tendent vers ceux-ci que par l'action qu'exercent à la longue les prix de vente sur le développement ou la restriction de la production considérée.

Dans la solution préconisée par M. ALLAIS, les prix ne sont pas abandonnés à un mécanisme. Ils sont calculés et leurs effets sur une demande libre sont jugés, rationnellement, par une analyse économique qui montre dans quel sens il faut les rectifier.

La distribution n'est pas planifiée, puisqu'elle résulte d'une demande libre. Mais les prix ne sont pas abandonnés à une régulation automatique et incons-

ciente. Ils font l'objet d'une politique consciente qui résoud le système des 10 milliards d'équations par une méthode d'itération. Voilà qui restreint singulièrement ce que M. ALLAIS tire de ce nombre considérable d'équations pour affirmer, dans l'annexe I, la nécessité de faire appel au mécanisme concurrentiel, étant impliqué en ce lieu que ce recours s'entend sans aucune restriction.

La seconde observation concerne la vente au dessous du coût marginal. M. ALLAIS propose une réduction de même proportion sur tous les coûts marginaux, afin de réaliser l'équilibre budgétaire sans excédent. Il est regrettable qu'il ait abandonné sur ce point l'idée de maximisation. Il fallait chercher la condition de maximisation du rendement social, compte tenu de la condition d'équilibre budgétaire prise comme une donnée volontaire. Ce calcul rationnel ne conduit pas à la règle de pourcentage uniforme défendue par M. ALLAIS, mais à la règle qui, appliquée aux transports, justifie l'égalité des péages pour des transports substituables, le péage étant l'écart entre le prix de vente et le coût marginal.

\*  
\*\*

M. ALLAIS souligne très justement dans son étude que la fonction de l'Ingénieur est à la fois technique et économique et que celui qui se borne au calcul technique ne fait en réalité que la moitié de son métier.

De trop nombreux Ingénieurs méprisent la « théorie économique ». Il est vrai que cette appellation est bien fâcheuse. Elle évoque des considérations prétentieuses et pédantes, une sorte de vaste construction analogue aux grandes théories physiques. Elles suscite l'opinion qu'il y a une opposition inévitable entre la théorie et la pratique.

C'est une erreur. La science cherche à connaître les rapports qui existent entre les faits, les lois générales qui se manifestent par les relations de cause à effet. Quand l'homme n'intervient pas, cette science ne sert qu'à expliquer les faits. Quand il intervient, elle lui permet de provoquer les effets qu'il désire. Mais c'est la même science qui permet ceci ou cela.

L'opposition entre théorie et pratique est factice. Elle résulte d'une part de ce que le praticien est souvent ignorant de la science ou la méprise à tort, comme s'il pouvait justifier une action sans en comprendre les conséquences.

Il faut reconnaître d'autre part que les théoriciens s'aventurent parfois dans des synthèses d'une objectivité douteuse que l'on craindrait à bon droit d'utiliser à des fins pratiques.

L'économétrie fait trop souvent appel à des modèles théoriques qui ne correspondent pas à la réalité. Elle suppose que n'entrent en jeu que des fonctions continues admettant des dérivées, alors que ces fonctions sont souvent en fait discontinues. Toutefois si une

mise au point s'impose elle ne peut être faite qu'en dépassant ces théories et nullement par un repli en arrière sur des notions vagues et inconsistantes.

Comment la science économique pourrait-elle ne pas faire appel aux sciences des nombres puisqu'elle doit considérer les relations numériques nombreuses et complexes qui caractérisent les faits qu'elle doit étudier ?

C'est merveille de voir comment les économistes juristes prétendent voir d'un seul coup d'œil l'influence d'une donnée numérique sur une autre.

Il est entendu que tout économiste est distingué. Pour certains il est encore beaucoup plus distingué de mépriser la science économique et de prétendre à une haute finesse politique et diplomatique, ce qui permet de défendre n'importe quelle thèse opportune avec des arguments simples et dédaigneux, qui ne valent rien, mais impressionnent l'homme de la rue et

permettent de poursuivre une fin inavouée avec une bonne conscience.

Les problèmes économiques touchent les intérêts particuliers. Il peut être agréable à certains de vivre dans une certaine ignorance à leur sujet avec seulement la teinture indispensable qui leur permettra de soutenir leurs intérêts économiques ou politiques avec des discours d'apparence sérieuse.

Notre conscience professionnelle d'ingénieurs formés par une discipline scientifique rigoureuse ne peut s'accorder avec une telle attitude.

Nos collègues tireront à ce point de vue un grand profit de la lecture de l'étude de M. ALLAIS, qui leur suggérera d'utiles réflexions pour leur culture professionnelle et personnelle.

N. BACHET,

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

---

---

## Congrès International des Irrigations et du Drainage

(Alger — 12 au 17 Avril 1954)

---

La Commission Internationale des Irrigations et du Drainage organise son deuxième Congrès, qui se tiendra à Alger du 12 au 17 avril 1954, comprenant, pour les journées du 12 au 14 avril, les séances techniques des III<sup>e</sup> Journées de l'Hydraulique, organisées plus spécialement par la Société Hydrotechnique de France.

Le thème général des III<sup>e</sup> Journées de l'Hydraulique (12 au 14 avril) est : pluie, évaporation, filtration et écoulement.

Celui du Congrès proprement dit (15 au 17 avril) comprend :

- le problème de la revanche dans les canaux d'irrigation ;
- le comportement de la nappe phréatique en présence d'un réseau d'irrigation ou de drainage ;

- l'entretien des canaux d'irrigation ou de drainage ;
- l'eau souterraine.

Les séances techniques seront suivies de voyages d'études au choix : Algérie, Maroc, Tunisie, Sud-Est de la France. La séance de clôture aura lieu à Nice le 1<sup>er</sup> mai 1954.

Pour les inscriptions et tous renseignements complémentaires, s'adresser d'urgence :

— soit au Comité d'Organisation du Congrès International des Irrigations et du Drainage, 135, rue Michelet, à Alger ;

— soit à la Société Hydrotechnique de France, 199, rue de Grenelle à Paris 7<sup>e</sup> (Téléphone : INValides 13-37).

---

---

*Les textes destinés à être insérés dans le Bulletin du P. C. M. doivent toujours parvenir à celui-ci en deux exemplaires*

---

---

## Le grand Prix annuel d'Architecture à M. André Coyne

Le Grand Prix Annuel d'Architecture du Cercle d'Etudes Architecturales a été remis solennellement, le 15 mars 1954, par M. Jean-Marie Louvel, Ministre de l'Industrie et du Commerce, à M. André Coyne, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, au cours d'une réception qui s'est tenue au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, en présence des personnalités les plus marquantes de la profession et des hauts fonctionnaires du Ministère de la Reconstruction et du Logement et du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

Le Cercle d'Etudes Architecturales groupe un certain nombre d'Architectes, recrutés par cooptation et animés du désir d'apporter à la construction un esprit neuf, presque « révolution-

naire », dans un double souci d'allier la volonté d'économie et le respect du beau.

Chaque année, il décerne un grand prix à une œuvre complètement réalisée, en France ou à l'Etranger et qui répond le mieux aux doctrines du Cercle.

Cette année, ce grand prix est venu couronner l'œuvre du grand Ingénieur qu'est M. l'Inspecteur Général André Coyne.

Le Comité du P.G.M. désire consacrer, à la réception du 15 mars 1954, un plus long développement, dans un prochain N° du Bulletin.

Mais il a tenu, par ce bref compte-rendu, à associer sans tarder les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines à l'hommage rendu à M. Coyne et à lui exprimer ses respectueuses félicitations pour cette nouvelle distinction.

---

### NOTE sur l'intérêt possible d'une étude sur le niveau relatif de la terre et de la mer au cours des siècles récents sur le littoral français

---

Dans la Manche, les digues de protection des polders contre la mer sont manifestement toutes trop basses, étant largement submersibles aux grandes marées, notamment quand celles-ci sont ventées du N.-O.

Nous pensons que ceci est dû à un décalage relatif du niveau des terres et du niveau de la mer.

Deux facteurs sont possibles, qui seraient la cause de ce décalage :

- a) ou bien, ce serait la mer qui monterait,
- b) ou bien, ce serait la terre qui descendrait.

D'après certains articles publiés ces dernières années par les digests « Constellation » et « Sélection », le niveau de la mer serait en cours d'exhaussement par suite de la fonte des glaces polaires qui serait elle-même due à un réchauffement général de la terre.

D'après d'autres articles, l'Europe serait soumise à un phénomène de plissement général, d'où résulterait un exhaussement du sol dans les pays scandinaves et un affaissement du sol français.

Plusieurs éléments de l'affaissement relatif du sol français par rapport au niveau de la mer qui se serait produit depuis environ 2.000 ans paraissent être probants.

En Méditerranée, des cités romaines du littoral provençal ont été repérées sous l'eau. A Nice même, la promenade des Anglais se trouve maintenant très largement rongée par l'avancée de la mer.

En Hollande, le sol paraît s'affaisser de 0 m. 25 environ par siècle.

En Angleterre, le sol de Londres ferait de même.

En France, dans la Manche : la forêt de Scilly qui

existait dans la baie du Mont Saint-Michel se trouve maintenant à quelques mètres de profondeur sous les sables et les alluvions qui ont été depuis lors apportés et déposés par la mer ; on retrouve des vestiges d'une forêt sous l'eau entre la côte Normande et l'Ile de Jersey ; on pouvait passer autrefois, à pied sec, paraît-il, aux P.B.M.V.E., entre Carteret et Jersey ; il en aurait été de même dans la baie des Veys lors de la bataille de Formigny, alors que la paroisse de Sainte-Mère-l'Eglise appartenait à l'évêché de Bayeux.

Les quais des ports de Carentan et d'Isigny sont actuellement submersibles, sur 25 cm. de hauteur environ, aux P.H.M.V.E.

Nous ne possédons pas les éléments d'étude nécessaires pour élucider ces divers points d'histoire et de géographie de la terre normande.

La question nous paraît cependant devoir offrir un certain intérêt pour les diverses questions de constructions maritimes dont le niveau pourrait être alors conçu en fonction de l'amplitude de la dénivellation par siècle, ainsi que du point de vue de la durée d'utilisation probable des ouvrages (dignes de protection contre la mer ; quais dans les ports ; réseaux d'égouts dans les parties basses des villes côtières ; zone côtières à interdire à toute agglomération à construire, etc...).

Nous aimerions savoir si des Camarades se sont déjà intéressés à ce problème, ont réuni à ce sujet une documentation et ont pu tirer des conclusions de leurs études.

TRUMELET,  
Ingénieur des Ponts et Chaussées  
à Coutances.





Une réalisation de M. André COYNE  
Le Barrage de Castelo do Bode (Hidro Electricita do Zezere, au Portugal)

## Le Concours de chasse-neige en 1954

Le Concours annoncé dans le Bulletin du P.C.M. de septembre 1953 a eu lieu : comme il était prévu, les 15, 16 et 17 février 1954, à Bourg-Saint-Maurice (Savoie) sur les pentes du Petit-Saint-Bernard.

Cette manifestation a été de l'avis de tous, une réussite et cette présentation de matériel a marqué un progrès sur les concours précédents, bien que ceux-ci aient déjà parfaitement répondu à leur objet.

Une part du succès de cette réunion tient certes au beau temps qui a régné pendant les trois journées de cette mi-février ensoleillée.

Mais il faut bien dire que l'affluence des Ingénieurs a été remarquable et a récompensé les constructeurs de leur effort : 36 appareils étaient engagés et beaucoup présentaient un très réel intérêt.

Voici la liste de ces matériels :

### Etablissements Berliet.

- 1 camion Berliet G.L.B. 19a, 4×4, équipé d'une lame braise Rolba EMFL Peitl à couteaux mobiles.
- 1 camion Berliet G.L.C. 8a, 4×4, équipé d'une étrave Degiorgi.
- 1 camion Berliet militaire T, 6×6, équipé d'une étrave Rolba DFM Peitl à couteaux mobiles.

### Etablissements Berthet.

- 1 étrave Berthet.
- 1 chasse-neige Berthet type « Le Routier »

trainé avec roues de transport à relevage à crémaillère.

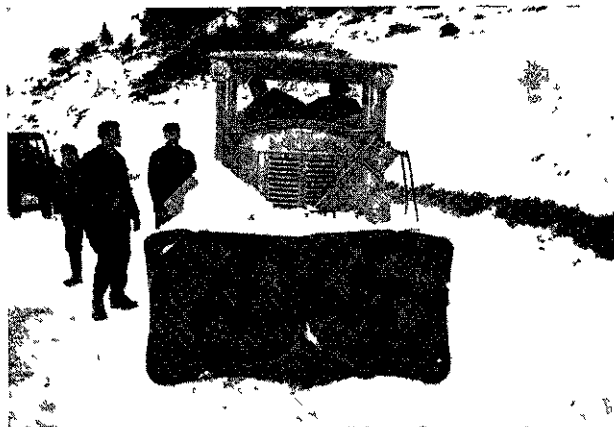
- 1 lame braise Berthet avec dispositif de rupture, liaison souple et bande racleuse de caoutchouc.

### Etablissements Chevassu.

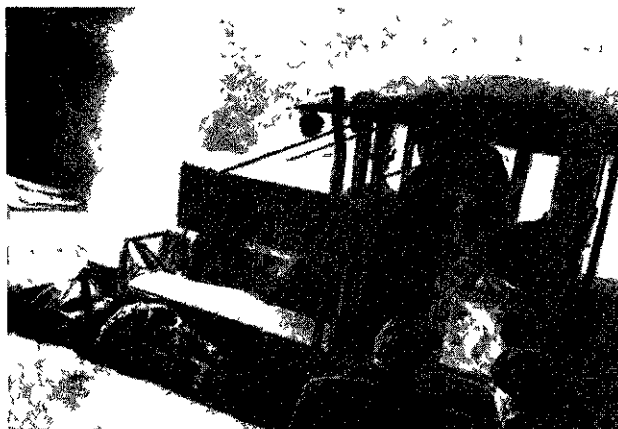
- 1 tracteur Autocar des Ponts et Chaussées de la Savoie, équipé d'une étrave E.N. 5 « Chamonix » et d'un triangle R.L.D P. 3 « Val d'Isère ».
- 1 tracteur Latil H 14 TL 10 Forestier, équipé d'une lame braise orientable et d'un triangle remorqué.
- 1 camion Panhard, 4×4, 4 T, 80 CV équipé d'une étrave E.N. 4 « Valloire » et d'un triangle remorqué.
- 1 camion Magirus Deutz, 4×4, 90 CV, à refroidissement par air, équipé d'une étrave E.N. 4 « Valloire » et d'un triangle remorqué.

### Société Decauville.

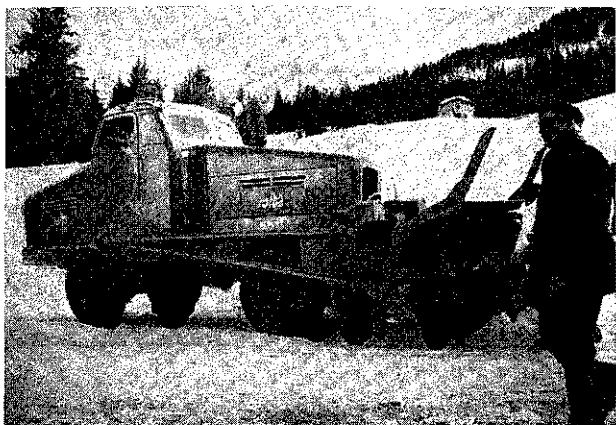
- 1 chargeuse Automotrice Hough, modèle H.M. sur pneumatiques, équipé d'un godet de 1.000 litres et d'une étrave Visconsin.
- 1 chargeuse Automotrice Decauville D 20, sur pneumatiques, équipée d'un godet de 770 litres et d'une étrave Durand petit modèle.



Latil M 7 à turbines frontales



Latil à turbines frontales en action



Appareil Rolba Laboureur



Le Rolba Laboureur en action

#### **Etablissements Degiorgi.**

- 1 tracteur Latil H 14 TR, équipé d'une benne Degiorgi à volets repliables et d'un chasse-neige arrière à traîner Degiorgi, petit modèle.

#### **Société des deux Lions de Sèvres.**

- 1 appareil muni d'un dispositif « Snow Pick ».

#### **Société le Matériel de Voirie.**

- 1 tracteur Latil H 14 TL 10 des Ponts et Chaussées de l'Ariège, avec moteur auxiliaire Latil de 120 CV Diesel, équipé d'une fraise Peter ou d'une turbine genre Beilhack et d'une étrave Degiorgi.

- 1 tracteur Unimog équipé d'une fraise Peter.
- 1 tracteur Latil M 7, de 50 CV, équipé d'une turbine Beilhack.
- 1 tracteur Laffly, équipé d'un groupe autonome 25 CV à turbine Beilhack, adaptable sur tous véhicules.

#### **Etablissements Lebon.**

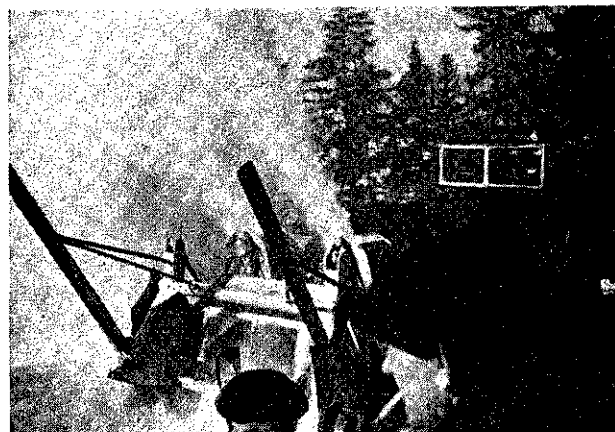
- 1 balayeuse à brosse métallique Lebon, pour décapage de chaussée, tractée par tracteur Renault Perkins 7012.

#### **Etablissements Panhard.**

- 1 camion Panhard, 4x4, Diesel, 7 T, modèle 1954, équipé d'une étrave et d'un triangle Durand à commande pneumatique.



Latil TR équipé d'un Snow rotary Adams



Latil TR à Snow rotary Adams en action

### Société Rolba.

- 1 chasse-neige Snow-boy pour travail sur route (Rolba).
- 1 chasse-neige Snow-boy pour travail urbain.
- 1 tracteur Labourier équipé de deux moteurs Berliet Diesel de 100 et 150 CV et d'une turbo-fraise Rolba, type D 2802.
- 1 tracteur Unimog équipé d'une turbo-fraise Rolba type 54.

### Société S.O.F.I.A.

- 1 Jeep équipée d'une étrave.

### Service des Ponts et Chaussées de l'Ain.

- 1 pelleteuse De Brun montée sur tracteur Latil H 14, TL 10.
- 1 charrue Rotovator à moteur auxiliaire.

### Service des Ponts et Chaussées du Cantal.

- 1 pelleteuse De Brun, montée sur tracteur Latil TR.

### Service des Ponts et Chaussées du Doubs.

- 1 tracteur Labourier équipé d'une étrave applicable par vérin double effet et aileron réglable, à moteur Berliet 6 cyl. Diesel 150 CV.
- 1 tracteur Labourier équipé d'un appareil type Snow Go, à moteur unique Berliet 6 cyl. Diesel 150 CV.

### Service des Ponts et Chaussées de l'Isère.

- 1 tracteur américain 125 CV, équipé d'un appareil du type Snow Go à moteur de 200 CV.
- 1 châssis Panhard, 4x4, modèle 1953, cabine modifiée par Ipolito, équipé d'une étrave et d'un triangle Durand.

### Service des Ponts et Chaussées de la Savoie.

- 1 tracteur Latil TR avec étrave et triangle Durand à commande pneumatique.
- 1 tracteur Diamond muni d'un racleur déneigeur Faussurier.

### Service des Ponts et Chaussées de la Haute-Savoie.

- 1 tracteur Latil TR navette, équipé d'une fraiseuse Adams.

### Régie Renault.

- 1 tracteur Renault équipé d'une charrue rotative Rotavator.

\*

\*\*

La neige était maniable, l'enneigement moyen, car la hauteur de neige était, dans la section où se déroulaient les épreuves, de l'ordre de 60 centimètres. Ces conditions étaient favorables aux performances et elles ont, dans l'ensemble, été satisfaisantes.

\*

\*\*

La présentation publique a eu lieu devant la Gare de Bourg-Saint-Maurice le lundi 15 février dans la matinée. Dès l'après-midi, les épreuves commençaient à 1.500 mètres d'altitude sur la R.N. 202, en direction du Col du Petit-Saint-Bernard, un peu au-delà du Belvédère. Elles étaient reprises sur la même route, au cours de la matinée du 16 février, dans un site vraiment grandiose et un décor de cimes neigeuses très impressionnant.

Enfin, les performances d'engins plus légers étaient constatées dans l'après-midi du 16 à Seez, point plus rapproché de Bourg-Saint-Maurice et dans la matinée du 17, après une longue délibération, le jury dressait la liste des récompenses attribuées aux matériels, aux inventeurs ou constructeurs, ou aux équipes de conduite.

Ce palmarès était aussitôt porté à la connaissance des personnalités invitées, des participants au concours, des Ingénieurs et de la Presse au cours d'un banquet de clôture offert par le Touring-Club de France.

Le Palmarès est reproduit ci-dessous :

1 Médaille d'Argent du T.C.F. :

Pour le camion Panhard 4x4, 80 CV, équipé d'une étrave Chevassu en catégorie I a normale,

et pour le camion Panhard 4x4, 120 CV, équipé d'une étrave Durand présenté par les Ponts et Chaussées de l'Isère en catégorie Ib normale.

1 Médaille d'Argent du T.C.F. :

Pour le camion Berliet 4x4, 125 CV, équipé d'une étrave Degiorgi en catégorie I a normale.

1 Médaille d'Argent du T.C.F. :

Pour le tracteur Unimog équipé d'une turbo-fraise Rolba en catégorie I a évacuateur.

1 Médaille d'Argent du T.C.F. :

Pour le tracteur Latil H 14, TL 10, équipé d'une pelleteuse de Brun en catégorie Ib évacuateur (Ain).

1 Médaille de Bronze du T.C.F. :

Pour le tracteur Latil H 14, TL 10, équipé d'une turbine genre Beilhack présenté par la Société Le Matériel de Voirie, en catégorie I a évacuateur (Ariège).

1 Médaille de Bronze du T.C.F. :

Pour la Jeep S.O.F.I.A., en catégorie I a normale.

1 Médaille de Bronze du T.C.F. :

Pour le camion Magirus Deutz 4x4, 90 CV, à refroidissement par air équipé d'une étrave Chevassu en catégorie I b normale.

1 Médaille de Bronze du T.C.F. :

Pour le tracteur Labourier équipé d'une turbo-fraise Roiba en catégorie I b évacuateur.

1 Diplôme du T.C.F. :

Pour le tracteur Renault équipé d'une charrue rotative Rotavator, hors catégorie.

1 Diplôme du T.C.F. :

Pour la chargeuse automotrice Hough équipée d'un godet ou d'une étrave Visconsin, présentée par les Etablissements Decauville.

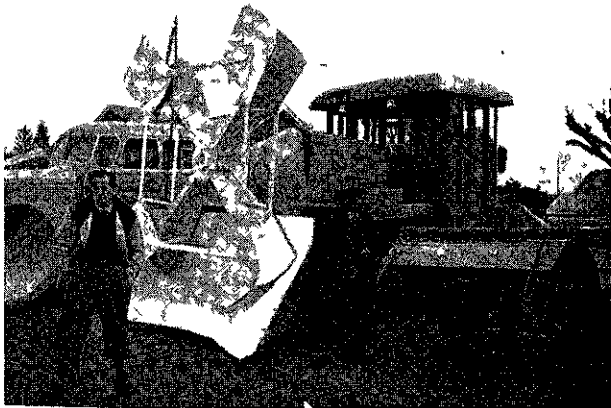
1 Diplôme du T.C.F. :

Pour le tracteur Latil TR, équipé d'une fraiseuse Adams Rotary Snow Plow, présenté par le Service des Ponts et Chaussées de la Haute-Savoie, en catégorie I b évacuateur.

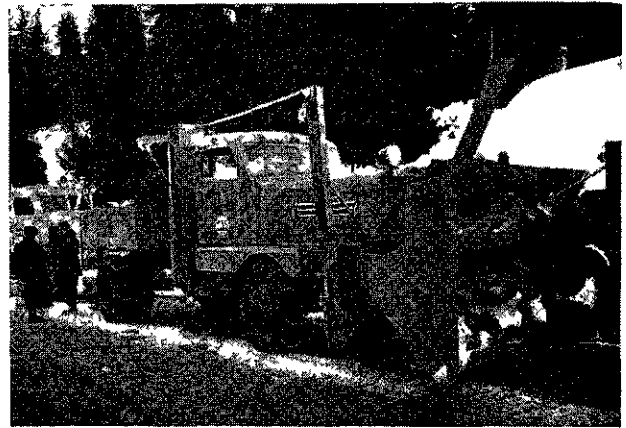
1 Diplôme de Médaille d'Or de la S.I.A. :  
A M. l'Ingénieur en Chef de Brun.

1 Diplôme de Médaille de Bronze de la S.I.A. :  
A M. Chevassu.

1 Diplôme de Médaille de Bronze de la S.I.A. :  
A M. Degiorgi.



Pelleteuse de Brun sur Latil TR



Appareil Laboureur Snogo

1 Diplôme de Médaille de Bronze de la S.I.A. :  
A M. Durand.

1 Diplôme de Médaille d'Argent de l'A.C.F. :  
Pour le Personnel du Parc des Ponts et Chaussées de la Haute-Savoie.

1 Diplôme de Médaille de Bronze de l'A.C.F. :  
Pour le Personnel du Parc des Ponts et Chaussées de l'Isère.

1 Diplôme de Médaille de Bronze de l'A.C.F. :  
Pour le Personnel du Parc des Ponts et Chaussées des Pyrénées-Orientales.

1 Diplôme de Médaille de Bronze de l'A.C.F. :  
Pour le Personnel du Parc des Ponts et Chaussées de la Savoie.

\*  
\*\*

La description des appareils et le commentaire technique de cette présentation-concours, feront très prochainement l'objet, sous la signature de M. l'Inspecteur Général **Gex**, d'un article dans la Revue Générale des Routes, auquel nous demandons aux Camarades de se reporter.

Nous nous bornons à présenter ici, pour illustrer cette petite note d'informations, quelques photographies, choisies parmi les plus typiques, des matériels présentés et de leur mode d'action.

**M. Mardon,**

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,  
Chef du Service Central des Routes.

## A propos des plantations et des servitudes le long des routes

J'ai lu avec intérêt, dans le numéro de février 1954 du Bulletin du P.C.M., l'article de M. l'Ingénieur en Chef **Bigot**, concernant l'aménagement des routes en vue de la mécanisation des travaux accessoires et traitant longuement des plantations, que l'auteur juge en définitive plus nuisibles qu'utiles dans l'état actuel des choses, en raison notamment de leur trop grande proximité de la chaussée.

Il est certain que les avantages et les inconvénients des plantations d'alignement le long des routes ont fait et feront l'objet de controverses et qu'il est bien difficile d'adopter une position absolue en la matière. Je crois devoir cependant apporter à la cause des arbres qui agrémentent, ou tout au moins jalonnent nos routes, un témoignage favorable : les plantations jouent bien souvent la nuit le rôle de balises latérales pour l'automobiliste lorsque la chaussée sombre se distingue mal des accotements et le cas est fréquent. C'est en effet un défaut courant des routes de France que d'être mal délimitées sur les bords et j'ai éprouvé plusieurs fois en roulant, fatigué, par une nuit obscure sur une route noire, un sentiment de réconfort par la présence de ces files de troncs, dangereux peut-être, mais qui signalaient bien l'alignement de la voie.

Il semble donc que la disparition des plantations, ou même leur éloignement, devrait être accompagnée d'un meilleur balisage nocturne de la chaussée, soit en adoptant des revêtements clairs — ce qui revient, pour les tapis superficiels modernes à minimum de liant, à proscrire les gravillons sombres — soit en matérialisant les bords de la chaussée par des bordures claires ou des files de plots émaillés blancs, ou des dispositifs réfléchissant la lumière des phares (1).

En ce qui concerne par ailleurs les servitudes à imposer aux terrains riverains des routes, notamment dans le but d'y implanter les divers « *impedimenta* » indésirables en-deçà des fossés, dont les plantations, l'auteur préconise d'imposer

« l'interdiction de construire à une certaine distance de la plateforme, pour ménager l'avenir et permettre des élargissements ultérieurs sans trop de frais, assurer la sécurité des riverains en les éloignant de la circulation ».

Je crois devoir rappeler que de telles servitudes sont prévues par la loi d'urbanisme du 15 juin 1943 : les projets d'aménagement intercommunaux et communaux ont en effet pouvoir de réserver en bordure des principales voies, à l'extérieur des alignements existants ou projetés, des zones de protection ayant pour objet d'assurer à la fois, la sécurité de la circulation et des riverains, la possibilité d'élargissements ultérieurs de la plateforme, ainsi que l'esthétique des abords et de faire obstacle au développement linéaire des agglomérations le long des routes.

Ces dispositions ont d'ailleurs été mises en vigueur dès 1939 dans le groupement d'urbanisme de Paris.

Je précise que le Ministère de la Reconstruction et du Logement, chargé de l'Urbanisme, se propose, dans le cadre de la révision du plan d'aménagement de la région parisienne, de demander à M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, l'institution systématique dans ladite région de servitudes particulièrement importantes le long de toutes les routes à grande circulation à l'extérieur du noyau central de l'agglomération, la zone « *non-aedificandi* » devant atteindre en territoire rural, pour les principales voies radiales et rocades, une largeur totale (emprise comprise) de 100 mètres, comme pour les autoroutes de l'Ouest et du Sud.

Ces servitudes deviendraient applicables dès l'approbation du nouveau projet d'aménagement régional, qui portera déclaration d'utilité publique de toutes les opérations ou mesures qui y seront mentionnées.

Paris, février 1954.

**H. Dillies,**

Ingénieur des Ponts et Chaussées,

Ingénieur en Chef

à l'Aménagement du Territoire.

---

(1) Les bandes longitudinales peintes sur la chaussée assurent un guidage efficace, mais ne sauraient remplacer les marges latérales en question.

# NOTE POUR LES RETRAITÉS

La loi n° 53-1314 du 31 décembre 1953, relative au développement des crédits affectés aux dépenses du Ministère des Finances et des Affaires économiques pour l'exercice 1954 et parue au « Journal Officiel » du 5 janvier 1954, apporte diverses modifications au code des pensions (décret N° 51-590 du 23 mai 1951) et comporte plus spécialement une amélioration au mode de liquidation des pensions aux articles 3 et 4.

Ces articles mentionnent :

**Art. 3.** — A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1954, les pensions, soldes de réformes, rentes d'invalidité et allocations viagères visées aux articles . . . . .  
seront liquidées sur la base du traitement brut afférent à l'indice 100 prévu par l'article 1<sup>er</sup> du décret N° 48-1108 du 10 juillet 1948 et des textes subséquents.

**Art. 4.** — A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1954, le dernier alinéa de l'article 26 du code des pensions civiles et militaires de retraite . . . . .

sont ainsi modifiés :

« Lorsque les émoluments définis ci-dessus excèdent huit fois le traitement brut afférent à l'indice 100 fixé par l'article 1<sup>er</sup> du décret du 10 juillet 1948 et par les textes subséquents, la portion dépassant cette limite n'est comptée que pour moitié ».

De plus, l'**art. 6** de ladite loi abroge l'article 92 du code des pensions civiles et militaires de retraites qui précisait :

**Art. 92.** — En attendant la fixation du minimum vital prévu à l'article 32 de la loi du 19 octobre 1946 relative au statut général des fonctionnaires, ce minimum sera, pour l'application du présent code, représenté par 80% du traitement brut afférent à l'indice 100 prévu à l'article 1<sup>er</sup> du décret du 10 juillet 1948.

Il s'en suit que le montant des pensions va se trouver augmenté à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1954.

Les intéressés n'auront à ce sujet aucune démarche à faire, les Services intéressés appliqueront automatiquement la nouvelle réglementation à l'occasion des prochaines échéances.

Néanmoins, pour permettre aux Camarades retraités d'avoir certaines précisions sur la valeur des nouvelles pensions, nous donnons ci-après une mise à jour des tableaux qui ont été précédemment établis par le Camarade **Guerbigny** et qui ont paru dans divers Bulletins du P.C.M. en 1950.

Indices	Traitements bruts à compter du 1-1-54	Traitements abattus	Montant des pensions d'ancienneté	
			avec 37,5 annuités	avec 40 annuités
800	1.618.000	1.409.000	1.056.750	1.127.200
780	1.572.000	1.386.000	1.039.500	1.108.800
740	1.480.000	1.340.000	1.005.000	1.072.000
700	1.388.000	1.294.000	970.500	1.035.200
650	1.274.000	1.237.000	927.750	989.600
630	1.228.000	1.214.000	910.500	971.200
600	1.159.000	1.159.000	869.250	927.200
550	1.044.000	1.044.000	783.000	835.200
510	953.000	953.000	714.750	762.400
500	930.000	930.000	697.500	744.000

Louis **Poullain**,  
Ingénieur en Chef des Mines en retraite.

## TOURNÉE DU P.C.M. EN SCANDINAVIE

Le nombre des inscriptions provisoires reçues pour la tournée du P.C.M. en Scandinavie dépasse 190 ; il conduit à organiser deux voyages successifs, mais le nombre des participants est limité à 54 par voyage.

Les Camarades intéressés recevront dans les premiers jours d'avril une circulaire les invitant

à s'inscrire définitivement, les deux voyages devant être effectués sensiblement suivant l'avant-programme déjà indiqué et aux dates ci-après :

- premier voyage du dimanche soir 13 juin au dimanche matin 4 juillet ;
- deuxième voyage du dimanche soir 4 au dimanche matin 25 juillet.

## Assemblée Générale du P.C.M. en 1954

Le P.C.M. a tenu son Assemblée Générale Ordinaire Annuelle le dimanche 21 mars 1954, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, dans les conditions habituelles.

Cette Assemblée Générale a été suivie, le lendemain lundi 22 mars, par les manifestations suivantes :

— dans la matinée, visite en autocars par plus de 80 Sociétaires, du Laboratoire National d'Hydraulique de Chatou ;

— dans l'après-midi, brillante et émouvante cérémonie, présidée par M. **Chastellain**, Ministre des Travaux Publics, de la remise de la Croix de Guerre 1939-1945 à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, par M. le Général **Bianco**, Chef d'Etat-Major de l'Armée (Terre) ;

— dans la soirée, le dîner annuel du P.C.M. a été servi à la Maison des X, sous la présidence de M. **Teitgen**, Vice-Président du Conseil des Ministres, chargé de la Réforme Administrative ; ce dîner de 130 couverts a revêtu un éclat tout particulier : y assistaient, en effet, trois Ministres en exercice, les représentants de trois autres Ministres et de nombreux hauts Fonctionnaires.

Toutes ces manifestations se sont déroulées trop tard dans le mois de mars pour que nous puissions en donner un compte-rendu dans le présent N° du Bulletin ; mais on trouvera ci-après la composition du Comité d'Administration et des Sous-Comités de Section du P.C.M., telle qu'elle résulte des élections faites au cours de l'Assemblée Générale.

---

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

à la suite des Elections du 21 Mars 1954

---

#### Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées

##### A. — BUREAU.

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

##### B. — DELEGUES GENERAUX.

MM. **Baudet**, **Gueydon de Dives**, **Lerouge**, **Lifort de Buffévent**, **Mothe**, **Prud'homme**, **Saint-Requier**, **Tiehoux**, **Wahl** et **Wennagel**.

##### C. — DELEGUES DE GROUPE.

Groupe de Paris : MM. **Arqué**, **Pierre Cot**, **Filippi**, **Lambert**, **Leroy** et **Prot** ;  
Groupe d'Amiens : M. **Bonitzer** ;  
Groupe de Nancy : M. **Cachera** ;  
Groupe de Lyon : M. **Hasson** ;  
Groupe de Toulouse : M. **Rostand** ;  
Groupe de Bordeaux : M. **Renoux** ;  
Groupe de Marseille : M. **Couteaud** ;  
Groupe d'Orléans : M. **Brunot** ;  
Groupe du Mans : M. **Fertin** ;

Groupe de l'Afrique du Nord : MM. **Agard** et **Georges Meunier** ;

Groupe d'Outre-Mer : M. **Armengaud** ;  
Groupe des Ingénieurs Elèves : M. **Delaporte**.

##### D. — DELEGUE DE LA SECTION MINES.

M. **Rerolle**.

#### Sous-Comité de la Section Mines

##### A. — BUREAU.

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

##### B. — DELEGUES.

MM. **Clermont**, **Damian**, **Daval**, **Fischesser**, **Poullain**, **Proust**, **Rerolle**, **Robert** et **Vaillaud**.

##### C. — DELEGUE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSÉES.

M. **Gueydon de Dives**.

---



## COMPOSITION DU COMITÉ D'ADMINISTRATION DU P. C. M.

à la suite des Elections du 21 Mars 1954

### A. — BUREAU.

Président : M. **Mothe**.

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

Secrétaire : M. **Filippi**.

Secrétaire Adjoint : M. **Clermont**.

Trésorier : M. **Prot**.

### B. — MEMBRES.

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

M. **Armengaud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Direction des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, 27, rue Oudinot, Paris (7°) ;

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

M. **Baudet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 50, quai du Breuil, Mâcon (Saône-et-Loire) ;

M. **Bonitzer**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 13, rue des Grands Veiziers, Arras (Pas-de-Calais) ;

M. **Brunot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, rue de la Bretonnerie, Orléans (Loiret) ;

M. **Cachera**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, place de la République, Strasbourg (Bas-Rhin) ;

M. **Clermont**, Ingénieur des Mines, 15, rue Gresset, Nantes (Loire-Inférieure) ;

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

M. **Couteaud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1, quai de la Joliette, Marseille (Bouches-du-Rhône) ;

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

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

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

M. **Fertin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 35, rue du Stade, Caen (Calvados) ;

M. **Filippi**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 42, rue du Bac, Paris ;

M. **Fischesser**, Ingénieur en Chef des Mines, 60, boulevard Saint-Michel, Paris (6°) ;

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

M. **Hasson**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 9, quai Créqui, Grenoble (Isère) ;

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

M. **Lerouge**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 7, rue de Beauvais, Senlis (Oise) ;

M. **Leroy**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 47, rue Cambon, Paris-1<sup>er</sup> ;

M. **Liffort de Buffévent**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Versailles (Seine-et-Oise) ;

M. **Meunier Georges**, 47, rue d'Angervilliers, Versailles (Seine-et-Oise) ;

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

M. **Poullain Louis**, Ingénieur en Chef des Mines, 114, rue Michel-Ange, Paris (16°) ;

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

M. **Proust**, Ingénieur des Mines, 99, rue de Grenelle, Paris (7°) ;

M. **Prud'homme**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 41, Av. Galliéni, Villemomble (Seine) ;

M. **Renoux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue Charles Monselet, Bordeaux (Gironde) ;

M. **Rerolle**, Ingénieur des Mines, Direction des Mines, 99, rue de Grenelle, Paris (7°) ;

M. **Robert**, Ingénieur en Chef des Mines, 39 bis, rue de Marseille, Lyon (Rhône) ;

M. **Rostand**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 28, rue de la Banque, Montauban (Tarn-et-Garonne) ;

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

M. **Tiohoux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 13, rue des Grands Veiziers, Arras (Pas-de-Calais) ;

M. **Vaillaud**, Ingénieur Elève des Mines, 10, rue Clément Marot, Paris (8°) ;

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

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

## PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

### *Séance du Mardi 9 Février 1954*

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le mardi 9 février 1954, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Daval** et **Lambert**, Vice-Présidents, **Filippi**, Secrétaire, **Clermont**, Secrétaire Adjoint, **Prot**, Trésorier, **Agard**, **Arquié**, **Bonitzer**, **Cachera**, **Delaporte**, **Fertin**, **Hasson**, **Lamouroux**, **Lerouge**, **Leroy**, **Renoux**, **Rostand**, **Tichoux**, **Vaillaud**, **Wahl** et **Wen-nagei**, Membres.

Absents excusés : MM. **Couteaud**, Vice-Président, **Armengaud**, **Brunot**, **Curet** et **Prud'homme**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Guillot**, **Maurin** et **Ruffier d'Epenoux**.

La séance est ouverte à 9 heures 20.

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

Le Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 5 janvier 1954.

#### 2°) Bienvenue.

Le Président souhaite la bienvenue à M. **Fertin**, qui vient de remplacer, comme Délégué du Groupe du Mans, M. **Pavaux**, démissionnaire de ces fonctions, mais qui continuera à apporter son concours aux Equipes dont il fait partie.

#### 3°) Préparation de l'Assemblée Générale du P.C.M.

Après avoir rapidement passé en revue les dispositions prises pour les manifestations des dimanche et lundi 22 mars prochain (Assemblée Générale, Tournée à Chatou, Remise de la Croix de Guerre 1939-1945 à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, Banquet du P.C.M.), le Président communique au Comité un avant-projet de son Rapport Moral. Certains points font l'objet d'un commentaire particulier, en raison notamment des événements survenus depuis la dernière séance du Comité :

a) **Situation financière de l'Association.** — M. **Prot**, Trésorier fait connaître que le recouvrement des cotisations de l'Exercice 1954 et l'utilisation, par un certain nombre de Camarades, de la possibilité de verser cinq cotisations d'avance a por-

curé des disponibilités qu'il convient d'utiliser pour poursuivre la revalorisation du portefeuille de l'Association. Le Comité donne, en conséquence, à M. **Prot**, l'autorisation d'effectuer les opérations nécessaires.

b) **Déconcentration administrative et pouvoirs des Préfets.** — Le Comité prend connaissance avec satisfaction des différents décrets intervenus, ainsi que de la Circulaire d'application du 3 février 1954. Plusieurs Membres du Comité font observer toutefois qu'il est prévu que les Ingénieurs en Chef auront à faire approuver par les Préfets les programmes d'entretien des Routes Nationales, cette disposition leur paraissant critiquable.

c) **Mutations d'Office.** — Le Président donne connaissance au Comité d'une lettre d'un Camarade dont la mutation d'office est envisagée par l'Administration. Le Comité décide, si l'Administration persistait dans son intention, à la suite de l'enquête administrative effectuée, de rappeler au Ministre des Travaux Publics l'engagement, pris par un de ses prédécesseurs, de consulter, avant toute décision définitive, le Conseil Général des Ponts et Chaussées constitué en Commission d'Enquête.

d) **Tableaux d'avancement 1951 et 1952 pour le grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.** — Le Comité prend connaissance des mémoires en défense que l'Administration vient de produire contre les pourvois présentés par notre Camarade exclu de ces tableaux et par le P.C.M. Le Comité demande à M. **Wahl** de charger un ou plusieurs rapporteurs de les examiner et de préparer, sous sa direction, la réponse du P.C.M. à ces mémoires.

e) **Mission de Contrôle du Secrétariat d'Etat aux Travaux Publics et à l'Aviation Civile.** — M. **Maurin**, Chef de l'Equipe Air, expose au Comité les conditions dans lesquelles a été créée cette Mission. Le Comité constate que, si elle peut se justifier en ce qui concerne les Services du Secrétariat d'Etat, autres que celui des Bases Aériennes, elle paraît, pour celui-ci en contradiction avec les règles générales valables pour le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il est décidé qu'une démarche sera faite par le Président assisté de quelques Camarades, près de M. le Secrétaire d'Etat, pour appeler son attention sur ce point.

#### 4°) Postes vacants.

Le Comité, saisi de la question des listes de postes vacants, lesquelles parviennent dans les Services avec des grands retards et des indications incomplètes, charge son Président de prendre contact avec la Direction du Personnel, afin qu'il soit remédié aux inconvénients signalés.

La séance est levée à 13 heures 35, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P. C.M. aura lieu le mardi 9 mars 1954 à 9 heures.

Le Secrétaire,  
**Filippi.**

Le Président,  
**L. Buteau.**

---

### *Séance du Mardi 9 Mars 1954*

---

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mardi 9 mars 1954, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Couteaud** et **Lambert**, Vice-Présidents, **Filippi**, Secrétaire, **Clermont**, Secrétaire-Adjoint, **Prot**, Trésorier, **Agard**, **Armangaud**, **Arquié**, **Bonitzer**, **Brunot**, **Cachera**, **Cot**, **Delaporte**, **Fertin**, **Lerouge**, **Poullain**, **Renoux**, **Tichoux**, **Vaillaud**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Curet**, **Hasson**, **Lamoureux**, **Rostand** et **Schneider**, Membres.

Assistait à la séance : M. **Ruffier d'Epenoux**.

La séance est ouverte à 9 heures 15.

#### 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 9 février 1954.

#### 2°) Légion d'Honneur.

Le Président signale que les récentes promotions et nominations dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur montrent que la part réservée aux Camarades de nos Corps paraît plus large que par le passé. Il en manifeste sa satisfaction et félicite les bénéficiaires. Le Comité s'associe à l'expression de ces sentiments.

#### 3°) Banquet du P.C.M.

M. **Buteau** signale que plusieurs Ministres ont accepté d'assister au Banquet du P.C.M. du 22 mars 1954. Il sera demandé aux Camarades qui ne se seraient pas encore fait inscrire de le faire au plus tôt, afin de témoigner aux Ministres leur attachement au P.C.M.

#### 4°) Remise de la Croix de Guerre 1939-45 à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Le Président rappelle aux Membres du Comité qu'il les a informés de façon spéciale que la Croix

de Guerre 1939-45 sera remise à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées le lundi 22 mars 1954, à 17 heures, par M. le Général **Blanc**, Chef d'Etat-Major de l'Armée (Terre). Il espère que de nombreux Camarades tiendront à assister à cette cérémonie, qui s'intercale heureusement dans un programme intéressant : Assemblée Générale du P. C.M., visite du Laboratoire National d'Hydraulique de Chatou et dîner annuel du P.C.M.

#### 5°) Rapport financier.

M. **Prot** donne lecture du rapport qu'il a établi pour la prochaine Assemblée Générale, sur la gestion financière de l'Association pendant l'Exercice 1953. Le Comité approuve ce rapport et félicite M. **Prot** pour la bonne gestion des fonds de l'Association.

#### 6°) Rapport moral.

M. **Buteau** demande aux Membres du Comité, particulièrement aux Délégués de Groupe, leurs observations sur le projet de rapport moral qui leur a été communiqué, après mise au point, compte tenu des observations qui avaient été faites au cours de la réunion du Comité du 9 février dernier sur l'avant-projet correspondant.

Après un échange de vues auquel participent MM. **Armengaud**, **Arquié**, **Bonitzer**, **Brunot**, **Clermont**, **Cot**, **Lerouge** et **Wahl**, le Comité charge son Président de modifier certaines parties de son rapport et de lui donner une conclusion faisant ressortir les éléments fondamentaux de la politique du P.C.M. pendant l'année écoulée. Au cours de la discussion, les points suivants ont fait l'objet d'observations particulières :

— a) la parution d'un article dans la Presse sur la réforme administrative a été finalement jugée inopportune, mais le problème sera évoqué par le Président dans son discours au banquet ;

— b) M. **Wahl** a chargé MM. **Wennagel** et **Filippi** de l'étude des mémoires en défense que l'Administration a produits contre les pourvois pré-

sentés par notre Camarade exclu des tableaux d'avancement 1951 et 1952 pour le grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et par le P.C.M. M. **Wennagel** cherche actuellement à réunir, en particulier, une documentation précise sur les circonstances dans lesquelles le décret de 1926 a été pris ;

— c) le Camarade dont la mutation d'office était envisagée par l'Administration et dont le cas avait été évoqué au cours de nombreuses réunions du Comité vient d'informer le Président que l'Administration avait décidé de persister dans cette intention. En conséquence, le Comité décide de demander à son Président de rappeler, le moment venu, à M. le Ministre des Travaux Publics l'engagement pris par un de ses prédécesseurs de consulter, avant toute décision définitive, le Conseil Général des Ponts et Chaussées, constitué en Commission d'Enquête ;

— d) une circulaire du Ministère des Finances vient de reporter au 1<sup>er</sup> juillet 1954 la date à partir de laquelle les Commissions Départementales d'Investissements commenceront à exercer leurs fonctions. Le Comité pense qu'on devrait d'ici là obtenir qu'il soit bien confirmé que ces Commissions n'auront pas à s'occuper des travaux des Services des Ponts et Chaussées ;

— e) le Comité commente une circulaire relative à l'approbation du programme d'entretien des Routes Nationales, qui a été signée par M. le Ministre des Travaux Publics, mais n'a pas encore été diffusée.

#### 7°) Discours du Président au Banquet.

M. le Président donne lecture d'un projet de discours. Après diverses interventions, notamment de MM. **Brunot** et **Bonitzer**, le Comité approuve dans son ensemble le projet de discours, que M. **Buteau** remaniera pour tenir compte des observations présentées.

#### 8°) Retraites des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines en disponibilité.

M. **Filippi** rend compte de la dernière réunion, qui a eu lieu récemment, avec les représentants d'autres grands Corps à ce sujet : deux solutions ont été évoquées, soit le système de la loi de

1942 applicable aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées en service à la S.N.C.F., soit la possibilité pour les fonctionnaires d'obtenir une retraite proportionnelle de l'Etat après quinze ans de services. Cette question est, d'autre part, étudiée par le Comité d'Etude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique ; celui-ci a eu notamment son attention appelée sur une proposition de loi déposée le 4 décembre 1953 par M. **Frédéric Dupont** devant l'Assemblée Nationale.

#### 9°) Affaires diverses.

— a) Représentation des Groupes. — M. **Buteau** fait connaître que les Camarades de Tunisie ont demandé la création d'un Groupe spécial « Tunisie ». En attendant qu'il ait pu être statué valablement sur cette demande, ils proposent d'avoir deux correspondants, l'un à Paris (M. **Meunier**), l'autre à Tunis (M. **Valiron**). Cette proposition rejoint celle qui a été faite à M. **Colin** pour la représentation de l'Afrique du Nord. Le Comité décide qu'il y a lieu d'attendre les propositions de M. Colin, qui n'a pu encore obtenir l'avis des Camarades Marocains.

Le Comité écarte une proposition tendant à la création d'un Groupe des Départements de la France d'Outre-Mer, le nombre des Camarades intéressés étant trop faible et ayant des intérêts trop divergents.

— b) Le Comité charge son Président de demander à la Direction du Personnel les raisons pour lesquelles le nombre des Ingénieurs des T. P.E. figurant sur la deuxième partie du tableau de classement de ceux qui peuvent obtenir le grade d'Ingénieur Ordinaire des Ponts et Chaussées à la suite de l'examen professionnel ouvert en 1953, dépasse la moitié de ceux figurant sur la première partie, contrairement aux dispositions du 5<sup>e</sup> alinéa de l'article 13 du décret du 2 avril 1922 modifié en dernier lieu par décret N° 45-35 du 3 janvier 1945.

La séance est levée à 13 heures 30, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P. C.M. aura lieu à l'issue de l'Assemblée Générale Annuelle du P.C.M. du dimanche 21 mars 1954.

Le Secrétaire,  
**Filippi.**

Le Président,  
**L. Buteau.**

---

**Pour téléphoner au Secrétariat du P. C. M.  
demander LITTRÉ 93.01**

---

## ACTIVITÉ DES GROUPES

### GROUPE DU MANS

#### Procès-Verbal de la Réunion du 27 Février 1954

Les Ingénieurs du Groupe du Mans se sont réunis le 27 février 1954 à Liffré (Ille-et-Vilaine).

Étaient présents : MM. **Balch, Blaise, Brunschwig, Calvez, Carouge, Chauchoy, Crestois, Darde, Delaunay, Eguillon, Fertin, Fromentin, Gautier, Izabel, Massat, Paly, Parteau, Pavaux, Pousset, Vavasseur, Venencie.**

M. le Président **Buteau** préside la séance qui est ouverte à 10 h. 40.

#### Election du Délégué de Groupe.

M. **Pavaux** démissionnaire, passe ses pouvoirs à M. **Fertin** nouveau Délégué élu.

Le Groupe du Mans remercie sincèrement M. **Pavaux** qui, pendant quatre ans, s'est dévoué à ses fonctions et a su maintenir un contact étroit entre les Ingénieurs. M. **Pavaux** continuera d'ailleurs à collaborer avec les équipes de travail dont il fait partie.

#### Exposé de M. le Président Buteau.

M. le Président **Buteau** procède alors à un vaste tour d'horizon au cours duquel tous les problèmes d'actualité sont abordés.

M. le Président insiste vivement pour que les Ingénieurs répondent aux consultations lancées par les rapporteurs auxquels le Comité confie une étude.

Le Groupe note, en particulier, avec satisfaction la lettre énergique de M. le Ministre des Travaux Publics à M. le Ministre des Finances au sujet des frais de tournées (classement de la totalité des Ingénieurs du Service des Ponts et Chaussées en catégorie A).

Quelques précisions sont données sur la création d'une Voirie Communale. S'il peut paraître

souhaitable, à certains points de vue, de simplifier une classification des voies communales actuellement complexe, il serait illogique et antiéconomique que la gestion des divers chemins publics ne soit pas assurée par un même service qualifié, celui des Ponts et Chaussées, qui non seulement existe mais gère déjà la plus grande partie de la voirie française.

M. le Président **Buteau** s'attarde ensuite longuement sur la question du statut particulier du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Spectaculairement parlant aucun progrès sensible ne paraît réalisé. Mais il n'en est pas moins vrai que le Comité suit avec vigilance et ténacité chacun des points principaux du problème. Des résultats partiels sont enregistrés. Il en a été ainsi de la hors classe des Ingénieurs Ordinaires avec maximum indiciaire à 550. Le Comité a, d'autre part, présenté des propositions en vue de la suppression des classes d'Ingénieur en Chef, propositions qui justifieraient ultérieurement la création d'un échelon supérieur pour cette catégorie. Ainsi, petit à petit le puzzle se met en place et le Comité estime que le statut officiel sera rédigé en intégrant automatiquement tous les avantages accordés antérieurement. Le Groupe du Mans enregistre avec satisfaction les précisions données par M. le Président **Buteau**.

La séance est levée à 13 heures 15, après qu'il ait été précisé que la prochaine tournée du Groupe du Mans aura lieu dans le Calvados en principe le 15 mai.

Les Ingénieurs font ensuite honneur à un déjeuner de qualité animé par une discussion très intéressante sur les Transports Routiers.

Le Délégué du Groupe,  
**Fertin.**

---

## AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES

L'AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES, 103, Boulevard Haussmann  
à PARIS (8<sup>e</sup> Arr) - Téléphone ANJou 98.55

est à votre disposition pour vos assurances automobiles

Demandez-lui ses tarifs, dont les taux sont toujours très intéressants

---

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

Ont été promus ou nommés dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, au titre du Ministère des Travaux Publics (Décrets du 12 février 1954. J.O. du 16 février 1954) :

— au Grade de Commandeur :

M. Maxime **Outrey**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris ;

— au Grade d'Officier :

M. Roger **Bisch**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Charleville ;

M. André **Bollard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Draguignan ;

M. Yves **Héduy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;

M. Roger **Le Port**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Quimper ;

M. Jacques **Rérolle**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Lyon ;

M. André **Schuhl**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Marseille ;

— au grade de Chevalier ;

M. Armand **Baquerre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Orléans ;

M. François **Blondeau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à La Roche-sur-Yon ;

M. Armand **Bories**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Chef de la Délégation des Bases Aériennes pour les Territoires Occupés ;

M. Edouard **Broc**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef du Service des Ponts et Chaussées de la Martinique à Fort-de-France ;

M. Pierre **Desbazeille**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Compiègne ;

M. Maurice **Marchal**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Port Autonome de Strasbourg ;

M. Joseph **Olivesi**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Ingénieur Général des Services Techniques de la Ville de Paris ;

M. Georges **Rostand**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Montauban ;

M. Marc **Stein**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur en Chef à la S.N.C.F.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées suivants, nommés à ce grade par décret du 1<sup>er</sup> février 1954, ont reçu à partir de cette date les affectations suivantes (Arrêté du 3 février 1954) :

M. Louis **Blanc**, Arrondissement de Limoux du Service des Ponts et Chaussées du département de l'Aude ;

M. René **Levéque**, Service des Ponts et Chaussées du département de la Haute-Saône, à Vesoul ;

M. André **Thibaud**, Service des Ponts et Chaussées du département du Puy-de-Dôme, à Clermont-Ferrand ;

M. Raymond **Trotel**, Service des Ponts et Chaussées du département de l'Aisne, à Laon.

Ont été promus Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées pour prendre rang au 1<sup>er</sup> février 1954 : MM. Robert **Cassoux**, Christian **Pairier-Wolodkowitz**, Pierre **Desbazeille**, André **Duminy**, Maurice **Marchal**, René **Berteloot**, Albert **Vergnes**, Jacques **Pouliquen** (Décret du 17 février 1954. J.O. du 20 février 1954).

M. Maximilien **Zelbin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la Guadeloupe, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1954, de l'Arrondissement du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Réunion (Arrêté du 12 février 1954. J.O. du 20 février 1954).

M. Jacques **Plouin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en Service détaché au Ministère de la France d'Outre-Mer, a été placé, sur sa demande, en disponibilité pour convenances personnelles, à compter du 1<sup>er</sup> février 1954 (Arrêté du 12 février 1954. J.O. du 20 février 1954).

M. Pierre **Cosmi**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été promu au Grade d'Officier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur (Décret du 23 février 1954. J.O. du 24 février 1954).

M. **Porchez**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général Adjoint de la S.N.C.F., a été maintenu, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1954, pour une deuxième période de quatre ans, Membre du Conseil de Perfectionnement de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (Arrêté du 19 février 1954. J.O. du 28 février 1954).

M. René **Delmas**, Ingénieur des Mines, a été mis en Service détaché, pour cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1954, afin d'apporter son concours à la Société Nationale des Pétroles du Languedoc Méditerranéen (Arrêté du 22 février 1954. J.O. du 28 février 1954).

M. Louis **Baticle**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 7 mars 1954, date de cessation de ses fonctions (Décret du 24 février 1954. J.O. du 2 mars 1954).

## CHANGEMENT DE NOM.

Notre Camarade Ivan **Tcherepennikoff**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, vient d'être autorisé à substituer à son nom patronimique celui de **Chéret**.

## NAISSANCES.

Catherine, Elisabeth, Brigitte, Françoise, Philippe et Michel **Boilot** font part de la naissance, à Nouméa, le 13 janvier 1954, de leur petite sœur **Marie-Pierre**, septième enfant de notre Camarade Pierre **Boilot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nouméa (Nouvelle Calédonie).

Jean-Michel **Gabriel** fait part de la naissance, à Alger, le 29 janvier 1954, de sa jeune sœur **Laurence**, deuxième enfant de notre Camarade Jean **Gabriel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Alger.

Notre Camarade Pierre **Filippi**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, Secrétaire du Comité d'Administration du P.C.M., fait part de la naissance à Paris, le 9 février 1954, de son troisième enfant, **Pierre-Dominique**.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

## FIANÇAILLES.

Notre Camarade Georges **Eguillon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Alençon, fait part des fiançailles de son Fils **Jacques**, Elève Officier à Saint-Cyr-Coëtquidan, avec Mademoiselle **Janine Blanc**.

Toutes nos félicitations.

## MARIAGES.

Notre Camarade Maurice **Besson**, Ingénieur des Mines à Dakar, fait part de son mariage avec Mademoiselle Claude **Isabelle**. La bénédiction nuptiale a été donnée le 3 décembre 1953, en l'Eglise Saint-Louis des Invalides, à Paris.

Notre Camarade Raoul **Rudeau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Blois, fait part de son mariage, à Paris, le 9 janvier 1954, avec Mademoiselle Germaine **Feutrier**.

Notre Camarade Jean **Couteaud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Port de Marseille, fait part du mariage de Mademoiselle Jeanne **Couteaud**, sa Fille, Externe des Hôpitaux de Marseille, Interne de l'Hôpital Saint-Joseph à La Réunion, avec M. Michel **André**, Externe des Hôpitaux de Paris, Interne de l'Hôpital Saint-Joseph à La Réunion. La bénédiction nuptiale a été donnée le 20 février 1954 à Saint-Joseph de La Réunion.

Notre Camarade Jacques **Pouliquen**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Quimper, fait part du mariage de M. Jacques **Pouliquen**, son Fils, avec Mademoiselle Annette **Villiers**. Le mariage a été célébré dans l'intimité, à Paris, le 1<sup>er</sup> mars 1954.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

## DÉCÈS.

Nous apprenons, le 8 mars 1954, la mort de notre Camarade Léandre **Conte**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite à Pau, où il est décédé le 26 février 1954 et où ont eu lieu ses obsèques dans une très stricte intimité.

Madame **Nizery** fait part de la mort de son Mari, notre Camarade André **Nizery**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, décédé à Paris le 27 février 1954. Les obsèques ont eu lieu le 2 mars en l'Eglise Saint-Thomas d'Aquin.

A la suite de communications que nous leur avons faites, nous avons appris, en mars 1954, la mort de nos Camarades :

— **Bequeref** Jean, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite à Fontainebleau, décédé en juillet 1953 ;

— **Prompsal**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite à Paris, décédé en 1953.

A la suite d'une communication que nous lui avons faite, nous avons appris, le 22 mars 1954, la mort de notre Camarade Henri **Bachelery**, en retraite à Rabat, décédé à Neuilly-sur-Seine, le 20 septembre 1953.

Notre Camarade Marcel **Blosset**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, fait part de la mort de Madame Veuve **Blosset**, sa Mère, décédée le 13 mars 1954 à Paris, où les obsèques ont eu lieu dans la plus stricte intimité.

Notre Camarade Gaston **Bedaux**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite à Paris, fait part de la mort du Lieutenant Bernard **Bedaux**, son Fils, Commandant une Compagnie de Légionnaires, deux fois cité à l'Ordre de l'Armée, mort pour la France à 29 ans, le 11 mars 1954, à Dien-Bien-Phu. Un service religieux aura lieu le vendredi 9 avril à 11 heures 30 en l'Eglise Saint-Louis des Invalides à Paris. Il n'y aura pas de défilé.

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

# Association Internationale des Ponts et Charpentes

## I. — INFORMATIONS GÉNÉRALES

### Assemblée générale ordinaire de l'A.F.P.C.

L'Assemblée générale ordinaire de l'A.F.P.C. se tiendra le jeudi 25 février à 11 heures en l'Hôtel des Ingénieurs Civils, 19, rue Blanche, Paris (9<sup>e</sup>).

Aux termes de l'article IX des Statuts, l'Assemblée Générale se compose de tous les membres de l'Association, individuels ou collectifs. En cas d'empêchement, les membres peuvent se faire représenter par une personne de leur choix, membre elle-même de l'Association, munie d'un pouvoir.

### Bulletin annuel 1953.

Le bulletin annuel 1953 de l'A.F.P.C. est actuellement sous presse et comportera toutes les rubriques et renseignements habituels.

### Voyage A.F.P.C. 1954.

Le voyage visite de chantiers A.F.P.C. 1954 est prévu pour la semaine du 1<sup>er</sup> au 5 juin (les dates seront précisées ultérieurement) dans la Région de l'Est

### 13<sup>e</sup> Volume de Mémoires de l'A.I.P.C.

Le 13<sup>e</sup> Volume de Mémoires A.I.P.C. vient de paraître. Il contient les articles suivants :

**Shizuo Ban.** — Déformation des voûtes minces en forme de paraboloïde hyperbolique (texte allemand).

**L. A. Beaufoy.** — Etude des arcs à tympan ouvert dans l'hypothèse de la continuité de l'ouvrage (texte anglais).

**Sven G. Bergstrom.** — Etude expérimentale des relations entre les propriétés du béton frais et du béton durci (texte anglais).

**E. K. Bridge.** — Appareil électrique pour la détermination des moments fléchissants et des efforts tranchants exercés par des systèmes de charges mobiles sur des poutres de portée quelconque (texte anglais).

**J. P. Davidson.** — Oscillations d'une barre légèrement courbée et chargée par une masse à son extrémité (texte anglais).

**S. K. Ghaswala.** — Ouvrages en alliages ultra-légers (texte anglais).

**Elio Giangreco.** — Instabilité de l'équilibre des voûtes polylongales (texte français).

**Ernest Gruber.** — Les membranes coniques circulaires d'épaisseur variable, renforcées par des membrures élastiques en nombre arbitraire (texte allemand).

**L. Hahn.** — Poutre sur appui continu élastique (texte français).

**Pierre Lardy.** — Sur une méthode nouvelle de résolution du problème des dalles rectangulaires encastrées (texte français).

**Franco Lévi.** — Adaptations plastiques au bord des surfaces de révolution (texte français).

**Charles Massonnet.** — Essais d'adaptation et de stabilisa-

tion plastiques sur des poutrelles laminées (texte français).

**Johannes Moe.** — Sur la théorie des voiles minces cylindriques. Solution explicite de l'équation caractéristique et discussion de l'exactitude de quelques théories (texte anglais).

**Gunhard Oravas.** — Calcul des parois minces continues par approximations successives (texte anglais).

**F. Reinitzhuber.** — Formules approchées concernant le flambage des barres soumises à un effort longitudinal linéairement variable (texte allemand).

**Arne Selberg.** — Capacité des charges des arcs maçonnés (texte anglais).

**F. Stussi.** — Contribution à la théorie de plasticité (texte allemand).

**F. Stussi.** — Vibration d'une poutre sous charge mouvante (texte allemand).

**F. Stussi.** — Résistance à la fatigue des alliages légers (texte allemand).

## II. — INFORMATIONS TECHNIQUES

### IIa. — Travaux du Comité technique.

#### Comité de Novembre.

#### Proposition pour la documentation A.I.P.C.

Au cours de la dernière réunion, le Comité a retenu un certain nombre d'articles techniques français en vue de les signaler à l'A.I.P.C. pour son bulletin international de documentation. Le Secrétaire a déjà reçu des auteurs un certain nombre de résumés. L'A.F.P.C. sera donc à même d'adresser à Zurich, dès que l'A.I.P.C. le demandera, les éléments de documentation qu'elle doit fournir. Le Président se demande toutefois s'il ne serait pas préférable d'envoyer nos renseignements sans attendre, ce qui permettrait au Secrétariat de l'A.I.P.C. de nous indiquer si le choix des articles et la rédaction des résumés sont bien effectués suivant les vues de l'A.I.P.C. Le Comité partage cet avis et M. Prot en entretiendra le Président de l'A.F.P.C.

#### Thèmes du 5<sup>e</sup> Congrès A.I.P.C.

Le bulletin A.F.P.C. d'octobre a signalé les propositions présentées pour les thèmes du 5<sup>e</sup> Congrès A.I.P.C. (Lisbonne 1956) et demande aux membres de l'A.F.P.C. d'adresser leurs observations et propositions au Président de l'A.F.P.C.

M. Marcel Prot demande aux Membres du Comité si la rédaction des thèmes appelle des observations de leur part et si les questions signalées par eux comme intéressantes avant la séance du Comité Permanent A.I.P.C. 1953 sont bien comprises dans les thèmes proposés. Le Comité examine une à une les diverses questions et constate qu'elles entrent bien dans les thèmes prévus, sauf



une dont l'intérêt d'actualité demanderait l'introduction au thème : « **Construction en béton, en béton armé et béton précontraint** — V — Béton et béton armé » par un chapitre d) Etude théorique et expérimentale du calcul à la rupture du béton armé. Une demande de M. **Brice** tendant à une statistique des accidents et à leur étude n'a pas été retenue dans les thèmes A.I.P.C., l'on pourrait insister sur son intérêt.

Par ailleurs les Constructeurs Métalliques demandent qu'il soit bien entendu que le thème : **Questions générales II** — Voiles minces — dalles à parois minces, comprend l'étude de la déformation et de la résistance des âmes des poutres.

M. Marcel **Prot** signalera ces diverses observations au Président de l'A.F.P.C. pour lui permettre d'intervenir à l'A.I.P.C. le moment venu.

#### Programme de recherches A.F.P.C.

Le Président expose qu'au cours du dernier Conseil il lui a été demandé de reprendre l'examen du programme de recherches en précisant quelles études seraient à entreprendre les premières et quels moyens permettraient de les réaliser.

Il rappelle que le Président de l'A.F.P.C. a saisi de notre programme divers organismes et reçu à ce jour trois réponses (Laboratoire de recherches de la Marine, M.R.L., Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics).

Le M.R.L. est en principe disposé à participer à nos études, notamment à celles concernant le béton.

M. **L'Hermite** au double titre de Directeur du Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics et de Secrétaire général de l'Association Française d'essai sur les matériaux et les constructions se montre disposé à participer très largement au programme et à peu près à toutes les rubriques.

M. Marcel **Prot** proposera au Président de l'A.F.P.C. de remercier M. L'Hermite et de lui demander d'indiquer, pour les recherches qui le concernent dans le programme A.F.P.C., celles qui ont abouti, celles qui sont en cours et celles qui vont être prochainement entreprises.

Le Président espère que le Service de Documentation du Ministère des T.P. qui s'installe actuellement à l'Ecole des Ponts et Chaussées pourra de son côté participer aux recherches notamment à celles qui comprennent partiellement ou totalement de la documentation.

Le Président demande si le programme A.F.P.C. ne devrait pas subir quelques modifications ou allègements. Au chapitre VI-I-1 : « Normes », le sujet « Normalisation et rationalisation des profils laminés et pliés destinés à la construction soudée » doit-il être maintenu ? Après échange de vues, le Comité décide de le supprimer. Aussi le Président propose-t-il de revoir le programme point par point.

Le Chapitre I : « Définition des sollicitations » n'appelle pas de rectification. Il est signalé que les essais en vue de mieux connaître l'effet du vent sur les constructions se poursuivent sous la direction de M. **Esquillan**.

M. **Lazard** indique que la S.N.C.F. va effectuer à la soufflerie de Poitiers, des essais sur maquettes d'abris qui permettront de comparer les pressions locales et les efforts d'ensemble sur des abris placés en divers sites et soumis à des vents plus ou moins inclinés sur l'horizontale.

Le Chapitre II-1 : « Matériaux », prévoit au II<sub>1</sub> — « Essais mécaniques susceptibles de caractériser l'aptitude d'un métal à l'emploi en construction soudée ». M. Marcel **Prot** signale qu'on ne paraît pas avoir envisagé l'application de l'essai de torsion sur éprouvette brute, d'exécution facile. M. **Dunoyer** explique que la question de la soudabilité a beaucoup évolué : il paraît prématuré d'envisager de nouveaux essais mécaniques tant que notre connaissance des ruptures fragiles ne se sera pas précisée. Des réunions groupant des fabricants et utilisateurs divers ont maintenant lieu à l'Institut de Soudure. L.A.F. P.C. pourrait se contenter, pour le moment, d'en suivre les résultats.

La question II-1<sub>2</sub> — « Prix des aciers en fonction de leurs caractéristiques » ne paraissant pas pouvoir aboutir rapidement est à classer en seconde urgence.

L'examen de la suite du programme est remis à la prochaine séance.

#### Comité de décembre.

#### Visite d'ouvrages en béton armé et précontraint en Allemagne.

La Chambre Syndicale des Constructeurs en béton armé avait organisé les 26, 27 et 28 novembre, de concert avec les constructeurs allemands, un voyage comportant la visite d'un certain nombre d'ouvrages en construction ou récemment construits. Elle a invité à ce voyage divers membres du Comité technique et le Président demande à l'un d'eux d'indiquer ses impressions.

Les participants ont constaté la bonne organisation des chantiers, la qualité et la rapidité de l'exécution.

Les bétons donnant des résistances de 300 kg/cm<sup>2</sup> à 3 jours et 600 kg/cm<sup>2</sup> à 28 jours, sont considérés comme courants : on utilise des agrégats de choix classés en 3 ou 4 grosseurs et dont le mélange se dose par pesée ; l'emploi des plastifiants est général (la quantité à employer par gâchée est affichée) ; on dispose régulièrement, en vue de bétonnage par temps froid, de chaudières pour le réchauffage de l'eau et, le cas échéant, d'installations pour le chauffage des agrégats ; d'autres installations permettent d'abaisser la température du béton au début de son durcissement pour prévenir la fissuration ; les coffrages laissent des surfaces brutes remarquables. Les procédés d'ancrage des barres ou fils précontraints changent bien plus qu'en France d'une entreprise à une autre. Au pont de Coblenz on allonge chaque encochenement de 3 mètres par semaine — le pont de Cuxhaven, dont les fondations ont été commencées en septembre 1953, est terminé le 15 décembre.

Ces résultats sont d'autant plus intéressants qu'on les obtient avec une main-d'œuvre non qualifiée ; les entreprises disposent de 20% de personnel spécialisé et doivent pour 80% utiliser la main-d'œuvre mise à leur disposition par les bureaux de chômage et ils sont tenus de la changer au bout de 6 semaines.

Le Président remercie M. **Courbon** de son exposé que MM. **Kahn** et **Lazard** ont complété sur certains points.

Il remercie la Chambre Syndicale de ses invitations en soulignant l'intérêt de telles visites pour la documentation des techniciens français et pour les inciter à ne pas se laisser distancer.

### Programme de recherches A.F.P.C.

Le Président signale que, sur sa proposition, M. Grelot a saisi du programme A.F.P.C. le Comité de Recherche scientifique du Ministère des T.P. ainsi que le nouveau Service de documentation du Ministère des T.P. il a également demandé à M. L'Hermite d'indiquer à quel point en sont, au Laboratoire de Recherches des T.P., les études s'inscrivant dans le programme A.F.P.C.

### Evolution des prix des produits sidérurgiques.

Il existe actuellement une diversité de classification et nomenclatures des produits sidérurgiques telle que les produits courants ne sont plus nettement définis. Le Président souligne la vanité de chercher dans ces conditions à apprécier l'évolution des prix dans le temps. Une enquête récente du Ministre des Affaires économiques a montré que depuis la mise en vigueur du Marché Commun, les prix des produits sidérurgiques les plus courants accusent une hausse qui paraît se situer entre 3% et 10% et assez souvent entre 7% et 8% ; il est illusoire de rechercher une précision plus grande en dehors de cas tout à fait particuliers.

### Préparation d'un règlement européen sur le béton armé.

M. Kahn signale la réunion qui s'est tenue à Luxembourg fin novembre et dont « Travaux » donne un compte rendu : des constructeurs de 14 nations se sont réunis sous la présidence de M. Balency-Béarn en vue de définir les bases pouvant servir à la rédaction d'un règlement de béton armé utilisable dans les différents pays.

M. Lebellet qui a participé aux réunions donne un certain nombre de renseignements.

On a cherché à bien préciser la définition de termes couramment employés et à unifier certains symboles mais on s'est limité systématiquement.

On s'est intéressé au calcul du béton armé d'après la rupture. Il ne s'agit pas de tirer de quelques expériences de rupture des formules de calculs précises, mais de reconnaître réellement les conditions de ruine d'une construction et la sécurité qu'elle offre, compte tenu des possibilités pratiques de charge partielle ou totale. Les intéressés vont rassembler et dépouiller les nombreuses expériences déjà faites en divers pays notamment sur les éléments à faible pourcentage d'acier.

Sur question du Président, M. Lebellet précise qu'il s'agit d'une initiative de constructeurs qui ont senti le besoin d'un règlement basé sur des idées nouvelles et communes.

### Questions diverses.

M. Lazard signale au Comité que la S.N.C.F. vient de publier un nouveau Cahier des Charges pour la construction des ouvrages d'art en béton armé. Ce Cahier des Charges diffère assez notablement de l'ancien et prescrit pour la mise en route et le contrôle des chantiers des dispositions de nature à assurer une amélioration de la qualité des ouvrages.

Suivant la même tendance, la S.N.C.F. a préparé de nouvelles séries de prix « Ouvrages d'Art » où les modes de règlement inciteront à soigner davantage l'exécution.

D'autre part, des renseignements lui ont été communiqués par M. Lamotte Grover spécialiste de la soudure aux U.S.A. sur des poutres assemblées bout à bout par soudure et essayées au choc à basse température. Les poutres ne comportant pas d'interruption de la soudure (avec évidemment au raccord de l'âme et de la semelle) se sont beaucoup mieux comportées que celles présentant des trous en ces points. M. Lazard voit là une nouvelle justification d'une pratique courante à la S.N.C.F. pour l'assemblage des poutrelles.

---

## BIBLIOGRAPHIE

---

« L'ARCHITECTURE FRANÇAISE ». Numéro spécial :  
« L'automobile dans la Cité ».

En 1946 (1) « L'ARCHITECTURE FRANÇAISE » a publié un numéro spécial sur le problème des Gares Routières. Cette Revue a fait une nouvelle étude sur la question. Dans le numéro 137-138 qui vient de paraître, M. Charles Rambert, Architecte D.P.L.G., s'est livré à une étude approfondie des Gares Routières, illustrée de nombreux schémas-types suivis de la présentation de douze Gares Routières françaises et étrangères.

Dans ce numéro, les garages publics, parets à voitures,

parkings, stations-services, relais routiers et garages particuliers y sont également étudiés et présentés.

Cette publication représente une documentation intéressante pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées

---

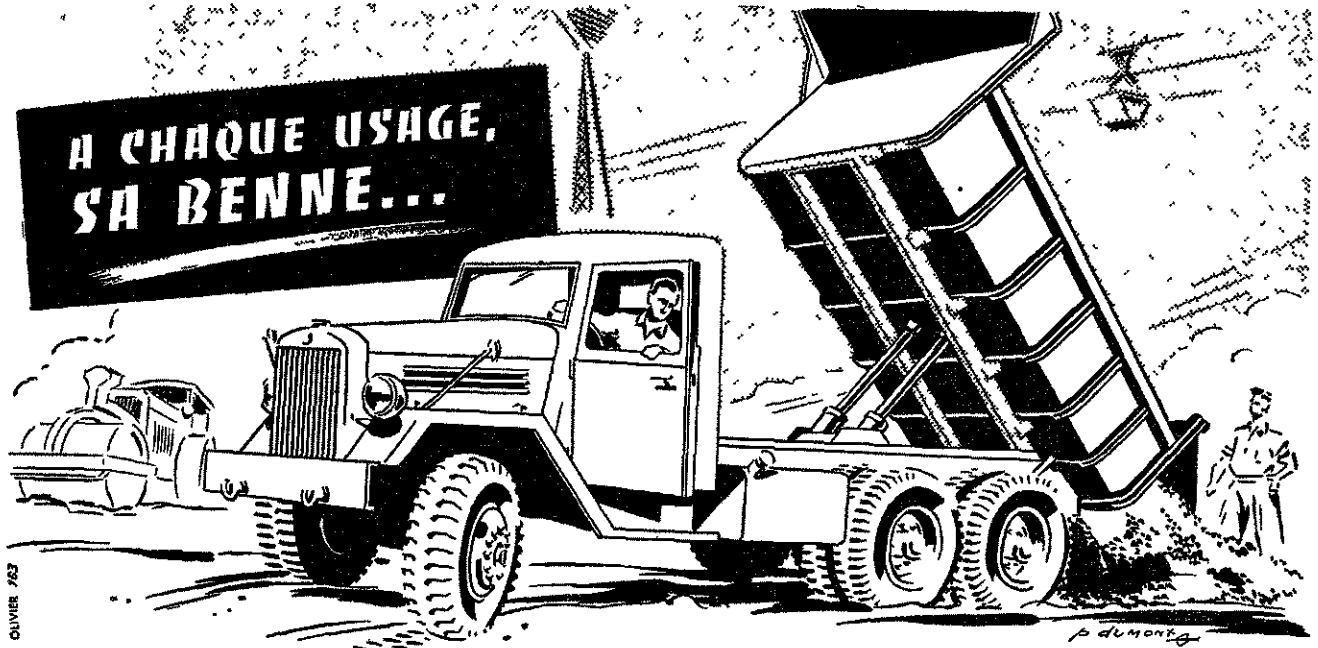
(1) L'ARCHITECTURE FRANÇAISE, N° 137-138, 98 pages, format 24 x 32. Le numéro : 800 francs franco. Règlement par : Mandat administratif, Chèque Postal : C.C.P. N° 2546-48, chèque bancaire ou contre remboursement de 870 francs. 41, boulevard de Latour-Maubourg, Paris-7<sup>e</sup>.

---

---

**Le local réservé aux INGÉNIEURS DE PASSAGE à Paris se trouve dans la Bibliothèque du Ministère (Escalier I, premier étage au-dessus de l'Entresol, pièce n° 92. Téléphone LITré : 38.47). Accès par la cour du Ministre.**

---



LES BENNES

# PILLOT

145 Bd de Valmy, COLOMBES (Seine) - CHA. 38.20

Outillage de la route moderne

SIGNALISATION ELECTRO-AUTOMATIQUE  
CANTIERE DE CHANTIER

SIGNAUX OFFICIELS  
HOMOLOGUES A  
PARTE MINISTERE DES P.

SIGNALISATEURS DE  
CHANTIERS PAVAL  
RETOUR DE TRAFIC

SIGNAUX OFFICIELS  
ET COUPES DE VENT  
SCOTCHETTE

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 D'EMULSION  
"PAVAL" DE 250 LITRES

REPADEUSE MIXTE PAVAL  
TOUS LIANTS 3 000 LITRES

**ETS VALLETTE & PAVON**

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20.304.000 FRS.

17, RUE MASSÉNA LYON (6<sup>e</sup>) TÉLÉP. LA. 24.47. R.C. LYON B 3.556

OUTILLAGE  
**PAVAL**

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



*Le plus  
important  
bassin  
français*

H O U I L L È R E S  
**BASSIN DU NORD  
DU PAS DE CALAIS**