

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGENIEURS DES PONTS, CHAUSSÉES ET MINES

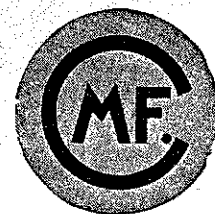
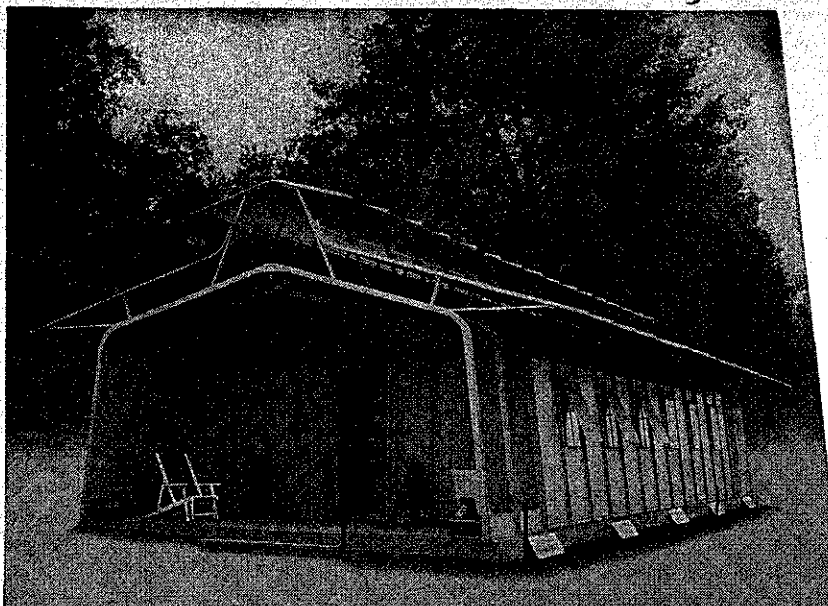
BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
COLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES
28, Boulevard Saint-Pierre, PARIS



LE NOUVEAU PONT DE SAINT-MATHURIN SUR LA LOIRE (Mai 1954)



FILLOD



*Pavillon Tropical
Métallique*

SIÈGE SOCIAL

56, RUE DE PONTIEU, PARIS-8^e

TÉL. ÉLY. 97-31

Adresse Télégraphique ComefilloD



**SIGNAUX
LAPORTIE**

12, rue Vaudrey — LYON

Entreprise agréée N° 9

CARACTÈRES et SYMBOLES EN RELIEF
"BEAUJOLIGHT"

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

BULLETIN DU P. C. M.

RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères
PARIS-VII^e

Téléphone : LITré 93.01

PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard
PARIS-XV^e

Téléphone : VAUgirard 56.90

SOMMAIRE

Le nouveau pont de Saint-Mathurin sur la Loire....	2	Section Ponts et Chaussées :	
Concours international de Technique de la Circulation Routière	6	Séance du 9 mars 1954	29
La Page du Président	7	Séance du 21 mars 1954	29
Assemblée Générale Annuelle du P.C.M. en 1954 :		Séance du 6 avril 1954	30
Procès-verbal de l'Assemblée Générale	8	Offres de Postes	30
Rapport Moral du Président	10	Vacance de Chaire à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées	30
Rapport Financier du Trésorier	20	Activité des Groupes :	
Manifestations consécutives à l'Assemblée Générale	24	Groupe de Toulouse	31
Tournée du P.C.M. en Scandinavie	24	Les Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines :	
Recherches antidaltoniennes	24	Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées	32
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. :		Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.O.)	33
Séance du 9 mars 1954	25	Naissances, Fiançailles, Décès	34
Séance du 21 mars 1954	26	Mutations dans le Personnel	35
Séance du 6 avril 1954	27	Cotisations P.C.M. de 1954	36
Procès-verbaux des réunions du Sous-Comité de la			

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. sont à payer à l'adresse impersonnelle suivante :
« Association du P.C.M., 28, rue des Sts-Pères - PARIS (7^e) »
— au Compte de Chèques Postaux de l'Association Paris 508.39
— ou par Chèque Bancaire.

Le nouveau Pont de Saint-Mathurin, sur la Loire

A la date du 27 mars 1954, le nouveau pont de Saint-Mathurin sur la Loire a été soumis aux épreuves réglementaires et ouvert à la circulation:

Description de l'ancien ouvrage.

L'ancien ouvrage détruit en 1940 était un pont suspendu à travées multiples d'un type alors assez répandu sur la Loire (longueur totale 400 mètres avec trois travées centrales de 90 m. 50 et deux travées de rive de 64 m. 25 environ).

Les principales caractéristiques après le renforcement de 1925-1927 étaient les suivantes :

a) Des piles en maçonnerie fondées à faible profondeur sur le sable et protégées contre les affouillements par des massifs d'encrochements régulièrement entretenus.

b) Des pylônes massifs en maçonnerie de briques roses et chaînes d'angle en pierre de taille formant avec le contreventement supérieur un portique évidé en plein cintre.

c) Des nappes de câbles porteurs paraboliques avec câbles de retenue horizontaux pour limiter les déplacements des chariots sur pylônes, les suspentes verticales étant remplacées à chaque extrémité par des haubans obliques.

d) Un tablier constitué essentiellement sous la dalle de chaussée pour des poutrelles accordées directement aux suspentes verticales et indirectement aux haubans par l'intermédiaire de longrines d'encorbellement continues sur toute la longueur — le raidissement étant assuré par les longrines précitées — un sous longeron médian et un garde corps à treillis de 1 m. 50 de hauteur.

Conception du nouvel ouvrage.

Pour satisfaire aux exigences de la circulation moderne, une première décision a été prise sur l'élargissement et le renforcement de l'ouvrage. La chaussée a été portée de 4 m. 80 à 6 mètres et les trottoirs de 0 m. 60 à 1 mètre. L'ancien pont pouvait porter 6 T. sur un essieu et 9 T. sur deux essieux puis après le renforcement de 1925-1927 une surcharge répartie de 300 kg par mètre carré. Le nouvel ouvrage admet naturellement le passage du convoi type de la circulaire du 29 août 1910. Le choix du type d'ouvrage a donné lieu à d'assez longues études comparatives à la suite d'une controverse entre la Direction des Routes et le Service des Beaux-Arts, controverse dont la presse locale s'est emparée à diverses reprises et qui a été mentionnée dans le Bulletin n° 44 de l'Association Française des Ponts et Charpentes (Bulletin du P.C.M. de novembre 1953, page 31).

Trois conceptions fondamentales restèrent en présence :

1°) Reconstitution de l'ancien ouvrage, c'est-à-dire la solution souhaitée par le Service des Beaux-Arts et ses représentants Départementaux aussi bien que par un certain nombre de représentants des populations locales — dont le sens esthétique pouvait difficilement s'accommoder de nouvelles situations.

2°) Construction d'un pont suspendu à trois travées et deux piles en rivière fondées sur caisson à l'air comprimé.

3°) Construction d'un tablier métallique continu sur les anciennes piles.

Il pouvait sembler a priori que la solution n° 1 était susceptible de concilier le souci de l'économie avec les désirs des esthètes grâce à la réutilisation des anciens supports. Mais eu égard au mode de fondation plus que sommaire des supports et à leur ébranlement par les bombardements, le Service Central d'Etudes Techniques ne crut pas pouvoir y appuyer un pont suspendu sensiblement plus lourd que l'ancien et par surcroît très sensible comme tout ouvrage de ce type au moindre déversement des pylônes.

Dans ces conditions, l'estimation des trois solutions était au 30 novembre 1949 la suivante :

1°) Reconstruction de l'ancien pont suspendu à travées multiples : 210.000.000 francs.

2°) Pont suspendu à trois travées et deux piles en rivière : 250.000.000 francs.

3°) Pont métallique à travées continues : 160.000.000 francs.

En présence de telles différences de prix, l'Administration écartant délibérément les critiques et négligeant les campagnes de presse adopta la troisième solution, d'autant plus que les Services des Beaux-Arts ne pouvaient imposer leur point de vue dans un site non classé, bien que d'intérêt touristique certain.

Dans un article publié dans le numéro 224 de juin 1953 de la Revue « Travaux », M. Courbon qui a étudié le projet sous la direction de M. l'Ingénieur en Chef Robinson a d'ailleurs excellemment exposé les principes qui ont présidé à la conception de l'ouvrage. Nous ajouterons qu'il a réussi, grâce à l'emploi de l'acier spécial Ac 54, à diminuer autant que possible la hauteur des poutres principales (6 mètres seulement hors cornière pour une portée de 90 m. 50) et qu'il a allégé et aéré l'ouvrage au maximum par le choix d'une triangulation Warren simple à grandes mailles et la suppression de tout contreventement supérieur. En outre, par suite de la position du tablier



L'ANCIEN PONT DE SAINT-MATHURIN SUR LA LOIRE (en 1924)

inférieur, la hauteur libre des poutres au-dessus de la chaussée est réduite à 4 m. 80 et ne produit pas d'impression d'encagement.

Description du nouvel ouvrage.

a) Généralités.

L'ouvrage symétrique comporte trois travées centrales de 90 m. 50 et deux travées de rive de 64 m. 20. Il est construit en charpente métallique rivée en acier 55 M, remplaçant l'acier Ac 54 prévu au projet.

L'écartement des poutres maîtresses est de 8 m. 75 et la base de la triangulation de 1/7 soit 9 m. 17 pour les travées de rive et 1/10 soit 9 m. 05 pour les travées centrales.

Le profil en long de la chaussée dans l'axe est un cercle de 12.000 m. de rayon donnant pour une longueur de 400 mètres une contreflèche de 1 m. 67 et des pentes 1,67% aux extrémités. La chaussée a 6 mètres de largeur et chacun des deux trottoirs 1 mètre.

b) Appuis.

Les anciennes piles ont été arasées et la partie supérieure a été remplacée par un chevêtre en béton armé de 1 m. 50 d'épaisseur, 12 mètres de longueur de 2 m. 50 de largeur. Sur cette largeur deux emplacements de verins ont été ménagés de chaque côté des appareils d'appui pour remédier éventuellement aux tassements de fondations dont on avait lieu de craindre l'instabilité pour les raisons précédemment exposées.

Par contre, les anciennes culées fissurées, plu-

tôt par des tassements de terrain que par l'effet des explosions (d'anciens témoins en font foi), ont été démolies jusqu'à la fondation et solidement assises à la base sur un chevêtre en béton armé.

c) Tablier.

L'ossature métallique comporte des pièces de pont et quatre cours de longeron de même hauteur que les pièces de pont. L'espacement des pièces de pont est la moitié de la base de la triangulation, de telle sorte qu'une entretoise sur deux transmet directement sa charge au nœud inférieur de la triangulation, tandis que les autres la transmettent aux nœuds supérieurs par l'intermédiaire de montants répartiteurs.

La dalle sous chaussée en béton armé a été réduite à l'épaisseur minimum exigée par le poinçonnement des roues de véhicule soit 0 m. 15. La dalle de trottoir n'a même que 0 m. 08. La liaison de la dalle sous chaussée et du tablier est réalisée avec des plats de 40 x 4 rivés dans leur partie centrale sur les membrures supérieures des longerons ou entretoises et retournés dans le béton de la dalle par leurs extrémités.

Une couche d'asphalte coulé protège la dalle. La chaussée en matériaux enrobés de 0 m. 04 d'épaisseur est limitée par deux bordures de trottoir en granit.

d) Dispositions diverses.

Contreventement.

Un contreventement longitudinal inférieur en

croix de Saint-André a été réalisé pour augmenter la stabilité au montage :

- 1°) Dans les panneaux d'extrémité sur culées ;
- 2°) Dans deux panneaux de part et d'autre de chaque pile.

Appareils d'appui.

La dilatation de l'ouvrage se produit dans les deux sens à partir d'un point fixe sur la deuxième pile à compter de la rive droite. Les appareils de l'appui fixe sont constitués par un balancier de 550 mm. de rayon roulant sur une plaque d'appui horizontale de 170 mm. de largeur. Les appareils des appuis mobiles comportent en outre, entre le balancier et la plaque d'appui tous deux à face plane, un galet de roulement en forme de bielle de 600 mm. de hauteur et 550 mm. de rayon sur ses deux faces utiles.

Peinture.

Le choix de la peinture a fait l'objet de la part de l'Administration d'une attention d'autant plus grande que l'aspect de l'ouvrage avait soulevé de vives polémiques. Les gris artillerie employés dans beaucoup d'autres ouvrages métalliques avaient suscité des critiques à notre avis justifiées. Sur le tablier du pont suspendu d'Ancenis un essai de peinture aluminium avait donné des résultats satisfaisants. Pour le pont de Saint-Mathurin après de multiples essais le choix s'est orienté vers une peinture aussi discrète que possible dans un paysage de verdure et d'eau, afin d'accentuer encore si possible l'effet de légèreté procuré par la réduction de hauteur des poutres. Un ver clair du genre de celui qui est utilisé à la peinture des Vespa a finalement été retenu comme répondant le mieux aux conditions du problème. Une peinture glycérophtalique de la nuance indiquée doit être finalement utilisée et les travaux doivent être entrepris incessamment.

Accès.

Sur la rive droite le pont débouche perpendiculairement à la levée de défense du Val de Loire contre les crues, donc à la Route Nationale n° 152 qui emprunte cette levée et qui constitue de ce côté le seul accès à l'ouvrage. Le virage des poids lourds y était parfois difficile, mais comme l'extrémité du pont métallique était éloignée de dix mètres du parapet de la Route Nationale côté Loire, cette distance a été mise à profit pour l'aménagement de pans coupés qui ont permis d'assurer aux véhicules entrant sur l'ouvrage en provenance d'Angers ou en sortant vers Saumur un rayon de giration minimum de 15 mètres. Le projet de cette modification de l'accès nord et du déplacement des escaliers qui descendaient à la

Loire a été réalisé en collaboration avec un architecte.

e) **Quantités et prix.**

Les principales quantités d'ouvrages sont les suivantes :

Acier laminé Ac 54 (remplacé par 55 M)	1.031 Tonnes
Béton	847 m. cubes
Acier rond pour béton.....	120 Tonnes
Acier moulé	13,5 Tonnes
Aciers divers	32,5 Tonnes
Fonte	4,5 Tonnes

Le montant du marché évalué aux prix du 22 juin 1951 était de 152.684.700 francs.

La dépense réelle totale encore incomplètement connue semble devoir atteindre 195.000.000 frs auxquels il convient d'ajouter près de 5.000.000 francs pour travaux hors marché (notamment chaussée) soit un total approchant de 200.000.000 francs.

Particularités de l'exécution

a) **Génie civil.**

Les travaux de génie civil peu importants ont été confiés à l'entreprise chargée du tablier métallique. Ils comportaient l'engraissement des enrochements de protection des fondations contre les affouillements, l'arasement des piles et la construction de leurs sommiers de répartition des charges, la réfection de leurs parements en pierre de taille et la reprise de ce parement dans la partie arasée, enfin la reconstruction intégrale des culées en remplaçant la maçonnerie de moellons par le béton armé. L'aménagement de la culée rive droite avec des pans coupés pour l'amélioration du raccordement avec la Route Nationale n° 152 perpendiculaire à l'ouvrage a été, avec le concours d'un architecte, traité très sobrement (parements de béton sans ornement et simplement bouchardes, escaliers avec rampants au niveau du perré de la levée de défense). Aucune particularité de l'exécution ne mérite d'être notée sinon le transport des matériaux et à l'occasion du personnel à l'aide d'un téléphérique de chantier prenant appui sur les culées et sur les piles, actionné de la rive gauche. Les travaux ont été vite terminés et un long délai s'est écoulé entre l'achèvement de la superstructure des piles et l'ouverture du chantier de montage du tablier métallique.

b) **Montage du tablier.**

Le montage du tablier a été exécuté à l'avancement à partir de la rive gauche. Le choix de la rive de départ a été imposé par la nécessité de ne

pas gêner la circulation sur la Route Nationale n° 152 qui longe la Loire sur la rive nord perpendiculairement à l'ouvrage. Au contraire sur la rive sud le tronçon du chemin départemental n° 55 qui sert d'accès au pont dans le prolongement de son axe a servi de lieu de stockage et de base de départ sur une longueur d'environ 60 mètres. La ligne de chemin de fer longeant la rive nord à l'abri de la levée, le matériel et les pièces métalliques en provenance de l'usine de Châteauneuf-sur-Loire ont dû être déchargés en gare des Rosiers-sur-Loire et être acheminés jusqu'au chantier par les ponts de Gennes-Les Rosiers et la rive sud sur une distance d'environ 12 km.

Le calcul des efforts au montage a conduit l'entreprise à envisager des appuis provisoires intermédiaires en charpente, mais aucun renforcement des pièces métalliques.

La travée de rive de départ de 64 m. 20 à sept éléments comportait deux appuis aux deuxième et quatrième nœuds, c'est-à-dire à 18 m. 34 et 36 m. 68 de l'appui définitif sur culée. Les travées centrales de 90 m. 50 à dix éléments comportaient un seul appui au sixième nœud soit à 54 m. 30 de l'appui définitif sur la pile de départ. La travée de rive d'arrivée comportait un seul appui au quatrième nœud soit à 36 m. 68 de l'appui définitif de la dernière pile. Cette disposition dissymétrique se justifiait par la nécessité de charger les piles en maçonnerie plutôt que les appuis en charpente, notamment en raison du vent. En outre, le relèvement nécessité par la flèche de montage était moins important.

Dans un tel système de montage à l'avancement la difficulté est localisée dans la mise en place des deux premiers éléments des poutres maîtresses entre la culée de départ et le premier appui provisoire. En premier lieu, ont été mises en place les deux membrures inférieures de chaque poutre maîtresse soutenues à leur jonction par un simple pieu sur vérin pour rattraper la flèche d'assemblage. Le contreventement a été rapidement assuré par l'assemblage des pièces de pont. Les diagonales et les membrures ont pu être assemblées sans difficulté grâce au jeu des vérins.

Sur les appuis provisoires et le matériel, peu de particularités méritent d'être notées. Les palées étaient fondées sur pieux battus dans le sable de Loire en site aquatique en profitant des hautes eaux d'hiver. Toutefois une crue importante survenue malencontreusement en décembre 1952 emporta deux d'entre elles. Les pièces métalliques étaient chargées sur plateformes de voie de 60 à l'aide d'un portique, acheminées à l'aide d'un tracteur à essence vers l'extrémité des travées déjà montées et finalement mises en place à l'aide d'un derrick de 14 mètres de flèche.

c) Dalles et chaussée.

La dalle en béton armé n'a présenté aucune particularité d'exécution. La chape d'étanchéité sous chaussée de 1 cm. d'épaisseur prévue par le projecteur a été prolongée sous les bordures de trottoirs en granit et retournée le long du béton de la dalle de trottoir. La chaussée de 4 cm. d'épaisseur a été exécutée en matériaux enrobés à chaud et mis en place au finisseur Ammann. Une telle chaussée étant perméable et sensible à l'humidité, des dispositifs ont été prévus pour l'assainir.

D'une part, les gargouilles sous caniveau, tuyaux en fonte traversant la dalle sont arasées au niveau de la chape d'étanchéité, mais reçoivent une tête d'entonnoir annulaire en fonte, elle-même arasée au niveau de la chaussée mais laissant passer l'eau d'infiltration de la chaussée sous la face inférieure grâce à des rainures radiales.

D'autre part, aux extrémités de l'ouvrage une disposition analogue à celle du pont d'Anenis (cf. article P.C.M., avril 1953) a été adoptée, savoir des tuyaux inclinés de petite dimension évacuant l'eau d'infiltration sur les culées à travers l'extrémité de la dalle en béton.

Des tuyaux d'Everit, diamètre 100 dépassant le parement de 0 m. 35 environ évacuent d'ailleurs l'eau qui pourrait stagner sur les culées et sur les piles.

d) Essais.

Les appareils de mesure utilisés, fournis par le Service « Instruments de précision », étaient :

- 6 fleximètres enregistreurs pour la mesure des flèches,
- 24 appareils Manet Rabut pour la mesure des contraintes,
- 1 déformètre.

Les cas de charges étaient les suivants :

1°) Deux camions de 25 Tonnes côte à côte au droit d'une entretoise et entre deux entretoises (mesure des contraintes dans l'entretoise et le longeron à l'aide du déformètre).

2°) Le convoi de quatre camions de 25 Tonnes au milieu de trois travées contigues à partir de la rive droite (mesure des flèches au fleximètre et des tractions de la membrure supérieure au Manet Rabut).

3°) Une charge roulante répartie de 400 kg par mètre carré de tablier réalisée par des camions de toutes catégories stationnés sur une ou deux travées contigues ou non, choisies parmi les quatre travées les plus voisines de la rive droite (mesure des flèches au fleximètre et au niveau, mesure des rotations d'appui au cercle, mesure des contraintes au Manet Rabut dans la membrure supérieure

au milieu de travée et sur appui, ainsi que dans deux diagonales voisines de l'appui). Il a paru peu opportun de prévoir des mesures de contraintes de la membrure inférieure étant donné la perturbation inconnue causée par la présence de la dalle en béton.

4°) Passage de charges roulantes en vitesse avec enregistrement des flèches au fleximètre

Résultats.

Vers le bas, c'est-à-dire au milieu des travées chargées, les flèches obtenues ont été sensiblement égales aux flèches calculées (par exemple au milieu de la travée centrale seule chargée 70 mm. amont et 60 mm. aval obtenus au lieu de 70 mm. calculé). Par contre, vers le haut, c'est-à-dire au milieu d'une travée contiguë aux travées chargées, les flèches observées ont été sensiblement inférieures aux flèches calculées (par exemple sur la travée centrale en cas de charge des travées contiguës 40 mm. amont et 10 mm. aval obtenus au lieu de 60 mm. calculé).

Les rotations d'appui observées ont été sensiblement inférieures aux rotations calculées (par exemple sur la pile 1 en cas de chargement de la travée centrale et de la travée contiguë rive droite

on a calculé $12,8 \times 10^{-4}$ radians et observé $8,2 \times 10^{-4}$ radians).

Par contre, les contraintes observées dans les membrures supérieures ont été légèrement supérieures aux contraintes calculées par suite du relèvement de la fibre neutre dû à la présence de la dalle en béton à un niveau plus élevé que le centre de gravité de la membrure inférieure (par exemple au milieu de la travée centrale on a trouvé dans la membrure supérieure $7,19 \text{ kg/mm}^2$ au lieu de $5,13 \text{ kg/mm}^2$ en cas de chargement de cette travée).

Conclusion.

Avec le pont de Saint-Mathurin, le dernier ouvrage du département franchissant la Loire en amont du confluent de la Maine a été livré à la circulation. Il ne reste plus que quelques travaux de parachèvement à exécuter, notamment peinture, pour qu'il soit jugé digne d'être inauguré probablement vers la fin du printemps. Ainsi sera close pour cette partie de la Loire la longue période de réparation des dégâts causés par la guerre.

P. Guillon,

Ingénieur des Ponts et Chaussées.
Angers, le 2 avril 1954.

Concours International de Technique de la Circulation Routière

Faisant suite à la Semaine d'Etudes tenue en juin 1953 à La Haye, un « Deuxième Cours International de Technique de la Circulation Routière » est organisé, pour l'année 1954, conjointement par l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (A.I.P.C.R.) et par l'Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile (O.T.A.).

Ce Cours se tiendra, du 20 au 25 septembre, au Bürgenstock près de Lucerne (Suisse). Son programme comporte la discussion d'une quarantaine de rapports présentés par les Ingénieurs ou Spécialistes d'Allemagne, Belgique, France, Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas, Pays Scandinaves et Suisse.

Y seront traitées les grandes questions suivantes :

Caractéristiques et Variations de la Circula-

tion ; prévisions de la Circulation future ;
Capacité des Routes et Carrefours ;
Statistiques d'accidents et leurs utilisations ;
Parcage ; estimation des besoins présents et futurs ; satisfaction de ces besoins ;
Routes à trois voies ;
Aménagement des carrefours ;
Contrôle et réglage de la Circulation Urbaine ;
Comportement et éducation des usagers.

Ce Cours intéresse ainsi les Ingénieurs routiers, les Autorités de Police et les Autorités Administratives Locales. Les auditeurs du Cours recevront par avance les rapports soumis (en anglais et en français) et participeront aux discussions et visites techniques qui seront organisées.

Les conditions d'inscriptions seront précisées dans un prochain communiqué.

La Page du Président

On a toujours quelques idées, bonnes ou mauvaises, lorsqu'on entreprend une nouvelle tâche. J'ai eu, en prenant la présidence du P.C.M., celle de vouloir donner au Bulletin un caractère un peu plus personnel de liaison du Président et du Comité avec chacun des Camarades de l'Association ; le moyen, pour assurer cette liaison, à l'instar de ce qui est fait dans certaines Revues d'autres Associations (le Touring-Club de France notamment), sera, dans chaque numéro du Bulletin **LA PAGE DU PRÉSIDENT**.

Dans cette première page, je voudrais, pour les Camarades des Ponts et Chaussées et des Mines qui ne me connaissent pas, me présenter à eux, de façon qu'ils sachent un peu qui on a mis à la tête de l'Association et je voudrais le faire d'autant plus qu'un tout récent changement dans l'orthographe de mon nom (modifié de Moch en Mothe) peut entraîner une confusion même pour ceux qui m'ont connu.

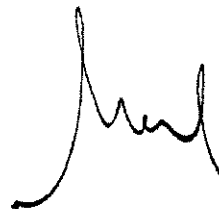
Pour les Camarades des Mines qui n'ont peut-être pas sous la main, comme ceux des Ponts et Chaussées, l'Annuaire des Travaux Publics, j'indique que j'ai 48 ans et suis Ingénieur en Chef depuis 1948, chargé, à la Direction des Routes, du Service Spécial des Autoroutes. Comme Ingénieur Ordinaire, j'ai été affecté successivement à des Services Routiers, à Sarreguemines, Metz et Strasbourg, puis à Versailles en 1939. Guerre de 1939-40 dans une Division d'Infanterie motorisée, la Belgique, Dunkerque, dont je suis peut-être le dernier parti, en barque et à la rame avec quelques sapeurs, au matin du 4 juin 1940.

Atteint par les lois raciales dictées par l'occupant, la solidarité professionnelle intervint pour moi ; le Corps même des Ponts et Chaussées m'étant interdit, je suis reclassé dans le Cadre Latéral et, à ce titre, attaché au Commissariat aux Sports, où je réussis, sans dommages irrémédiables, à attendre la Libération ; je suis alors affecté au Service Ordinaire de la Seine.

Ainsi, ma carrière est presque exclusivement routière, en Province et à Paris. Mais différentes possibilités m'ont été offertes de sortir d'une spécialité exclusive : mission de quatre mois au Etats-Unis, stages à l'Institut des Hautes Etudes de Défense Nationale et au Centre des Hautes Etudes Administratives, Conseiller Technique au Comité National de l'Urbanisme, etc..., tandis qu'une activité annexe, comme Ingénieur en Chef Régional pour les Transports en temps de Guerre me donne des vues sur un autre secteur d'activité du Ministère des Travaux Publics.

J'ajouterai, pour être complet, qu'un de mes frères, du Corps des Mines, m'unit à la deuxième Section de notre Association.

Ce curriculum vitæ rédigé, je dois confesser que, jusqu'à présent, je n'avais accordé chaque année à l'Association du P.C.M. que les quelques heures de la lecture du Bulletin, de la présence à une Assemblée Générale ou à un banquet. Inopinément, on m'a demandé — non pour mes mérites particuliers, je ne me flatte que d'avoir ceux de nous tous — mais simplement pour des raisons qui restreignent singulièrement le choix (âge, activité, résidence, etc...) de prendre la présidence du P.C.M. ; je n'ai pas cru pouvoir me dérober à cet honneur et à cette charge ; je suis sensible à l'un et m'efforcerais de remplir l'autre avec tout mon dévouement et au mieux des intérêts moraux et matériels de tous les Camarades.



Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. du 21 Mars 1954

Procès-Verbal de l'Assemblée Générale ordinaire annuelle du Dimanche 21 Mars 1954

Les Membres du P.C.M. se sont réunis en Assemblée Générale Ordinaire Annuelle, le dimanche 21 mars 1954, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président de l'Association. La séance est ouverte à 14 heures 30.

1° RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT

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

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

- Procédure des Assemblées Générales ;
- Méthodes de travail du P.C.M. ;
- Statut Général de la Fonction Publique et Comité d'Etude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique ;
- Nécessité pour le P.C.M. de faire une certaine publicité ;
- Décret du 16 novembre 1953 ;
- Commission Administrative Paritaire ;
- Utilisation des voitures personnelles pour les besoins du service ;
- Droit de grève.

Avant de passer à l'examen de ces diverses questions, M. **Lesieux**, Président de l'Amicale d'Entr'Aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, fait un court exposé de la situation actuelle de cette Société ; celle-ci doit faire place à des charges croissantes et il est regrettable que le nombre des adhérents partiels n'atteigne pas le minimum qu'il devrait avoir ; il fait un appel pressant aux Camarades pour que ceux qui n'ont pas encore adhéré à cette œuvre de solidarité apportent nombreux leur participation. M. **Buteau** s'associe à cet appel.

Procédure des Assemblées Générales.

Au sujet de l'approbation du rapport moral du Président, M. **Chary** observe qu'il faudrait mettre aux voix le rapport par sections, pour sauvegarder le droit des Camarades qui, tout en approuvant l'ensemble de ce rapport, entendent faire des réserves sur certains points. A la suite d'un échange de vues, il apparaît que les Camarades qui le désirent peuvent demander une discussion sur ces points particuliers et proposer à leur sujet toute motion qu'ils jugeraient utile.

Méthode de travail du P.C.M.

M. **Bonitzer** estime que le Comité du P.C.M. a été trop

timide au cours de l'année écoulée. Il s'est trop borné à étudier les problèmes, sans chercher à exercer une action efficace. Il sait bien que le moment est peu propice à une telle action ; mais il constate que le seul sujet de satisfaction enregistré a été la parution du décret du 16 novembre 1953, qui reste cependant inappliqué. Il pense que le Comité du P.C.M. devrait établir des contacts à l'extérieur et ne pas se contenter de ceux avec l'Administration Centrale du Ministère des Travaux Publics et le Comité de Liaison et d'Etude pour la Défense de la Fonction Publique. Il lui paraît, en particulier, nécessaire de prendre des contacts avec la Presse et les Parlementaires.

M. **Carpentier** appuie ce point de vue ; il estime également que le Comité du P.C.M. ne fait pas montre d'une énergie suffisante.

M. **Brunot** souhaite plus particulièrement des contacts avec les Parlementaires.

Nécessité pour le P.C.M. de faire une certaine publicité.

M. **Favier** estime que le P.C.M. devrait faire une publicité égale à celle qu'ont faite d'autres Corps de fonctionnaires ou des agents des Services Publics, sur leur situation matérielle ou morale et sur leur activité.

M. **Armengaud** se demande si les avantages de cette publicité sont bien certains.

M. **Lerouge** pense que nous n'y avons rien à perdre en tout cas.

M. **Favier** estime qu'il faudrait en particulier attirer l'attention sur la disparité des traitements des Ingénieurs de l'Etat et des Ingénieurs du secteur semi-public.

M. **Brunot** signale l'usage abusif par des organismes privés de certains renseignements donnés par les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées.

M. **Buteau** pense qu'il faut être très prudent dans la diffusion de communiqués, ceux-ci étant presque toujours déformés ; il estime que les interventions auprès des hommes politiques doivent être peu nombreuses et précises. Il rappelle que les enquêtes faites auprès des Camarades ont donné des résultats insuffisants. Il signale en outre que les interventions doivent être faites en temps opportun. Il souligne, en citant un cas précis, que le Comité n'a pas renoncé à faire des études destinées à un grand retentissement à l'extérieur. Il estime enfin que les actions des Agents du secteur semi-public ne sont pas toutes heureuses.

M. **Prud'homme** relève, au nom des Camarades qui sont en Service détaché dans le secteur semi-public, les erreurs commises dans le jugement porté sur ces Ingénieurs.

M. **Bonitzer** constate que la prudence a conduit le Comité du P.C.M. à une paralysie générale.

M. **Buteau** s'élève contre cette opinion.

M. **Serre**, évoquant la publicité faite par d'autres grou-

pements que le P.C.M., souhaite une publicité sans caractère revendicatif, portant sur des travaux exécutés par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

M. **Bonitzer** souligne qu'une telle publicité sera difficile à faire, étant donné que l'on fail de moins en moins de travaux.

M. **Carpentier** estime que nos deux Corps se doivent d'informer le public.

M. **Olivier** se demande si la publicité ne sera pas rendue difficile par la nécessité d'obtenir des autorisations préalables de l'Administration.

M. **Favier** rappelle sa demande de publicité sur les traitements comparés des Ingénieurs de l'Etat et du secteur semi-public.

M. **Buteau** souligne que des publications ont été faites sur cet objet précis, mais n'ont eu aucun résultat.

M. **Olivier** signale les difficultés de faire des comparaisons absolument justifiées.

Statut général de la Fonction Publique et Comité de Liaison et d'Etude pour la Défense de la Fonction Publique.

M. **Bonitzer** estime que le P.C.M. doit s'efforcer d'obtenir avant tout l'application du Statut Général des Fonctionnaires, notamment de son article 32. Il estime que les Ingénieurs vont être de plus en plus dans l'impossibilité de recruter des collaborateurs de valeur.

M. **Brunot** souligne que le rapport moral ne néglige pas ces préoccupations.

MM. **Bonitzer** et **Serre** présentent chacun un projet de vœu pour clore le débat sur les trois questions précédentes. Ces projets sont mis aux voix ; seul le projet déposé par M. **Serre** est adopté par l'Assemblée Générale, avec le texte suivant :

« L'Assemblée Générale fait confiance au Comité du P.C.M. pour qu'il renforce son action dans le double sens suivant :

« — 1°) défendre les intérêts moraux et matériels des Corps des Ingénieurs des Mines et des Ponts et Chaussées ;

« — 2°) porter à la connaissance des autorités et du public les résultats des réalisations et des difficultés rencontrées par les Services des Ponts et Chaussées et des Mines, comme le font d'autres Services techniques d'Etat et les Entreprises publiques ».

Décret du 16 novembre 1953.

M. **Colas** signale, au nom du Groupe de Bordeaux, que les Ingénieurs Ordinaires attendent toujours l'intervention de l'arrêté d'application du décret leur conférant l'indice maximum 550.

M. **Buteau** fait connaître que le texte de cet arrêté n'est toujours pas revêtu de la signature du Secrétaire d'Etat au Budget. Il signale cependant que la Direction du Budget a fait connaître son accord. Il pense donc que la signature du Secrétaire d'Etat n'est plus qu'une question de jours.

Commission Administrative Paritaire.

M. **Chary** estime que cette question a fait quelques progrès depuis plusieurs mois. Il demande des précisions sur les derniers développements de l'affaire concernant

un de nos Camarades, dont la mutation d'office est envisagée par l'Administration.

M. **Buteau** donne lecture de la lettre qu'il vient d'adresser à M. **Chastellain**, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, demandant que le Camarade en cause soit convoqué devant le Conseil Général des Ponts et Chaussées fonctionnant en Comité d'Enquête.

L'Assemblée Générale approuve à l'unanimité les termes de cette lettre.

Utilisation des voitures personnelles pour les besoins du service.

M. **Serre** attire l'attention sur la situation faite aux Ingénieurs classés dans les groupes A et B à la fin du 1^{er} trimestre 1954 et signale que les parcs de voitures administratives seront insuffisants quand les Ingénieurs renonceraient à utiliser leurs voitures personnelles.

M. **Buteau** donne connaissance à l'Assemblée du texte d'une lettre adressée le 26 janvier 1954 par M. **Chastellain** à M. le Président du Conseil des Ministres, ainsi que de longs extraits d'une lettre adressée ce même jour par M. **Chastellain** à M. **Edgar Faure**. Il signale les efforts faits depuis par les représentants de notre Administration Centrale aux diverses réunions interministérielles, pour régler cette affaire. Il signale qu'elle a été réglée pour les Ingénieurs du Génie Rural et des P.T.T.

MM. **Buteau**, **Bonitzer** et **Chaffardon** donnent des renseignements à l'Assemblée sur la position prise par les Syndicats d'Ingénieurs T.P.E.

Une longue discussion s'instaure sur l'action nécessaire à la conclusion immédiate de cette affaire, notamment sur une cessation immédiate de l'utilisation de voitures personnelles pour les besoins du Service.

L'Assemblée décide finalement d'inviter le Comité du P.C.M. :

— 1°) à demander à l'Administration de poursuivre ses efforts ;

— 2°) de faire connaître aux Syndicats des Ingénieurs T.P.E. que le P.C.M. est prêt à faire cause commune avec eux dans cette affaire.

Droit de grève.

M. **Brunot** fait connaître que le Groupe d'Orléans estime que la position prise par le Comité du P.C.M. au mois d'août dernier ne doit pas être considérée comme une position de principe, ni comme un précédent à invoquer à l'avenir.

M. **Bonitzer** estime que le Comité du P.C.M. a donné, à cette occasion, l'impression qu'il cherchait davantage à dégager des arguments en faveur de l'Administration qu'en faveur des Ingénieurs.

M. **Armengaud** souhaite que l'Assemblée Générale prenne position afin que les membres du Comité n'aient pas à se demander si leur point de vue coïncide avec celui de la majorité des membres de l'Association.

M. **Bonitzer** signale la position prise à ce sujet par le Groupe d'Amiens.

M. **Lesieux** appuie le point de vue exprimé par M. **Brunot**, qui est finalement adopté par l'Assemblée Générale.

**

Avant de mettre aux voix l'ensemble du rapport moral,

M. **Buteau** donne connaissance d'une note d'observations de M. **Dautezac**, sur l'exercice des contrôles confiés aux Services des Ponts et Chaussées par des Ministères autres que ceux des Travaux Publics et de l'Industrie et du Commerce. L'examen fait apparaître que les questions posées ne paraissent pas présenter un caractère de généralité ; la note de M. **Dautezac** appelle donc seulement une réponse du Comité.

La discussion étant déclarée close, l'Assemblée Générale, tenant compte des explications et observations présentées, approuve à l'unanimité le Rapport Moral du Président **Buteau**, auquel elle adresse, sur la proposition de M. **Brunot**, ses vives félicitations et ses remerciements pour la bonne administration de l'Association pendant les quatre années de sa présidence.

2° RAPPORT FINANCIER DU TRÉSORIER

M. **Prot**, Trésorier, donne lecture de son rapport financier de l'Exercice 1953 et projet de Budget pour l'Exercice 1954. Le texte de ce rapport est annexé au présent procès-verbal.

La Commission de Vérification des Comptes, après avoir pris connaissance des comptes de l'année 1953, ainsi que des explications fournies par le Trésorier :

— fait connaître qu'elle n'a aucune observation à formuler et propose à l'Assemblée Générale d'adopter ces comptes ;

— propose, en outre, d'adresser au Trésorier ses félicitations et chaleureux remerciements pour la clarté de la présentation et pour le dévouement avec lequel il assure une aussi lourde charge.

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

3° RENOUVELLEMENT DU TIERS SORTANT DU COMITÉ

Le dépouillement des votes pour le renouvellement du tiers sortant des Membres du Comité donne les résultats suivants :

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

MM. Wennagel	150 voix
Baudet	149 —
Liffort de Buffévent	146 —

Mothe Pierre	145 —
Banette	1 —
Bécker	1 —
Bonnet	1 —
Bouzoud	1 —
Coquand	1 —
Esmiol	1 —
Prot	1 —

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élus comme Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées, pour trois ans, MM. **Wennagel**, **Baudet**, de **Buffévent** et **Pierre Mothe**.

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

MM. **Fischesser**, **Proust** et **Pierre Robert**, chacun 34 voix.

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élus comme Délégués à la Section Mines, pour trois ans, MM. **Fischesser**, **Proust** et **Pierre Robert**.

Par ailleurs, le Président fait connaître que les Groupes ci-après ont désigné les Délégués suivants pour trois ans :

- Groupe de Paris : MM. **Lambert** et **Prot** ;
- Groupe d'Orléans : M. **Brunot** ;
- Groupe de Nancy : M. **Cachera** ;
- Groupe d'Afrique du Nord : M. **Agard**.

Les Groupes du Mans, d'Afrique du Nord et de Toulouse ont, d'autre part, remplacé respectivement :

- M. **Pavaux**, qui devait sortir en 1956, mais qui était démissionnaire, par M. **Fertin** ;
- M. **Collin**, qui devait sortir en 1955, mais qui était démissionnaire, par M. **Georges Meunier** ;
- M. **Milâlet**, qui devait sortir en 1955, mais qui était démissionnaire, par M. **Rostand**.

M. **Meunier** avait signalé, au début de la réunion de l'Assemblée Générale, qu'il représentait plus précisément au sein du Comité les Camarades de Tunisie et du Maroc. Il en résulte que les deux Délégués du Groupe de l'Afrique du Nord résident à Paris et que l'un, M. **Meunier**, représente plus spécialement les Camarades de Tunisie et du Maroc et l'autre, M. **Agard**, les Camarades d'Algérie. L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 18 heures 30.

Le Secrétaire, P. Filippi.	Le Président, L. Buteau.
--------------------------------------	------------------------------------

Rapport moral du Président du P.C.M. en 1954

CHAPITRE I

AFFAIRES COMMUNES AUX INGENIEURS DES MINES ET AUX INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES

§ 1. a) Situation numérique et financière de l'Association.

Le P.C.M. groupait 1.514 membres au 31 décembre 1953, contre 1.486 au 31 décembre 1952, soit une augmentation de 28 unités en faveur de l'Exercice 1953, dont 19 pour le Corps des Ponts et Chaussées et 9 pour le Corps des Mines.

Cette augmentation d'effectif est due à l'adhésion unanime des Ingénieurs Elèves entrés en 1953 à l'Ecole des Mines et des Ponts et Chaussées comme à celle des Ingénieurs entrés dans nos deux Corps à la suite d'examens professionnels ou d'intégration ; cette unanimité marque la vitalité de l'Association et vous tiendrez, j'en suis sûr, à joindre vos remerciements aux miens aux jeunes Camarades comme aux nouveaux promus pour la confiance qu'ils nous témoignent ainsi.

En contre-partie, nous avons à déplorer les pertes imputables aux décès et à la démission de quelques Camarades retraités ou ayant quitté l'Administration.

L'exposé de notre Trésorier vous précisera la situation numérique de notre Association ainsi que sa situation financière. Je félicite ceux d'entre vous qui, répondant à ses appels, se sont déjà libérés de leurs cotisations pour 1954 : grâce à eux, notre Trésorerie se trouve dans une situation satisfaisante, qui a permis notamment de poursuivre la rénovation et la revalorisation du portefeuille de l'Association. Et j'engage les retardataires, toujours trop nombreux, à se mettre en règle dans les délais statutaires, c'est-à-dire avant la fin du mois. Dois-je encore rappeler, après les nombreux communiqués du Bulletin, que les taux des cotisations sont des plus modérés, inférieurs à la fois aux maxima permis par nos Statuts et aux taux fixés par d'autres Groupements analogues au nôtre ?

Une facilité nouvelle vous a d'ailleurs été apportée, en vous permettant de verser à l'avance cinq fois votre cotisation annuelle. A défaut du rétablissement des cotisations perpétuelles — qui ne semble d'ailleurs pas rencontrer la faveur générale, aucune réponse n'ayant été faite à la question posée à ce sujet par la voie du Bulletin — cette mesure vous dégage, pendant plusieurs années consécutives, du soin de savoir si vous êtes en règle avec notre Trésorier ; c'est celui-ci qui endosse ce souci à votre place et qui vous fera savoir, en temps opportun, la situation de votre compte. Libérez-le donc, en échange, d'avoir à répéter ses appels.

Je note d'ailleurs avec satisfaction que la formule proposée connaît un certain succès puisque dès Janvier, 62 Sociétaires l'ont utilisée, auxquels 38 sont venus se joindre ensuite ; au total plus de 350.000 francs ont été ainsi versés à notre Caisse au 1^{er} mars.

b) Le Bulletin.

Les résultats financiers de l'édition du Bulletin sont restés dans les prévisions budgétaires : les dépenses d'édition se sont élevées à 3.487.572 francs et les recettes de publicité à 3.209.347 francs, soit un excédent de dépenses de 278.225 francs contre une prévision budgétaire de 400.000 francs.

Le contrat qui nous liait au fermier de la publicité depuis le 1^{er} janvier 1949 est venu à expiration avec le numéro de décembre 1953. L'expérience de ces cinq années a montré les avantages de la formule servant de base à ce contrat, mais aussi a mis en évidence quelques défauts d'application. Aussi, après avoir dénoncé le contrat, le Comité en a élaboré un nouveau, tenant compte de ces renseignements, que le fermier de la publicité a accepté et qui a pris effet, pour cinq ans, avec le numéro de janvier 1954.

Mais pour qu'un tel contrat donne des résultats satisfaisants, il importe de conserver au Bulletin son caractère d'information technique générale : Je réitère donc mes appels antérieurs pour que chacun veuille bien lui apporter sa collaboration et lui assure le volant d'articles nécessaires à sa rédaction ; il aidera ainsi non seulement à conserver à notre organe de liaison l'importance et la qualité dans sa présentation dignes de nos Corps mais aussi à éviter des difficultés insurmontables que l'absence de « copie » ne tarderait pas à susciter. Je répète encore qu'il me paraît facile à tous ceux d'entre vous qui préparent, pour les revues spécialisées, une étude complète, d'en réserver le résumé à notre Bulletin.

c) Tournées et voyages.

Nos tournées continuent à connaître un succès considérable. Après la visite de Flins, à laquelle beaucoup d'entre vous ont procédé à l'occasion de notre dernière Assemblée Générale, deux tournées successives ont parcouru, en juin-juillet 1953, l'Angleterre et l'Ecosse, en suivant le même itinéraire. L'ensemble des participants à ces voyages ont bien voulu reconnaître la bonne organisation qui caractérisait ceux-ci, ainsi que leur prix de revient intéressant. Pour la première fois même depuis de nombreuses années, il est arrivé que notre fidèle Secrétaire a pu, à l'issue du dernier voyage, adresser une petite ristourne à chacun des voyageurs.

Demain, vous allez participer nombreux à la très intéressante visite du Laboratoire National d'Hydraulique de Chatou. Nombreux également sont ceux d'entre vous qui se sont déjà inscrits en vue de la tournée en Scandinavie qui, en raison de son succès, va également devoir être organisé en deux voyages successifs. Du moins faisons-nous actuellement des efforts dans ce sens, car, si le premier voyage est certain, nous avons quelque difficulté à mettre sur pied le second, en raison des faibles ressources hôtelières des pays que nous nous proposons de visiter et de la vogue qu'ils connaissent actuellement. Le programme établi paraît devoir jumeler dans de bonnes proportions l'intérêt technique et l'intérêt touristique.

§ 2. Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Renouveaulement du Comité Technique Paritaire.

Je ne m'étendrai pas sur les relations du P.C.M. et des divers Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ; je me bornerai à signaler que, suivant la procédure déjà suivie pour les précédentes désignations de représentants des Ingénieurs des Ponts et Chaussées au sein du Comité Technique Paritaire près l'Administration Centrale, le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a soumis ses propositions en vue du renouvellement de ce Comité à l'accord du P.C.M. ; les mandats antérieurs ont été purement et simplement reconduits.

§ 3. Amicale d'Entr'Aide.

Si vous le voulez bien, notre Assemblée Générale cédera la place tout à l'heure, pour quelques instants, à celle de l'Amicale d'Entr'Aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, ainsi qu'il a été annoncé au dernier Bulletin du P.C.M. Mais je voudrais, auparavant, au nom du P.C.M., remercier une fois encore les Camarades qui se dévouent au fonctionnement de l'Amicale et lancer, une fois encore, un appel pour que ses rangs grossissent le plus possible. Si ses statuts ne lui permettent plus d'accepter d'adhérent complet que dans l'année qui suit la naissance du premier enfant, l'Amicale peut toujours accueillir les adhérents de solidarité. Or, le nombre de ceux-ci n'atteignait pas, au 1^{er} janvier dernier, la centaine. C'est insuffisant ; ceux d'entre nous dont l'âge et la situation de famille leur permettent de penser que leur disparition n'aurait pas de conséquences matérielles graves pour leurs enfants doivent venir aider les plus jeunes ; la mort récente de notre Camarade **Nizery**, Directeur du Laboratoire de Chatou

que vous allez visiter demain, laissant à sa femme la charge de six enfants, est un affreux rappel des coups dont le destin peut nous accabler et auquel il n'est pas possible qu'aucun de nous reste indifférent.

§ 4. Méthodes de travail. — Les Groupes.

Dès sa première réunion qui a suivi l'Assemblée Générale de 1953, votre Comité s'est préoccupé de rechercher des méthodes de travail qui répondraient le mieux aux observations et suggestions qui avaient été formulées lors de cette Assemblée Générale. Il a jugé qu'il convenait, sans les supprimer, d'assouplir le fonctionnement des Équipes, en laissant au Chef d'Équipe le soin d'étudier ou de faire étudier, par un ou quelques Camarades, tel problème posé à son examen, ce ou ces Camarades jouant, en définitive, le rôle de rapporteurs devant le Comité. Il a décidé également de procéder, sur de tels problèmes, à la consultation de tous les membres de l'Association, par le moyen d'avis publiés au Bulletin.

Je suis obligé de constater que si la première mesure s'est révélée efficace, grâce au concours dévoué de quelques-uns, notamment au sein même du Comité, — alors que l'appel lancé à des rapporteurs volontaires est resté sans écho — la seconde n'a donné que de très faibles résultats. Les questions posées au Bulletin :

- Utilisation des voitures personnelles. Frais de missions et tournées,
- Remplacement des classes d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées par des échelons,
- Commission Administrative Paritaire des Ingénieurs des Ponts et Chaussées,
- Rétablissement des cotisations perpétuelles et des abonnements collectifs,

n'ont valu à leurs rapporteurs aucun concours ou presque ; je dois faire exception pour une note de notre Camarade **Cachera** « Techniciens et Distributeurs de Crédits » qui lui a valu de nombreux commentaires approbatifs, j'y reviendrai dans un instant.

Ainsi les membres de l'Association ne paraissent pas d'une façon générale manifester un intérêt suffisant pour les travaux du Comité ; ou bien, s'ils le manifestent c'est, si je puis dire, d'une façon négative, soit en critiquant ce qu'ils jugent être de l'inaction, soit en signalant leur désaccord sur tel point de vue mais sans formuler le leur d'une façon précise.

Sans doute me direz-vous que le mutisme de la plupart signifie une entière confiance dans le Comité, dans la sagesse de ses décisions. Je dois répéter, après mes appels des années précédentes, qu'une telle attitude n'est pas suffisante.

Votre Comité doit faire face à de lourdes tâches, de graves questions sollicitent à tout moment son attention, qui doivent faire l'objet de prises de position rapides, j'en évoquerai quelques-unes au cours de cet exposé. Ses membres qui consacrent aux études nécessaires une part importante de leur temps, alors que leur service même ne leur laisse guère de loisirs, avec un dévouement auquel je tiens à rendre ici grandement hommage en soulignant combien ils allègent ma tâche, ont besoin d'être renseignés et soutenus par les commentaires spontanés de tous. Il serait vain de critiquer les méthodes de travail du Comité, si chacun n'apporte pas son concours au tra-

vail commun. Le Comité doit se sentir animé à chaque instant par la participation de tous les Camarades aux études qu'il entreprend.

C'est donc un nouvel et pressant appel que je vous adresse afin que vous participiez, d'une façon plus active, plus positive, aux travaux de votre Comité ; de cette participation dépend étroitement la force avec laquelle le P.C.M. peut prétendre représenter et défendre les intérêts matériels et moraux de nos deux Corps.

Mon appel s'adresse particulièrement à nos Camarades Mineurs. La Sous-Section Mines ne manifeste en effet aucune activité. Sans doute les problèmes qui ont retenu cette année l'attention de ces Camarades ont-ils été communs à nos deux Corps et seront traités dans le présent chapitre ; et j'en évoquerai un autre, qui a dû être réglé directement à l'échelon administratif seulement en ce que la solution qui lui a été donnée peut concerner les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Quoi qu'il en soit, je veux croire que si les liens administratifs qui unissaient autrefois les deux Corps se sont distendus depuis qu'ils relèvent essentiellement de deux Ministères différents, les liens nés d'une même formation et d'une longue tradition demeurent toujours aussi forts.

Je me réjouis par contre de la vitalité marquée des Groupes de province et dont j'ai pu être le témoin direct en assistant à quelques-unes de leurs réunions, comme je l'avais fait les années précédentes.

J'insisterai sur l'intérêt de ces réunions. Outre que leur régularité contribue à resserrer les liens de camaraderie, elle contribue à créer une habitude qui incite les Camarades à réserver quelques heures à ces contacts et à les faire ainsi participer à la vie du Comité ; et je remercie les Délégués de Groupes qui veillent ainsi à maintenir les liens indispensables à la vie de notre Association.

Après un long sommeil, le Groupe de Toulouse auquel j'avais adressé quelques reproches l'an dernier, a enfin tenu une réunion, récemment, à laquelle j'ai eu le plaisir de constater qu'il était bien vivant.

Par contre, celui de Paris, après l'essai tenté il y a deux ans, n'a pas donné signe de vie, sinon pour vous accueillir dans la visite que vous ferez demain au Laboratoire de Chatou. C'est peu, pour un Groupe de son importance numérique ; reconnaissons à sa décharge qu'il est très divers et qu'en définitive Paris n'est un lieu de rencontres faciles que pour les Camarades... de province.

Je ferai une mention spéciale également du Groupe d'Afrique du Nord, dont les Délégués ont appelé l'attention sur les problèmes particuliers que posait sa représentation. Si le « P.C.M. Algérie » donne l'occasion aux Ingénieurs de ce territoire de se réunir et d'étudier les problèmes qui leur sont propres, les Camarades en service en Tunisie et au Maroc n'ont que peu de liens entre eux et avec les premiers ; leurs problèmes sont d'ailleurs distincts ; enfin, il est certes plus commode actuellement de venir de Tunisie ou du Maroc à Paris qu'à Alger.

Une nouvelle représentation du Groupe Afrique du Nord paraissait donc souhaitable, que votre Comité a jugé pouvoir, au moins provisoirement, suggérer aux intéressés selon les modalités suivantes, ceci afin d'éviter tout au moins dans l'immédiat, une modification des Statuts, imposant elle-même une Assemblée Générale extraordi-

naire : les deux Délégués de ce Groupe seraient désignés au second degré, en quelque sorte, entre des correspondants (1 ou 2 par territoire) choisis respectivement par les Camarades d'Algérie, du Maroc et de Tunisie ; ces correspondants auraient la charge de renseigner les Délégués sur les problèmes intéressant leurs mandants et pourraient d'ailleurs — les séances de travail du Comité étant ouvertes à tous — venir exposer directement ces problèmes au Comité.

Cette formule a été retenue par les Camarades d'Afrique du Nord, mise au point comme suit : chaque territoire aura deux correspondants, l'un sur place, l'autre à Paris ; des trois correspondants parisiens, deux seront Délégués au Comité, l'un au titre de l'Algérie, l'autre au titre du Maroc et de la Tunisie ; c'est dans ces conditions que les Camarades **Agard** et **Meunier** représenteront l'Afrique du Nord au prochain Comité.

Je signale cependant que nos Camarades tunisiens ont demandé une représentation spéciale, qui devra par conséquent faire l'objet d'une Assemblée extraordinaire.

§ 5. Attributions Générales — Enseignement et Culture.

Au cours de l'année, nous nous sommes essentiellement préoccupés de rechercher des réalisations immédiates à objectif limité, dans le cadre du programme d'action élaboré comme suite à l'enquête de l'Equipe « Attributions Générales ». Il nous est en effet apparu que cette manière de procéder était la seule susceptible de conduire à des résultats pratiques, et qu'elle aurait le mérite d'amorcer les réformes plus importantes qui demeurent bien entendu notre objectif de fond.

L'essentiel de notre effort est exprimé dans la lettre à M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, en date du 8 juillet 1953 et que je résumerai en rappelant qu'elle préconise des mesures immédiates sur les trois points suivants :

- Formation des Ingénieurs,
- Etudes des Projets,
- Essaimage dans les autres Ministères.

Notre lettre a fait, nous le savons, l'objet d'une étude très attentive de la part de M. le Ministre et de la part de plusieurs Directions de l'Administration Supérieure. Dans sa réponse, M. le Ministre prend en considération les propositions que nous lui avions adressées, déclare qu'il compte en poursuivre la réalisation, et signale d'ores et déjà certaines interventions qu'il a faites dans le sens de nos suggestions.

Sans vouloir exagérer les résultats obtenus, ni la portée de notre intervention, il est cependant permis de penser que grâce à notre enquête, un courant d'idées nouvelles s'est fait jour, dont les signes avant-coureurs apparaissent déjà : on peut citer dans ce sens, par exemple, l'organisation de cycles d'études routières sur l'initiative de la Direction des Routes, le projet de rencontres analogues entre techniciens des travaux maritimes proposé à notre Directeur des Ports qui a bien voulu en accepter le principe, l'invitation de participer au Centre d'Etudes Sidérurgiques.

D'aucuns trouveront peut-être que les résultats sont encore minces, au regard du programme ambitieux que nous avons dressé ; nous ne le contestons pas, mais nous pensons aussi qu'on aurait tort de tomber dans un pessimisme exagéré.

En effet, ce qui compte à nos yeux c'est qu'aujourd'hui un problème a été enfin posé ; tout un ordre de préoccupations dont nous avons plus ou moins obscurément conscience, a été mis en pleine lumière : nous savons maintenant dans quel sens nous aurons à développer nos efforts ; un mouvement d'opinion est né ; cela compte.

Mais nous sommes seulement au début d'un mouvement qui doit aller en s'amplifiant ; le redressement auquel nous travaillons dispose maintenant d'un programme ; bien que les premières tentatives soient encore timides, notre action doit avec le concours de tous s'épanouir et c'est pourquoi je ferai, à nouveau, appel à toutes les bonnes volontés pour travailler à la réalisation d'un ensemble de mesures qui doit contribuer à rehausser le prestige de notre Corps.

§ 6. Réforme Administrative et Déconcentration.

J'avais fait état, l'an dernier, des projets gouvernementaux relatifs à la réforme administrative (projet Guy Petit) qui soulevaient de notre part, comme de celle de notre Administration, de sérieuses réserves. Ces projets avaient été abandonnés, mais il sont été repris sous la forme que vous connaissez, dans les décrets d'août et septembre 1953.

Votre Comité s'est trouvé en complet accord avec notre Administration, dont vous apprécierez sans aucun doute la position très ferme qu'elle a prise à l'égard de ces textes, du second notamment, afin d'obtenir le maintien, en faveur des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, Chefs de service, des délégations de pouvoirs qui leur étaient déjà consenties. Il a suivi avec vigilance les efforts de celle-là pour obtenir un règlement satisfaisant du problème posé.

Ces efforts ont abouti au décret du 2 février dernier pour les Services relevant directement de l'autorité du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, décret complété par ceux, analogues, relatifs aux attributions exercées sous l'autorité des Ministres de l'Industrie et du Commerce et de la Reconstruction et du Logement.

Plus peut-être que ce texte, la circulaire interministérielle du 3 février qui l'accompagne et celle plus récente de notre Ministère précisant les conditions dans lesquelles s'exercera l'intervention préfectorale en matière d'approbation du programme annuel d'entretien des routes nationales, répondent à nos légitimes soucis ; car, ainsi que le rappelle la première des circulaires citées :

« Ce régime (des pouvoirs propres de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et des délégations accordées par les textes antérieurs) a montré combien il était efficace et générateur de simplifications pour l'Administration et de commodités pour l'usager. Il a été jugé essentiel de le maintenir... »

et encore :

« Ainsi pourront être conservés les avantages d'un régime de délégations simple, logique, efficace, qu'une expérience de plus d'un quart de siècle a permis de mettre au point. Il ne s'agit d'ailleurs, en définitive que de consacrer une œuvre de déconcentration déjà réalisée et qui répondait, par avance, à l'un des buts essentiels du décret du 26 septembre 1953 ».

Aussi, je crois que nous devons nous féliciter, après

les appréhensions nées en septembre dernier, de la confirmation des pouvoirs de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Chef de service dans l'exercice de ses fonctions sous l'autorité du Préfet, autorité dont nous nous sommes toujours montrés respectueux. Ainsi le Préfet demeure, en fait, le coordinateur de l'action des Services, sans intervenir dans leur gestion même. Sans doute, le décret d'août 1953, lui confirme-t-il un droit de notation, que des circulaires antérieures de la Présidence du Conseil avaient rappelé, mais les rapports constants entre Préfets et Ingénieurs en Chef, la haute estime dans laquelle les premiers tiennent les Services des Ponts et Chaussées, permettent de penser que l'exercice de ce pouvoir ne donnera pas lieu à abus.

§ 7. Comité d'Etudes et de Liaisons pour la Défense de la Fonction Publique.

Votre Comité a suivi avec attention les travaux du Comité d'Etudes et de Liaisons auxquels il a participé par l'intermédiaire de ses représentants dans son sein qui ont d'ailleurs été appelés, au cours du dernier trimestre 1953, à présider les séances de travail, le Comité ayant décidé d'instaurer une présidence tournante trimestrielle.

Cette décision a coïncidé avec un examen général des buts à poursuivre et des moyens à mettre en œuvre.

En ce qui concerne les premiers, il a été jugé que le Comité d'Etudes et de Liaison devait s'attacher — en dehors de l'examen de questions courantes, à l'étude de questions de principe telles que la réforme administrative, la comparaison entre secteur public et secteur nationalisé, la hiérarchisation des traitements, la diminution du nombre des fonctionnaires, la simplification et la réduction des contrôles, le rôle des Commissions consultatives.

Ces dernières questions notamment ont été mises à l'ordre du jour sur ma demande, car j'estime que le Comité d'Etudes et de Liaison offre l'opportunité de contacts entre des fonctionnaires supérieurs de formation et d'attributions différentes permettant, d'étudier ce que sont les relations entre les Administrations auxquelles ils appartiennent, ce qu'elles devraient être et dégager ainsi les principes d'une saine organisation administrative, qui me paraît nécessaire à une réforme digne de ce nom et une revalorisation de la fonction publique.

En ce qui concerne les moyens, le Comité a décidé de désigner des rapporteurs pour chacune de ces questions essentielles et j'ai été conduit à accepter, pour le P.C.M., de rapporter, dans une première étude, les problèmes posés par l'abus des contrôles d'ordre financier et comptable.

En outre, le Comité d'Etudes et de Liaisons a poursuivi un certain nombre de démarches près des parlementaires, afin de les intéresser aux problèmes de base qui nous préoccupent notamment en vue du rétablissement de la hiérarchie indiciaire arrêtée en 1948 et, si possible à la constitution d'un groupe parlementaire de Défense de la Fonction Publique ; certaines des personnalités touchées ont fait à ces démarches un accueil dépassant la simple courtoisie et permettant d'augurer des résultats satisfaisants. Bien entendu, le Comité entend veiller à ce que l'action qu'il pourra ainsi faire naître ne soit pas détournée de son but, la revalorisation de la fonction publique, à des fins politiques et à ce que les éléments d'information objective qu'il pourra être appelé à fournir ne soient pas déformés.

En définitive, le Comité d'Etudes et de Liaisons s'est assigné pour but :

d'une part, d'obtenir une audience suffisante,

d'autre part, d'étudier certains problèmes en vue de dégager des positions de principe qu'il pourrait faire valoir et défendre, quand l'opportunité s'en présenterait.

Ce programme paraît certes ambitieux, mais vous considérez sans doute avec moi que le P.C.M. se doit de participer à de telles études, qui réservent complètement la liberté d'action de chacun des Groupements constitutifs du Comité, tout en assurant une communauté de vues, gage de l'efficacité.

Je crois, en particulier, que c'est à l'action du Comité de Liaison que nous devons chercher à obtenir la solution du problème de la revalorisation de nos traitements. Outre que l'action aura plus de poids si elle est conduite au nom d'un plus grand nombre, elle marque l'accord des fonctionnaires supérieurs pour obtenir, d'une part, une revalorisation générale, d'autre part, le respect de la hiérarchie, qui doivent être notre objectif pour les Services auxquels nous appartenons.

§ 8. Ingénieurs en disponibilité et en Service détaché - Régime de Retraites.

Le Comité s'est, par ailleurs, préoccupé de la situation des Camarades en disponibilité et du préjudice causé par la réglementation actuelle en matière de retraites à ceux d'entre eux placés en disponibilité avec moins de 30 ans de Service ; le 9 octobre 1953, a été adressée à M. le Secrétaire d'Etat chargé de la Fonction Publique et à M. le Secrétaire d'Etat au Budget, une lettre proposant des remèdes à apporter à cette situation ; cette lettre a été publiée au Bulletin du P.C.M. de novembre 1953.

Il s'est trouvé qu'au même moment d'autres grands Corps (Inspection des Finances et Administration Préfectorale en particulier) avaient des préoccupations analogues et avaient préparé un projet de décret tendant à régler cette question.

Des contacts ont donc été pris avec ces fonctionnaires et une visite a été faite en commun à M. le Ministre des Finances qui a immédiatement mis ses visiteurs en contact avec les membres de son Cabinet, pour examiner les dispositions à prendre en faveur des fonctionnaires en disponibilité ou en Service détaché dans le secteur semi-public.

La mesure envisagée à l'époque était la prise en charge des fonctionnaires en question par les Caisses de retraites complémentaires privées après versement, par l'Etat, d'un pécule à celles-ci. Cette solution s'est heurtée à l'opposition du Ministère du Travail. Les mesures actuellement envisagées par le groupement des Corps susvisés consisteraient ou bien dans l'adoption généralisée du système actuellement applicable aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées en Service à la S.N.C.F. ou bien dans la possibilité pour les fonctionnaires d'obtenir une retraite proportionnelle après 15 ans de services.

Ces questions sont à l'heure actuelle en cours d'étude à la Direction du Budget.

Enfin, le Comité d'Etudes et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique s'intéresse également au problème. Il a eu son attention appelée sur la proposition de loi déposée le 4 décembre 1953 devant l'Assemblée Nationale par M. Frédéric Dupont, qui tend à assurer la

coordination des régimes de retraites des cadres salariés des Administrations, Services et Entreprises divers avec les autres régimes relatifs aux Cadres.

§ 9. Notation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Le rapport moral de 1953 a indiqué comment les représentants du Syndicat Général au Comité Paritaire demandèrent, à la suite des travaux du P.C.M., et obtinrent que l'institution d'un nouveau système de notation soit ajournée pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il indiquait cependant qu'il avait paru possible à votre Comité d'adhérer à un système de notation très voisin de celui proposé initialement par la Direction du Personnel et qui paraissait susceptible d'être également approuvé par la Fonction Publique.

La question est revenue à l'ordre du jour lorsque votre Comité a étudié le projet de décret concernant la suppression des classes des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées et leur remplacement par des échelons. Il pouvait paraître en effet opportun de prévoir un avancement à travers ces échelons suivant les principes arrêtés par la Fonction Publique. Mais dans le même temps, nos Camarades Mineurs nous ont informés des difficultés auxquelles avait donné lieu l'application du nouveau type de notation défini pour eux par l'arrêté interministériel du 10 mars 1953, difficultés qui les ont conduits à s'opposer unanimement à cette application. Le Comité a estimé ainsi qu'il convenait d'adopter une ligne de conduite unique en ce qui concerne nos deux Corps et de revenir pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, sur l'avis qu'il avait émis précédemment. Aussi n'a-t-il prévu aucune modification du système de notation dans ce projet de décret en cause.

§ 10. Droit de grève — Mutations.

Les événements de l'année écoulée ont conduit le Comité à se pencher à nouveau sur le problème du droit de grève des fonctionnaires et particulièrement des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Evoquant ce dernier problème dans sa séance du 6 août, il a estimé que le P.C.M. ne pouvait pas entreprendre de démarches en faveur de tel Camarade suspendu pour fait de grève ou frappé de sanctions.

Il a cependant reconnu qu'il ne pouvait pas se désintéresser des problèmes que peut poser, à un Chef de Service, l'exercice du droit de grève par ses subordonnés, et a chargé une équipe, présidée par notre Camarade **Bouzoud** et constituée par des représentants des différents Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, d'étudier ce problème dans ses aspects moraux, juridiques et pratiques.

De même, des mesures de mutation envisagées par notre Administration à l'égard d'un de nos Camarades, basées sur le fait que l'expression publique de ses opinions politiques pourrait nuire à la bonne marche du Service, n'ont pas laissé le Comité indifférent.

Il a cependant estimé qu'il était difficile de fixer a priori dans quelles limites pouvait s'exercer la nécessaire liberté de l'Administration d'apprécier si un fonctionnaire était bien à sa place dans un Service donné, sans porter atteinte à la liberté d'opinion, étant bien entendu que la liberté

de manifester ses opinions a des limites que la jurisprudence a reconnues et que, de toute façon, les tribunaux administratifs conservent un pouvoir souverain d'appréciation.

Ainsi, une démarche du P.C.M. ne peut être basée, dans le cas d'espèce, comme dans tout autre, que sur des éléments d'information suffisamment précis que je dois honnêtement reconnaître n'avoir pu obtenir. Aussi bien, a-t-il été procédé à une enquête administrative qui ramènera, nous l'espérons, l'affaire à ses exactes proportions. En tout état de cause, le Comité entend bien, si un déplacement d'office est envisagé dans le cas actuel, rappeler à notre Ministre 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 : la démarche nécessaire à cet effet vient d'être faite.

§ 11. Taux de remboursement des frais de voitures personnelles.

Le rapport moral de 1953 avait signalé que, malgré toute une série de démarches auprès du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, démarches appuyées par la Direction des Routes, il n'avait pas été possible au P.C.M. d'obtenir une révision du régime de ces remboursements ni même une revalorisation des indemnités kilométriques pendant insuffisantes.

L'Assemblée Générale qui s'était émue de cette situation avait adopté, à une très forte majorité, une motion de M. **Crescent** qui invitait le Comité à se rapprocher de l'Administration pour faire aboutir cette question.

Un décret est intervenu le 21 mai 1953 modifiant les conditions de remboursement des frais engagés par les personnels civils de l'Etat à l'occasion de leur déplacements.

Le Comité et tout spécialement MM. **Cachera** et **Bo-nitzer** ont étudié longuement et analysé le texte en question constatant un certain nombre d'anomalies en particulier en ce qui concerne la puissance du véhicule dont chaque agent est autorisé à se servir. Il a constaté que, pour le kilométrage moyen parcouru par les fonctionnaires dépendant du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, le taux de remboursement d'un agent classé en catégorie A était inférieur à ce qu'il était sous le régime précédent. Le Comité s'est insurgé contre la position du Ministère des Finances qui s'obstine à ne pas comprendre que tout particulièrement en ce qui concerne les Corps des Ponts et Chaussées, la voiture personnelle est un « outil de travail ».

Le Comité a également constaté que, faute d'arrêté d'application, le décret est actuellement inapplicable. Il s'est également rapproché des Syndicats d'Ingénieurs T.P.E. pour effectuer les démarches communes tendant à sauvegarder les intérêts légitimes des Ingénieurs utilisant leurs voitures personnelles.

Le problème qui, actuellement, paraît le plus grave, est celui de la parution de l'arrêté fixant les catégories d'agents susceptibles de bénéficier d'une autorisation.

M. le Ministre des Travaux Publics a bien envoyé ses propositions dès le 3 août 1953, puis le 28 octobre 1953, les a rappelées le 7 décembre 1953 par la lettre que vous avez dû tous lire dans le Bulletin de février 1954. A ces propositions le Secrétaire d'Etat au Budget répondait le

8 janvier 1954 par des contre-propositions extrêmement décevantes et même surprenantes. Aussi, dès le 26 janvier, le Ministre des Travaux Publics a répondu comme il convenait à cette lettre. Votre Comité a apprécié avec satisfaction la position logique prise par notre Ministre.

La situation n'a pas évolué depuis cette date, malgré de nouveaux contacts avec l'Administration des Finances et, en attendant la solution du conflit, le Contrôleur des Dépenses Engagées ayant fait connaître qu'il n'apposerait son visa aux autorisations d'utilisation des voitures personnelles que lorsque l'arrêté serait en vigueur, tous les agents sont remboursés au taux de la catégorie B et sont ainsi appelés à faire l'avance d'une somme extrêmement importante.

La parution de l'arrêté concernant le Service des Mines se heurte à des difficultés analogues.

§ 12. Electricité.

L'équipe « Electricité » n'a pas eu à se réunir au cours de l'année écoulée.

Il convient cependant de faire le point des différentes questions pendantes :

En ce qui concerne les Etablissements Publics de Distribution dont la procédure avait été engagée en mai-juin 1950, aucune date ne peut être actuellement fixée en ce qui concerne leur mise en place.

En ce qui concerne la révision des Cahiers des Charges, le Cahier des Charges de Distribution Publique est pratiquement mis au point depuis plusieurs années (sauf en ce qui concerne la question de l'index).

Le Cahier des Charges du réseau d'alimentation générale a été à peu près totalement mis au point dans le courant de l'année 1953.

Pour ces deux Cahiers des Charges, aucune date n'est actuellement prévue quant à leur examen par le Conseil Supérieur de l'Electricité et à leur substitution aux Cahiers des Charges actuels. Une question d'ailleurs très délicate reste toujours en suspens, c'est celle du sort qu'il y a lieu de faire aux concessions de distributions aux services publics.

§ 13. Logement des Fonctionnaires.

Un Comité d'étude et de coopération pour le logement des agents de la Fonction Publique a été constitué dans le courant du premier semestre de l'année écoulée au sein duquel notre Association est représentée par notre Camarade **Lerouge**.

Suite à un communiqué publié dans le numéro du Bulletin du mois d'août 1953, une enquête a été effectuée en vue du recensement des besoins, enquête à laquelle une quarantaine de Camarades ont répondu, dont plus de la moitié en vue de disposer d'un logement dans la région parisienne.

Le Comité a étudié les problèmes administratifs et financiers que pose la question du logement des fonctionnaires d'un standing comparable à celui des membres de nos deux Corps ; l'action de ce Comité n'est pas étrangère au mouvement favorable qui s'est amorcé avec la parution du Décret du 9 août 1953 sur « l'attribution aux fonctionnaires de prêts garantis par l'Etat pour la construction de logement » dont les textes d'application sont aujourd'hui parus. Le Comité poursuit son action auprès

des Administrations compétentes en vue de promouvoir certaines opérations de construction ou tout au moins d'y faire participer les fonctionnaires désireux d'acquiescer à la propriété de leur logement.

Les Camarades qui ont manifesté leur intérêt pour la question — qui ne manque pas d'être complexe — sont ou seront tenus au courant des résultats de l'activité du Comité précité.

CHAPITRE II

AFFAIRES PARTICULIERES AUX INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES

§ 1. Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le Statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées demeure au centre des préoccupations de votre Comité. Cependant, conformément aux vues exposées dans le précédent rapport moral et adoptées par l'Assemblée Générale, votre Comité s'est attaché à poursuivre la réalisation de mesures partielles, susceptibles de mettre fin à certaines anomalies, voire injustices, dont souffre l'ensemble de ce Corps. Les difficultés non de principe, mais de fait, imputables à l'in vraisemblable inertie des Services du Budget et des Finances, n'ont pas permis d'avancer aussi rapidement qu'il l'eût souhaité dans cette voie.

Le projet de décret prévoyant une hors classe d'Ingénieurs Ordinaires dont je vous avais entretenu longuement a abouti finalement au décret n° 53.124 du 16 novembre 1953.

Par rapport aux propositions primitives du Ministère des Travaux Publics, ce décret présente les différences suivantes :

a) Pour obtenir une élévation à la hors classe, les Ingénieurs Ordinaires doivent compter au moins 12 années de Services Publics, dont 3 accomplies en qualité d'Ingénieurs de 1^{re} classe, tandis que le texte primitif préparé par l'Administration exigeait simplement 2 années au moins d'ancienneté dans la 1^{re} classe ;

b) Le projet préparé par l'Administration comportait un article supplémentaire, prévoyant que l'attribution d'un nouvel échelon d'une nouvelle classe en vertu des articles 2 et 3 du décret, ne pourrait remonter au-delà du 1^{er} janvier 1948 quelle que soit l'ancienneté dans l'échelon ou la classe antérieure, l'effet pécuniaire étant limité dans tous les cas au 1^{er} janvier 1953.

Cet article ne figure pas dans le décret n° 53.124, il a paru en effet préférable de ne pas insérer de dispositions ayant une incidence budgétaire mais de les reporter à l'arrêté d'application.

Cet arrêté comporte donc en définitive :

- la fixation des échelons de la hors classe (520-35-50)
- une correspondance entre les échelons actuels et futurs, des trois classes actuelles,
- la fixation de l'effet de l'arrêté au mois d'avril 1950 (date d'effet du Statut des Ingénieurs des Mines) et de son effet pécuniaire au 1^{er} juillet 1953.

En portant remaniement des indices des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, ce texte ne manquera pas de se traduire par une légère amélioration de la retraite des intéressés. La question paraît plus délicate pour ceux qui se trouveraient promus rétroactivement à la hors classe. La Direction du Personnel du Ministère des Travaux Publics

paraît cependant armée d'un précédent correspondant à des agents du Ministère des Finances.

Tel quel le texte n'a pas soulevé d'objection de la part du Secrétariat d'Etat au Budget ; il n'est cependant pas encore présenté à la signature de ce Ministre.

Les mêmes décret et arrêté prévoient que le grade d'Inspecteur Général ne comprend plus de classes mais seulement trois échelons (700-740-780) et fixent les correspondances entre les échelons actuels et futurs.

**

Fort de ce précédent, votre Comité a estimé opportun de préparer des textes analogues (décret et arrêté) substituant des échelons dans le grade (500 - 550 - 600 - 630 - 650) aux classes actuelles d'Ingénieur en Chef, position conforme aux vues générales de la Fonction Publique déjà concrétisées dans plusieurs Statuts dont celui des Ingénieurs des Mines. La difficulté à surmonter est que l'avancement d'un échelon au suivant doit laisser à l'Administration une certaine liberté d'appréciation dans les mérites de chacun. Nous nous sommes inspiré des règles générales fixées par le Statut Général de la Fonction Publique pour prévoir que la durée moyenne de séjour dans chaque échelon étant fixée à 2 ans, la durée effective pourrait varier de 1 an 1/2 à 2 ans 1/2, suivant les notes de l'intéressé, telles qu'elles apparaissent dans le système de notations actuel.

Les projets élaborés comportent également pour les Ingénieurs Ordinaires promus Ingénieurs en Chef, la possibilité d'accéder à un échelon correspondant à un indice supérieur ou au moins égal à celui qu'ils avaient comme Ingénieurs Ordinaires. Ainsi les Ingénieurs Ordinaires hors classe, ou les Ingénieurs Ordinaires de 1^{re} classe ayant plus de 4 ans d'ancienneté dans cette classe, pourraient accéder directement au 2^e échelon (indice 550). Les Ingénieurs en Chef actuellement promus avaient tous obtenu avant leur promotion un indice supérieur à 500 : ils auraient, si ces dispositions avaient été en vigueur précédemment, été promus directement au 2^e échelon (indice 550) et auraient atteint le 5^e échelon (indice 650) au bout d'une durée moyenne de 6 ans. Or à l'heure actuelle le temps nécessaire pour atteindre l'indice 650 est en moyenne de 10 ans 1/2, les Ingénieurs en Chef séjournant en moyenne 3 ans 1/2 dans la 2^e classe, 3 ans dans la première et n'atteignant l'indice 650 qu'après 4 ans de séjour dans la hors classe.

L'adoption de ces dispositions, dont nous avons saisi notre Administration, constituerait, estime votre Comité, une base de départ pour obtenir l'accès à un échelon plus élevé pour les Ingénieurs en Chef anciens, échelon dont la création avait déjà été évoquée dans le rapport moral de l'an dernier, pour ne pas citer le document plus ancien que constitue la lettre de notre Ministre à la Fonction Publique de décembre 1949 !

**

Je compléterai ces indications sur notre Statut, par celles ci-après intéressant nos Camarades en Service Outre-Mer.

D'une part, notre Administration a abandonné son projet relatif à un Service obligatoire des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans les départements d'Outre-Mer.

Quant au projet de Statut des Ingénieurs des Travaux

Publics de la France d'Outre-Mer, dont le P.C.M. avait été saisi, à la demande de notre Administration, seules celles-ci et la Fonction Publique ont fait connaître leurs observations et il apparaît probable que le Ministère des Finances, également consulté, différera sa réponse jusqu'au moment où notre propre Statut aura été établi. Le dossier paraît donc classé en attente : les observations formulées par votre Comité et qui ont fait l'objet de la lettre publiée au Bulletin du P.C.M. du mois de juin, y ont été jointes.

**

Votre Comité a d'autre part étudié la possibilité de créer et de faire fonctionner dès à présent la Commission Administrative Paritaire du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Plus précisément il a examiné les deux solutions suivantes :

1^o) Créer une Commission Administrative Paritaire en insérant dans le Statut actuel des Ingénieurs des Ponts et Chaussées les dispositions correspondantes de la loi du 19 octobre 1946 et du décret du 24 juillet 1947, modifié par celui du 5 novembre 1948, au besoin modifiées pour tenir compte des dérogations que le futur Statut devra comprendre ;

2^o) Créer la Commission Administrative Paritaire prévue par la législation de 1946 en rendant applicable au Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées sans plus attendre, dans les conditions prévues au titre II de la circulaire ministérielle (Fonction Publique) n° 88 du 9 juin 1948, l'ensemble des dispositions du Statut Général au sujet desquelles aucune dérogation n'est envisagée dans le projet de statut particulier

Au cours d'un premier examen de la question, le Comité avait estimé que la première solution, si elle conduisait à l'élaboration d'un texte volumineux, présentait par contre l'avantage que les attributions de la Commission Administrative Paritaire ainsi créée pourraient cependant être très exactement dès à présent celles de la Commission Administrative Paritaire à prévoir dans le Statut futur des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Il apparaissait d'autre part que la seconde solution se heurterait, de son côté, à une difficulté en ce qui concerne la présidence de la Commission. Les projets de Statut de l'Administration (art. 24) et du P.C.M. (art. 27) prévoient tous deux que par dérogation à l'article 21 du Statut Général, cette présidence sera assurée par le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Un examen plus approfondi, en cours actuellement, donne à penser que la première solution est, tout compte fait, la meilleure.

§ 2. Tableaux d'avancement au grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Le rapport moral de 1953 a rappelé le grave débat auquel avait donné lieu, en 1952, l'exclusion d'un des nôtres du tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef en 1951. Il a été indiqué à cette occasion que votre Comité avait présenté un mémoire introductif d'instance contre ce tableau et qu'il avait d'autre part présenté également un recours contentieux contre le tableau 1952.

Pendant l'année écoulée votre Comité a fait déposer contre le tableau de 1951 le mémoire ampliatif correspondant. Il a basé son recours pour excès de pouvoir sur

l'illégalité que présentait l'acte du Ministre des Travaux Publics. Il a aussi fait allusion au détournement de pouvoir sans l'invoquer explicitement en tant que chef de recours. Votre Comité a enfin déposé un nouveau recours contentieux contre le tableau de 1953.

D'autre part, votre Comité a été consulté par un certain nombre de Camarades ayant figuré sur les deux tableaux d'avancement de 1951 et 1952 auxquels le Ministère avait demandé leurs observations sur les recours déposés par notre Camarade. Le Comité a répondu à cette demande et a également fait connaître sa position aux autres Camarades intéressés faisant partie du P.C.M.

Le Ministère des Travaux Publics vient de présenter son mémoire en défense contre les recours présentés par le P.C.M. et par notre Camarade ; ce mémoire est en cours d'examen, mais votre Comité a pensé que cet examen n'excluait pas la recherche d'une solution équilibrable en faveur de notre Camarade.

§ 3. Commissions Départementales d'Investissement.

Le Comité s'est préoccupé de l'institution par un décret d'août 1953, des Commissions Départementales d'Investissement.

Vous savez tous qu'à la suite des observations formulées au Parlement, il a été décidé que ces Commissions ne s'intéresseraient pas aux opérations des collectivités locales. On peut alors se demander — et notre Administration ne s'est pas fait faute de souligner ce point — s'il était alors logique de maintenir leurs interventions dans les investissements de l'Etat ; elle s'est également élevée contre les prétentions du Ministère des Finances de régler des modalités de cette intervention, en dehors des Ministères techniques intéressés. Ceci n'a cependant pas empêché celui-là de persévérer dans son attitude, comme le prouve la parution de plusieurs circulaires sur le fonctionnement de ces Commissions. Il faut espérer que les solutions de sagesse triompheront et que définitive, les opérations décidées par le Ministre des Travaux Publics ne seront pas remises en question par une Commission irresponsable ; en tout état de cause, les dernières instructions des Finances reportant au 1^{er} juillet 1954 l'institution de ces Commissions ouvre un délai de réflexion.

§ 4. Fiches d'Investissement.

Le Comité s'est préoccupé des complications apportées aux Services de Comptabilité locaux par la tenue régulière d'une comptabilité des engagements pour le B.R.E. Compte tenu des renseignements qu'il a pu recueillir, le Comité a reconnu le bien-fondé de la mesure mais a estimé que le système actuel devait être modifié de manière à ne pas surcharger inutilement les services locaux. Il étudie les modifications à apporter à la procédure actuelle pour aboutir au but visé.

§ 5. Loi du 29 septembre 1948.

L'application de la loi du 29 septembre 1948 se poursuit normalement, ce qui ne veut pas dire que nous ne devons pas demeurer vigilants, car si certaines des attaques dont elle a été l'objet paraissent s'atténuer, d'autres naissent au contraire.

La proposition de loi de Léotard tendant, en fait, à vider cette loi de son contenu ne paraît pas, jusqu'à ce jour, avoir fait l'objet d'aucun rapport ; votre Comité avait préparé à ce sujet une note d'information destinée au rapporteur et a pris contact, par l'intermédiaire de Camarades qui lui ont offert leur concours, près de parlementaires successivement chargés de ce rapport. Il semble que la menace soit écartée de ce côté, d'autant que les Ingénieurs-Conseils désirent reprendre contact avec le P.C.M., dans le cadre que nous leur avons fait connaître, c'est-à-dire pour étudier les cas d'espèce où des difficultés viendraient à se présenter ; en outre, ceux-ci ont récemment fait une démarche près de la Direction du Personnel pour reprendre des pourparlers en vue d'une formule de mission incomplète que nous leur avions précédemment suggérée. De leur côté, les Ingénieurs du Génie Rural, qui recherchent toujours la possibilité de bénéficier d'un texte analogue à la loi du 29 septembre 1948 ont fait déposer une proposition de loi calquée sur ce texte et différant par conséquent sensiblement des propositions qui leur avaient été faites par les Ingénieurs-Conseils.

Par contre, la solution donnée au problème des visites techniques confiées aux Ingénieurs en Chef des Mines, pour les véhicules automobiles notamment, doit appeler sérieusement notre attention.

Nos Camarades Mineurs n'ont pas pu en effet obtenir l'adoption d'un régime analogue à celui de la loi du 29 septembre 1948, mais il a été décidé, par la loi de développement des crédits ouverts au Ministère de l'Industrie et du Commerce pour l'année 1954, que les redevances perçues sur les usagers à l'occasion de ces vérifications techniques effectuées avec « la participation des Ingénieurs en Chef et agents du Service des Mines ou de techniciens n'appartenant pas à ce Service » — je cite le texte — sont portées en recettes au budget de l'Etat : les taux de ces redevances ont été fixés et il reste à préciser les conditions dans lesquelles les agents chargés des visites seront rémunérés.

A la lettre même des textes, ceux-ci ne sont pas applicables de plano aux quelques Services des Ponts et Chaussées qui participent, sous l'autorité de leur Ingénieur en Chef, à de telles visites. On peut donc penser que rien ne s'opposerait à ce que les interventions de ces Services dans ce domaine demeurent régies par la loi du 29 septembre 1948 ; à noter cependant que ces Services ont fait l'objet d'enquête par le Ministère des Finances et que, bien que rien n'ait pu leur être reproché, le produit des redevances a été bloqué au compte 33-06, dans un département au moins. Il reste qu'il nous sera peut-être difficile de faire valoir que doivent être appliquées aux Services des Ponts et Chaussées des règles différentes de celles valables pour le Service des Mines et qu'il y a un risque de voir s'introduire par là une faille dans le système instauré par la loi du 29 septembre 1948. Nous serons peut-être conduits à envisager, avec l'accord des Camarades intéressés, de décliner toutes interventions à l'avenir dans ce domaine.

Cet exemple montre qu'il appartient à chacun d'entre vous de veiller à la correcte application de la loi, à ne pas laisser naître d'abus ni même le soupçon d'un abus, dont les répercussions seraient graves pour le Corps tout entier.

§ 6. Reconstruction.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées continuent à participer activement à l'œuvre de la Reconstruction et à la politique générale de l'Urbanisme et du Logement, soit comme Conseillers directs du Ministre, en tant que membres de son Cabinet, soit comme Directeurs, Chefs de Service, Délégués départementaux consacrant en Service détaché toute leur activité aux problèmes de l'urbanisme et de la reconstruction, soit comme Ingénieur en Chef exerçant en cumul les fonctions de délégué départemental, soit pour tous les Ingénieurs des Services Ordinaires, en tant que chargés des travaux de voirie et réseaux divers dans les périmètres de reconstruction des villes sinistrées.

Un décret du 18 septembre 1953 a réorganisé les Services extérieurs du M.R.L. Un Service permanent existe maintenant dans chaque département, même s'il n'y a plus de dommages de guerre et a à sa tête un Directeur de Services départementaux. Plusieurs Ingénieurs en Chef sont maintenus comme Directeur de ce Service permanent, même après l'achèvement de la reconstruction dans leur département.

On peut regretter qu'il n'y en ait pas davantage et il faut recommander aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées de s'intéresser toujours davantage aux problèmes d'Urbanisme et de Logement.

Pour les plans d'aménagements régionaux et locaux, l'Ingénieur en Chef doit être mieux qu'un « Maître de Conférence » entre services publics, il doit avec tous ses collaborateurs tenir activement un rôle de conception et d'animation.

Le développement considérable de la politique du Logement dans les prochaines années posera d'importants problèmes aux Ingénieurs responsables des Services publics. Nombreux sont déjà les cas où des opérations routières prévues au programme du Fonds d'Investissement Routier se combineront avec des opérations d'aménagement urbain.

§ 7. Air.

a) Mission de Contrôle du Secrétariat d'Etat aux Travaux Publics et à l'Aviation Civile et Commerciale.

Cette mission a été créée par les arrêtés du 14 octobre 1953 et du 24 novembre 1953. 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 Ponts et Chaussées. Il ne semble pas cependant qu'elle soit appelée à jouer un rôle pour les Bases Aériennes.

b) Décret du 24 septembre 1953 sur le régime des Aérodrômes.

Le Comité avait été saisi pour avis, en 1952, d'un projet de décret qui, renseignements pris près de la Direction des Bases Aériennes, devait être refondu. En fait, l'Equipe Air n'a pas eu connaissance de ce deuxième projet, devenu le décret du 24 septembre 1953. Bien que ce texte ne comporte pas de disposition susceptible de justifier une intervention du P.C.M., il est regrettable que la liaison avec la Direction compétente n'ait pu être mieux assurée.

c) Comité Technique Paritaire auprès de la Direction des Bases Aériennes.

Il serait souhaitable que ce Comité, prévu par l'arrêté interministériel du 29 décembre 1953 fût créé sans tarder et qu'il comprît, comme les autres Comités Techniques Paritaires près des Directions du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, des représentants des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

d) Gestion des Personnels.

Enfin, l'attention du Comité a été appelée sur l'arrêté du 23 janvier 1954 créant une Direction du Personnel au Secrétariat d'Etat aux Travaux Publics et à l'Aviation Civile et Commerciale. Il ne semble pas que cette Direction doive intervenir dans la gestion des Personnels des Bases Aériennes, qui relèvent de la Direction du Personnel du Ministère.

§ 8. Intérieur — Agriculture.

Si l'Equipe « Intérieur Agriculture » n'a pas eu, au cours de l'année 1953, à se pencher sur des problèmes particulièrement importants et urgents, elle a suivi la solution de projets ou propositions de loi concernant la réforme de la Voirie communale et sur la création d'un fonds d'amortissement et de péréquation des charges des Collectivités locales, résultant des travaux d'alimentation en eau ; en ce qui concerne cette dernière question, qui soulève des problèmes d'ordre très général, il semble que le P.C.M. pourrait sans doute utilement faire connaître son point de vue.

En outre, l'Equipe a étudié quelques problèmes d'es-pèce, qui lui ont été signalés par certains Camarades : études du programme d'électrification rurale par le Comité Interdépartemental de production et d'équipement agricoles, suppression de la Commission spéciale relative à l'exécution des travaux agricoles urgents ou d'intérêt général.

§ 9. Contrôle des travaux du Ministère de l'Education Nationale.

En application de la circulaire interministérielle (Intérieur — Education Nationale) du 23 janvier 1953, les Préfets ont demandé, dans la majorité des départements, à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées d'assurer le contrôle technique des constructions scolaires.

A quelques exceptions près, cette mission a été acceptée, malgré le surcroît de besogne et de responsabilités qu'elle impose.

La mise en place annoncée d'un nouveau dispositif inspiré des dispositions du plan Le Gorgeu, prévoyant notamment la création, aux côtés des Préfets, de techniciens destinés à leur donner toutes appréciations opportunes sur le prix de revient maxima des différents éléments des constructions scolaires, n'aura lieu qu'ultérieurement.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées restent chargés, pour l'ensemble des départements, du contrôle des travaux d'équipement sportif subventionnés par le Ministère de l'Education Nationale.

CHAPITRE III

CONCLUSIONS

Le désir d'être aussi clair que possible m'a conduit à présenter sous des paragraphes distincts les problèmes différents dont votre Comité a eu à se préoccuper ; il ne faudrait pas en conclure à un certain décousu dans l'action qu'il a menée, encore moins qu'il ait perdu de vue les objectifs essentiels de son action.

Ceux-ci me paraissent relever de trois ordres principaux :

En premier lieu, le respect du Statut Général des Fonctionnaires, ce qui suppose :

d'une part, la revalorisation générale des traitements conforme au Statut Général des Fonctionnaires et le respect de la pyramide hiérarchique. C'est, je l'ai souligné au passage, l'objectif que poursuit le Comité d'Etudes et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique et c'est dans le cadre de cet organisme que le P.C.M. doit mener son action, marquant ainsi sa solidarité avec les autres Fonctionnaires supérieurs,

d'autre part, l'élaboration du Statut définitif des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Sur ce point, la politique suivie par votre Comité, si elle l'a conduit à fractionner les difficultés pour les vaincre une à une, est inspirée, je l'ai exposé dans mes précédents rapports, par une vue d'ensemble. Votre Comité pense, en effet, se rapprocher pas à pas du but final et que le statut définitif pourra plus facilement être atteint à partir des améliorations successives apportées à notre statut actuel. Cette méthode est certes lente, il ne dépend malheureusement pas de votre Comité de hâter les décisions, l'expérience de l'année écoulée le prouve surabondamment.

Le second objectif réside dans la Réforme Administrative. Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont certes leur mot à dire dans la solution de ce vaste et important problème ; votre Comité a déjà assemblé des

matériaux sur ce sujet et devra poursuivre son étude de façon à être prêt à intervenir, au moment opportun. S'il n'a pas eu, grâce à l'attitude très ferme prise par notre Administration, dès la parution du décret du 26 septembre 1953 ou des textes concernant les Commissions départementales d'investissement par exemple, à manifester officiellement sa position, il a pris l'initiative d'études au sein du Comité d'Etudes et de Liaisons, car il lui est apparu qu'il est essentiel de mettre en évidence, par une discussion entre représentants des diverses Administrations, ce qui ne va pas dans l'Administration.

Le troisième ordre de nos préoccupations doit être l'amélioration de notre formation ; là encore, le cadre est tracé, mais il faut poursuivre l'action entreprise lors de la création de l'Equipe « Attributions Générales ». Nous nous trouvons en somme dans la position d'un Ingénieur en Chef, qui a rédigé le projet complet d'un grand ouvrage d'art dont la réalisation dans le prochain avenir est certaine, mais qui, faute de crédits, se voit contraint de conserver son projet en attente jusqu'au jour où les crédits lui seront ouverts. Ainsi notre Association se trouve dans l'attente de circonstances favorables permettant de promouvoir l'œuvre de rénovation dont les plans sont dressés. Que chacun veuille saisir l'occasion si elle se présente ; mieux encore, qu'il essaye de la provoquer, grâce à une vigilance qui ne devrait négliger aucun concours, qu'il soit d'ordre administratif, financier, psychologique, ou même politique : tel est le vœu que je formerai en conclusion, telle est la consigne qui me semble devoir s'imposer à chacun de nos Camarades dans le domaine où il peut agir avec efficacité.

*

**

Il vous appartient maintenant d'apprécier ce bilan et ce programme.

Le Président du P.C.M.,

L. Buteau.

Rapport financier de l'exercice 1953 et projet de budget de 1954

Conformément à l'article 20 des Statuts de notre Association nous avons l'honneur de porter à votre connaissance et de soumettre à votre approbation les comptes de l'Exercice écoulé, soit du 1^{er} janvier au 31 décembre 1953, la situation financière au 31 décembre 1953 et le projet du budget pour l'année 1954.

1^o. — EFFECTIFS DE L'ASSOCIATION.

Le tableau figurant à la page suivante indique, d'une manière détaillée la situation des effectifs du P.C.M. au 31 décembre 1952 et au 31 décembre 1953.

L'effectif total est passé de 1.486 à 1.515 membres, ce qui correspond à une augmentation de 28 unités. L'unanime adhésion des Ingénieurs Elèves entrés en octobre 1953 tant à l'Ecole des Mines qu'à l'Ecole des Ponts et Chaussées a compensé la diminution d'effectifs provenant des décès et de quelques démissions données par des Ingénieurs ayant quitté l'Administration.

2^o. — COMPTE DE GESTION DE L'EXERCICE 1953.

L'état des recettes et des dépenses de l'Exercice 1953 se présente de la façon suivante :

Recettes		Dépenses	
— Cotisations	1.297.373	— Frais généraux d'administration	547.850
— Publicité du Bulletin	3.209.347	— Edition du Bulletin	3.487.572
— Arrérages du portefeuille	18.026	— Achats de titres	495.570
— Ventes des titres	495		
	<u>4.525.241</u>		<u>4.530.992</u>
Excédent de dépenses	5.751		
	<u>4.530.992</u>		<u>4.530.992</u>

Nous aurions enregistré un excédent de recettes si tous les membres de l'Association avaient bien voulu ne pas omettre de payer leur cotisation. Quoique le montant des cotisations encaissées en 1953 ait été voisin des sommes dues pour l'année, l'arriéré des cotisations impayées s'élevait encore au 31 décembre 1953 à 144.399 francs.

au 31 Décembre 1952	SOCIÉTAIRES ANNUELS			SOCIÉTAIRES PERPÉTUELS			Membres Bienfaiteurs PC	TOTAL
	PC	M	Total	PC	M	Total		
EN ACTIVITÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	40	16	56	19	8	27	—	83
Ingénieurs en Chef.....	248	49	297	35	3	38	1	336
Ingénieurs Ordinaires.....	591	48	639	9	1	10	—	649
Ingénieurs Elèves.....	43	22	65	—	—	—	—	65
EN CONGÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	1	—	1	1	—	1	—	2
Ingénieurs en Chef.....	24	18	42	10	6	16	—	58
Ingénieurs Ordinaires.....	60	18	78	19	1	20	—	98
EN RETRAITE :								
Inspecteurs Généraux.....	29	5	34	16	2	18	1	53
Ingénieurs en Chef.....	71	4	75	13	1	14	—	89
Ingénieurs Ordinaires.....	41	6	47	5	—	5	1	53
Totaux.....	1.148	186	1.334	127	22	149	3	1.486
au 31 Décembre 1953								
EN ACTIVITÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	39	16	55	18	8	26	—	81
Ingénieurs en Chef.....	255	51	306	37	5	42	1	349
Ingénieurs Ordinaires.....	592	57	649	9	—	9	—	658
Ingénieurs Elèves.....	44	18	62	—	—	—	—	62
EN CONGÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	1	—	1	1	—	1	—	2
Ingénieurs en Chef.....	26	21	47	10	6	16	—	63
Ingénieurs Ordinaires.....	64	17	81	19	1	20	—	101
EN RETRAITE :								
Inspecteurs Généraux.....	29	5	34	15	1	16	1	51
Ingénieurs en Chef.....	74	4	78	13	1	14	—	92
Ingénieurs Ordinaires.....	43	6	49	5	—	5	1	54
Totaux.....	1.167	195	1.362	127	22	149	3	1.514

3°. — PORTEFEUILLE.

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

— 40 obligations C.N.E. 3 % de 10.000 francs (valeur)	409.600
— 15 francs de rente 3 % amortissable	500
— 2 obligations S.N.C.F. 4 % 1921 de 1.000 francs.....	1.788
— 32 actions de la Maison des Mines (valeur d'achat).....	16.000

représentant une valeur totale de 427.888

Pour déférer à l'invitation faite par les précédentes Assemblées Générales Ordinaires, l'opération suivante a été effectuée :

— achat de 40 obligations C.N.E. 3 % de 10.000 francs pour une somme de 495.570 francs frais compris.

A cette opération il convient d'ajouter :

— l'amortissement d'un titre de rente 3 % ;

— l'inscription « pour mémoire » de 33 actions de la Maison des Mines, le nombre de ces actions ayant été augmenté d'une unité en raison du don bénévole fait par un Camarade.

En sorte que, au 31 décembre 1953, le portefeuille de l'Association comprenait :

— 80 obligations C.N.E. 3 % de 10.000 francs représentant, au cours du jour	995.200
— 2 obligations S.N.C.F. 4 % 1921 de 1.000 francs	1.768
33 actions de la Maison des Mines « pour mémoire »	»

représentant une valeur totale de (valeur 31 décembre 1953) **998.968**

Nous rappelons que la valeur du portefeuille du P.C.M. était en octobre 1945, de 174.224 francs : il est souhaitable que l'effort de revalorisation entrepris puisse encore être poursuivi dans les mêmes conditions que pendant les deux Exercices précédents.

4°. — FONDS DE L'ASSOCIATION.

Conformément aux décisions prises par la précédente Assemblée Générale, le fonds social initialement constitué par les versements des Sociétaires perpétuels, a été accru au cours de l'Exercice 1953. Les revenus de ce fonds social entrent dans les recettes du compte de gestion.

A défaut du rétablissement des inscriptions de nouveaux membres perpétuels, le Comité du P.C.M. a admis que les Sociétaires annuels pourraient, à partir du 1^{er} janvier 1954, verser d'avance le montant de cinq années de cotisation. Ces acomptes viendront, bien entendu, augmenter la valeur du fonds social, garanti par l'achat de nouvelles valeurs indexées ou partiellement indexées.

5°. — COMPTES SPECIAUX.

Pour rendre plus clairs les comptes de l'Association et pour suivre, par ailleurs les prescriptions de l'annexe au règlement intérieur approuvée par l'Assemblée Générale ordinaire du 29 janvier 1933, nous présentons les comptes spéciaux suivants dont les soldes sont reportés au débit du compte de Profits et Pertes.

a) Compte spécial de l'Assemblée Générale 1953

Recettes		Dépenses	
— Souscriptions directes	127.000	— Dépenses diverses	179.197
— Souscriptions visite des Usines Renault..	18.250	— Dépenses Usines Renault	19.400
	145.250		198.597
Excédent des dépenses	53.247		
	198.497		198.597

b) Compte spécial de la tournée en Grande Bretagne.

Recettes		Dépenses	
— Souscriptions	3.296.000	— Frais des deux voyages	3.096.200
	3.296.000	— Remboursements trop perçus	199.800
			3.296.000

c) Compte spécial du Bulletin du P.C.M.

Recettes		Dépenses	
— Publicité	3.209.347	— Factures Imprimerie	2.843.533
— Excédent de dépenses	278.225	— Factures clichés et rédaction	307.024
	3.487.572	— Frais généraux propres au Bulletin	337.015
			3.487.572

6°. — COMPTE PROFITS ET PERTES.

Le compte de profits et pertes fait apparaître :

au Débit

— le solde du compte spécial de l'Assemblée Générale de 1953 pour une somme de 53.247 francs :

- le solde du compte spécial aux deux voyages en Grande-Bretagne (pour mémoire) ;
 - le solde du compte spécial du Bulletin du P.C.M., 278.225 francs ;
 - les achats de litres pour une somme de 495.570 francs ;
 - les frais généraux d'Administration du P.C.M., 547.850 francs ;
 - la valeur de 33 actions de la Maison des Mines comptée antérieurement pour 32.000 frs et désormais comptée « pour mémoire » ;
 - la réévaluation du portefeuille qui se monte à 569.100 francs ;
 - les intérêts des valeurs en portefeuille, 18.026 francs ;
 - les ventes de litres, 495 francs ;
 - le montant des cotisations pour une somme totale de 1.297.373 francs.
- Le solde créditeur est de 622.501 francs.

Profits et Pertes

Débit		Crédit	
— Assemblée Générale 1953	53.247	— Réévaluation du portefeuille	569.100
— Voyages en Grande Bretagne	»	— Intérêt des valeurs	18.026
— Bulletin du P.C.M.	278.225	— Ventes de litres	495
— Achats de litres (9-10-53)	495.570	— Cotisations encaissées	1.297.373
— Frais généraux	547.850	— Cotisations à recouvrer	144.399
— 33 actions Maison des Mines	32.000		
	<hr/>		
	1.406.892		
Solde Créditeur	622.501		
	<hr/>		
	2.029.393		<hr/>
			2.029.393

7°. — **BILAN.**

A l'actif du bilan au 31 décembre 1953 figurent nos disponibilités, Banque et Chèques Postaux pour un total de 533.948 francs et le portefeuille dont la valeur était, au 31 décembre 1953, de 996.968 francs, enfin les cotisations à recouvrer 144.399 francs.

Au passif figurent l'actif au 31 décembre 1952 comprenant le fonds social dont la valeur s'élevait à 552.710 francs (189.477 + 363.233) et le solde créditeur du compte profits et pertes qui s'élève à 622.501 francs.

Actif		Passif	
— Portefeuille (cours du 31-12-53)	996.968	— Actif au 31 décembre 1952	1.052.814
— Disponibilités :		— Solde du compte profits et pertes	622.501
GIC	50.646		
CCP	483.302		
	<hr/>		
	533.948		
— Cotisations à recouvrer	144.399		
	<hr/>		
	1.675.315		<hr/>
			1.675.315

8°. — **PROJET DE BUDGET POUR 1954.**

Recettes		Dépenses	
— Cotisations	1.400.000	— Frais généraux d'Administration	700.000
— Arrérages du portefeuille	45.000	— Edition du Bulletin	4.200.000
— Recettes de publicité	3.800.000	— Réceptions	200.000
		— Tournées (mémoire)	»
		— Somme à valoir	145.000
	<hr/>		
	5.245.000		<hr/>
			5.245.000

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

Manifestations ayant suivi l'Assemblée Générale du P.C.M. du 21 Mars 1954

Dans le n° d'avril 1954 du Bulletin du P.C.M., nous avons évoqué les diverses manifestations qui ont suivi, dans la journée du lundi 22 mars 1954, l'Assemblée Générale Ordinaire Annuelle du P.C.M. tenue la veille, dimanche 21 mars.

La visite du Laboratoire National d'Hydraulique de Chatou, dans la matinée du 22 mars, fera l'objet d'un compte-rendu spécial dans le prochain n° du Bulletin du P.C.M.

La remise de la Croix de Guerre 1939-1945 à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, par M. le Général **Blanc**, Chef d'Etat-Major de l'Armée (Terre), effectuée dans l'après-midi du lundi 22 mars 1954, au cours d'une cérémonie présidée par M. **Chastellain**, Ministre des Travaux Publics, doit

faire l'objet d'un compte-rendu dans les Annales des Ponts et Chaussées ; grâce à l'obligeance de M. le Directeur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, le Bulletin du P.C.M. reproduira ce compte-rendu sous forme d'une plaquette en supplément d'un prochain n° du Bulletin du P.C.M.

Enfin, par suite de nécessités matérielles, nous sommes obligés de différer l'insertion, dans le Bulletin du P.C.M., des discours prononcés au cours du Dîner annuel du P.C.M. du 22 mars 1954, par :

— M **Buteau**, Président du P.C.M.,

— M. P.-H. **Teitgen**, Vice-Président du Conseil des Ministres, chargé de la Réforme Administrative.

TOURNÉE DU P.C.M. EN SCANDINAVIE

Le nombre des inscriptions définitives reçues permet de maintenir l'organisation de deux voyages pour la tournée en Scandinavie (Danemark, Suède, Norvège), prévue pour juin et juillet 1954.

L'étude de cette organisation se poursuit et les intéressés recevront en temps utile toutes les indications nécessaires pour l'exécution du voyage auquel ils auront été affectés.

RECHERCHES ANTIDALTONIENNES

On demande s'il existe des Camarades automobilistes nettement daltoniens, éprouvant une réelle difficulté à distinguer le rouge et le vert des signaux routiers, qui seraient disposés à faire pendant quelques semaines l'essai de dispositifs antidaltoniens — lunettes et écrans pare-soleil — et à donner leur avis sur leur emploi.

Les lunettes présentent trois bandes horizontales, rouge, verte et blanche (ou d'écrans analogues), dont chaque bande laisse voir le feu de même couleur et éteint le feu de couleur complémentaire : d'où une discrimination immédiate.

Les écrans sont d'un modèle simple, se fixant par ventouses au pare-brise.

La question sera traitée ultérieurement plus en détail dans le Bulletin du P.C.M.

S'adresser au Camarade **Bouteloup**, Ingénieur en Chef Honoraire à la S.N.C.F., 7, rue Perronet à Neuilly-sur-Seine (Seine), en indiquant si l'on préfère essayer un écran ou des lunettes (il s'agit d'un prêt gratuit).

Dans ce dernier cas, préciser si l'on utilisera des verres plats ou si, portant déjà des lunettes, on aurait besoin de verres supplémentaires à accrocher dessus. Il faudrait alors donner, par un dessin en vraie grandeur, le contour des lunettes et leur bombement. Les demandeurs seront servis selon les possibilités de la fabrication.

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.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

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**, **Armengaud**, **Arquié**, **Bonitzer**, **Brunot**, **Cachera**, **Cot**, **Delaporte**, **Fertin**, **Lerouge**, **Poullain**, **Renoux**, **Tichoux**, **Vaillaud**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Curet**, **Hasson**, **Lamouroux**, **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 1939-1945 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 présentés 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^{er} 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^e alinéa de l'article 13 du décret de 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.

Séance du Dimanche 21 Mars 1954

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le dimanche 21 mars 1954, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, à l'issue de la réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées.

Etaient présents : MM. Agard, Armengaud, Arquié, Baudet, Brunot, Cot, Couteaud, Delaporte, Fertin, Filippi, Gueydon de Dives, Hasson, Lambert, Lerouge, Liffort de Buffévent, Meunier, Mothe, Poullain, Prot, Prud'homme, Renoux, Rosland, Saint-Requier, Tichoux, Vaillaud, Wahl et Wennagel.

Absents excusés : MM. Clermont, Damian, Fischer.

La séance est ouverte à 18 heures 40, sous la présidence de M. Wahl, Doyen d'âge.

1°) Renouvellement du Bureau.

M. Wahl signale que les élections auxquelles a procédé la Sous-Section Mines ne comportent pas de modification du Bureau du Sous-Comité de cette Section, savoir :

— Président : M. Daval ;

— Vice-Président : M. Damian ;

— Secrétaire : M. Clermont ;

— Délégué à la Section Ponts et Chaussées : M. **Reolle.**

Puis il invite le Comité à procéder à la désignation de son Président.

Le Comité désigne à l'unanimité M. **Mothe**, qui remplace aussitôt M. **Wahl** à la présidence de la séance.

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

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

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

2°) Pouvoirs au Trésorier.

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

de Trésorier de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

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

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

La séance est levée à 19 heures, étant entendu que le Comité du P.C.M. se réunira le mardi 6 avril 1954 à 14 heures 15.

Le Secrétaire,
P. **Filippi**.

Le Président,
P. **Mothe**.

Séance du Mardi 6 Avril 1954

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le mardi 6 avril 1954, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Mothe**, Président.

Étaient présents : MM. **Mothe**, Président, **Couteaud** et **Lambert**, Vice-Présidents, **Filippi**, Secrétaire, **Prot**, Trésorier, **Agard**, **Armengaud**, **Arquié**, **Baudet**, **Brunot**, **Cachera**, **Damian**, **Fertin**, **Gueydon**, **Dives**, **Lerouge**, **Liffort**, **de Buffévent**, **Meunier**, **Proust**, **Renoux**, **Rostand**, **Tiehoux**, **Vaillaud**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Daval**, Vice-Président, **Bonitzer**, **Cot**, **Fischesser**, **Hasson**, **Leroy**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Buteau** et **Guillot**.
La séance est ouverte à 14 heures 30.

1°) Adoption du P.V. des précédentes séances.

Le Comité adopte sans observations les textes qui lui ont été soumis pour les procès-verbaux des séances tenues le mardi 9 et dimanche 21 mars 1954, sous réserve d'ajouter M. **Meunier** au nombre des présents à la dernière de ces séances.

2°) Tournée en Scandinavie.

M. **Delayre** indique que le nombre des adhésions provisoires reçues a été de 195. En supposant que le nombre des défections va être, comme d'habi-

tude, de l'ordre d'un tiers, il a été prévu deux voyages, correspondant à un nombre final de participants de 106. Il signale qu'à la date du 5 avril le nombre des défections était déjà de 19 et le nombre d'inscriptions définitives de 41, ce qui correspond bien à la proportion supposée. Les prévisions faites paraissent donc devoir se révéler suffisantes, sans excès.

3°) Situation financière.

M. **Prot**, Trésorier, indique qu'à la fin du 1^{er} trimestre 1954 : 824 Camarades ont réglé leurs cotisations. Sur ce nombre, 124 ont utilisé la possibilité de régler un certain nombre de cotisations d'avance.

Le Comité décide d'attendre la fin des vacances pour adresser aux retardataires une lettre individuelle de rappel, leur demandant les cotisations dues après majoration de 10 %.

D'autre part, sur la proposition de M. **Prot**, le Comité décide d'employer les sommes disponibles à un nouvel achat d'obligations 3 % de la Caisse Nationale d'Énergie.

4°) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

— a) M. **Mothe** informe le Comité de la signature par M. **Ulver**, Secrétaire d'État au Budget, de

l'arrêté d'application du décret du 16 novembre 1953. Cet arrêté a été immédiatement transmis à la signature de M. **July**, Secrétaire d'Etat à la Présidence du Conseil ; celle-ci paraît devoir intervenir dans un délai rapproché ;

— b) M. **Mothe** signale que la Direction du Personnel a entrepris l'étude des projets de décret et d'arrêté relatifs aux Ingénieurs en Chef ;

— c) M. **Wahl** présente au Comité un projet de décret élaboré par MM. **Filippi**, **Fontaine** et **Giraud**, portant création d'une Commission Administrative Paritaire, par voie de modification au Statut de 1926. Il expose au Comité les points qui méritent réflexion. Après avoir entendu les observations préalables de quelques Camarades, le Comité décide de procéder à l'examen détaillé du projet de décret lors de la prochaine séance, afin que chaque Membre du Comité puisse faire parvenir auparavant ses observations écrites.

5°) Utilisation des voitures personnelles pour les besoins du Service.

Le Président rappelle la promesse faite par M. **Teitgen**, Vice-Président du Conseil des Ministres au Banquet du P.C.M., d'un règlement rapide de la question. Il signale les contacts qui ont été pris ou qui vont l'être prochainement, par l'Administration Centrale du Ministère des Travaux Publics et par lui-même, pour obtenir la réalisation de cette promesse.

6°) Comité d'Etude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique.

— a) Sur la proposition de M. **Mothe**, le Comité du P.C.M. désigne M. **Wennagel** pour représenter le P.C.M. au sein du Comité d'Etude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique. M. **Wennagel** remplacera MM. **Buteau** et **Leroy**, précédemment chargés de ces fonctions, mais sera assisté quelque temps encore dans sa tâche par M. **Buteau**.

— b) M. **Buteau** rend compte au Comité du P.C.M. de la dernière réunion du Comité d'Etude et de Liaison. Il indique que celui-ci a examiné attentivement trois possibilités d'amélioration de la situation des cadres de la Fonction Publique : hiérarchisation des indemnités de résidence, mise hors échelle des fonctionnaires au-dessus de l'indice 700, hiérarchisation du complément provisoire de traitement.

A la demande de M. **Buteau**, le Comité lui donne toutes instructions utiles pour la préparation d'un rapport à faire au Comité d'Etude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique sur les rapports qu'il serait souhaitable d'établir entre les diverses Administrations et notamment entre

celles des Travaux Publics et des Finances. M. **Buteau** signale à cette occasion qu'à la suite de son discours du Banquet du P.C.M., M. le Directeur du Personnel et lui-même ont été reçus par M. le Directeur du Cabinet de M. **Teitgen** ; il signale au Comité qu'il lui a été demandé le concours du P.C.M. dans les études que le Cabinet de M. **Teitgen** entend poursuivre sur la réforme administrative. Sur la proposition de son Président, le Comité estime qu'il est préférable d'intervenir sur ce point par l'intermédiaire du Comité d'Etude et de Liaison.

Enfin, M. **Buteau** signale que le P.C.M. devra prochainement payer sa quote-part dans les frais de fonctionnement du Comité d'Etude et de Liaison. Le Comité charge son Trésorier de faire le nécessaire à ce sujet.

7°) Tableaux d'avancement 1951, 1952 et 1953 pour le grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

M. **Mothe** signale qu'un règlement de cette affaire peut être espéré, sans savoir encore si la solution correspondante sera considérée comme suffisamment satisfaisante pour que les recours déposés devant le Conseil d'Etat puissent être retirés. Le Comité décide, sur sa proposition, de différer en conséquence le dépôt du mémoire que le P.C.M. doit présenter en réponse aux mémoires en défense de l'Administration. M. **Wahl** est cependant invité à préparer le mémoire du P.C.M., pour le cas où le Conseil d'Etat demanderait au P.C.M. de lui répondre d'urgence .

8°) Visites techniques des véhicules automobiles.

M. **Mothe** indique les difficultés auxquelles vont se heurter les Ingénieurs des Mines pour pouvoir recevoir des indemnités convenables pour les expertises. Le Comité du P.C.M. lui donne son accord pour appuyer les démarches entreprises pour lever ces difficultés.

9°) Cadre du Contrôle Commercial des Transports.

M. **Buteau** signale qu'une prochaine réunion du Comité Technique Paritaire de l'Administration Générale et du Personnel sera consacré à l'examen d'un projet de décret instituant un Cadre du Contrôle Commercial des Transports, dont il indique les grandes lignes. Enfin, il indique que l'Administration demande au P.C.M. d'avoir deux représentants à cette réunion. Le Comité désigne à cette fin MM. **Filippi** et **Loriferne**.

10°) Questions diverses.

Le Comité examine enfin les diverses questions suivantes :

— a) motion de la Fédération des Travaux Publics C.G.T.-F.O. demandant une revalorisation générale de la Fonction Publique ;

— b) mesures prises récemment pour une unification des régimes de retraite (décret n° 54-372 du 29 mars 1954 paru au Journal Officiel du 4 avril 1954) ou demandées (question écrite de M. Jean-Paul **David** à M. le Ministre des Travaux Publics du 12 février 1954) ;

— c) mesures à prendre pour donner de l'activité au Groupe de Paris ;

— d) articles à insérer dans le Bulletin du P.C.M. de façon à lui donner plus d'intérêt.

La séance est levée à 17 heures 30, étant entendu que la prochaine réunion du Comité aura lieu le lundi 3 mai 1954 à 14 heures 15.

Le Secrétaire,
P. Filippi.

Le Président,
P. Mothe.

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

Séance du Mardi 9 Mars 1954

Le Sous-Comité de la Section Pontes et Chaussées 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, **Agard**, **Armengaud**, **Arquié**, **Bonitzer**, **Brunot**, **Cochera**, **Cot**, **Delaporte**, **Fertin**, **Lerouge**, **Prot**, **Renoux**, **Tichoux**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

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

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

La séance est ouverte à 13 heures 30.

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

La séance est levée à 13 heures 35, étant entendu que la prochaine réunion aura lieu le dimanche 21 mars 1954, à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire Annuelle du P.C.M.

Le Secrétaire,
Filippi.

Le Président,
L. Buteau.

Séance du Dimanche 21 Mars 1954

Le Sous-Comité de la Section Pontes et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le dimanche 21 mars 1954, à l'École Nationale des Pontes et Chaussées, à Paris, à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire de l'Association.

Étaient présents : MM. **Agard**, **Armengaud**, **Arquié**, **Baudet**, **Bonitzer**, **Brunot**, **Cot**, **Couteaud**, **Delaporte**, **Fertin**, **Filippi**, **Gueydon de Dives**, **Hasson**, **Lambert**, **Lerouge**, **Liffort de Buffévent**, **Meunier**, **Mothe**, **Prot**, **Prud'homme**, **Renoux**, **Rostand**, **Saint-Requier**, **Tichoux**, **Wahl** et **Wennagel**.

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

M. **Wahl** fait connaître que le Sous-Comité doit procéder au renouvellement de son Bureau et lui propose de désigner son Président.

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

Sur la proposition de M. **Mothe** le Sous-Comité maintient en fonctions MM. **Couteaud** et **Lambert** comme Vice-Présidents, M. **Filippi** comme Secrétaire. Il désigne M. **Gueydon de Dives** comme Délégué de la Section Pontes et Chaussées à la Section Mines.

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

— Président : M. **Mothe** ;

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

— Secrétaire : M. **Filippi** ;

— Délégué à la Section Mines : M. **Gueydon de Dives**.

La séance est levée à 18 heures 40, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Pontes et Chaussées aura lieu à l'issue de la réunion d'avril 1954 du Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,
P. Filippi.

Le Président,
P. Mothe.

Séance du Mardi 6 Avril 1954

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le mardi 6 avril 1954, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Mothe**, Président.

Etaient présents : MM. **Mothe**, Président, **Couteaud** et **Lambert**, Vice-Présidents, **Filippi**, Secrétaire, **Agard**, **Armangaud**, **Arquié**, **Baudet**, **Brunot**, **Cachera**, **Fertin**, **Gueydon de Dives**, **Lerouge**, **Lifort de Buffévent**, **Meunier**, **Prot**, **Renoux**, **Rostand**, **Tichoux**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Bonitzer**, **Cot**, **Hasson** et **Leroy**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Buteau** et **Guillot**.
La séance est ouverte à 17 heures 30.

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

Le Sous-Comité adopte le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue

le dimanche 21 mars 1954, sous réserve d'ajouter M. **Meunier** au nombre des présents.

2°) Vacations pour le M.R.L.

A la demande de M. **Cachera**, M. **Baudet** fait un exposé des conditions dans lesquelles a été édictée une circulaire de février 1954 à ce sujet.

Le Sous-Comité charge M. **Baudet** de préparer, avec M. **Cachera**, sur cette question, une note qui sera éventuellement adressée au M.R.L.

La séance est levée à 17 heures 45, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées aura lieu le lundi 3 mai 1954, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,
P. **Filippi**.

Le Président,
P. **Mothe**.

OFFRES DE POSTES

Le Ministère de l'Education Nationale (Service Universitaire des Relations avec l'Etranger et l'Outre-Mer, 55, rue Saint-Dominique, Paris (7°), fait connaître que le Doyen de la Faculté de Mécanique de l'Université d'Istanbul souhaiterait recruter des Professeurs Français pour les chaires de Routes et Communications, Matériaux de Construction et Forces Hydrauliques.

L'Université Technique accorderait à ces Professeurs un traitement mensuel net de 2.000 livres turques et serait disposée à accueillir des Professeurs en retraite ou des Ingénieurs ayant enseigné dans une grande Ecole.

Les candidats pourront s'adresser directement à M. **Abraham**, au Service Universitaire ci-dessus désigné.

Vacance de Chaire à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

La chaire d'Hydraulique Générale à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées sera vacante à la fin de l'année scolaire 1953-1954.

Les candidats doivent se faire connaître d'ur-

gence au Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères, Paris (7°).

Tous renseignements nécessaires leur seront fournis au Secrétariat de l'Ecole.

AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES

L'AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES, 103, Boulevard Haussmann à PARIS (8° Art) - Téléphone ANJou 98.55
est à votre disposition pour vos assurances automobiles
Demandez-lui ses tarifs, dont les taux sont toujours très intéressants

ACTIVITÉ DES GROUPES

GROUPE DE TOULOUSE

Procès-Verbal de la Réunion du 24 Février 1954

Les Ingénieurs du Groupe de Toulouse se sont réunis le 24 février à Montauban dans l'Hôtel de la Chambre de Commerce.

Etaient présents : MM. **Allais, Boulin, Bonne-moy, Chapon, Coyne, Dautezac, Ferrières, Gri-veaud, Hermann, Jaubert, Lévy, Lacroix, Loisy, Malhomme, Marlin, Mialet, Manson, Mougenot, Ortet, Pouchot, Poullain, Pouyat, Richin, Rou-mieu, Roux, Rostand, Serres, Vergnes.**

Absents : MM. **Champsaur, Brousse, Buovolo, Vigier, Esmiol.**

M. **Rostand** remercie le Président **Buteau** de sa venue. Il remercie aussi les membres de la section régionale dont certains sont venus de très loin par la route.

La parole est ensuite passée à M. le Président **Buteau** qui donne lecture du projet du rapport moral qu'il a l'intention de présenter à l'Assemblée Générale du P.C.M.

Il demande aux Camarades d'assister nombreux à cette Assemblée Générale d'autant plus que :

1°) la Croix de Guerre doit être remise ce même jour à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées par le Général **Blanc** ;

2°) le Ministre des Travaux Publics, M. **Chas-tellain** doit assister à cette cérémonie et au banquet qui suivra.

Une discussion animée suit la présentation des différents points du projet de rapport moral.

1°) Réforme administrative.

Un succès a été obtenu par l'intervention du décret confirmant pratiquement les anciennes délégations données aux Ingénieurs en Chef. Toutefois, une ombre subsiste au tableau : le pouvoir donné au Préfet d'approuver le programme d'entretien des R. N. Mais une circulaire prochaine du Ministre des Travaux Publics doit préciser les points sur lesquels doit porter cette approbation et M. **Buteau** insiste spécialement sur la nécessité de conserver les relations les plus confiantes avec l'autorité préfectorale.

2°) Statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. **Buteau** analyse le décret sur les « Hors classe » des Ingénieurs Ordinaires et indique que la Fonction Publique veut fusionner en une seule la 2° et 3° classes actuelles.

3°) Commissions Départementales d'investissements.

M. **Buteau** indique que M. le Ministre des Finances y tient essentiellement malgré les anomalies auxquelles elles conduisent.

4°) Voirie communale.

La question de la voirie communale est en cours de discussion entre les Ministères de l'Intérieur et de l'Agriculture.

La question des indemnités pour gestion de la voirie rurale est soulevée ; il y a lieu de signaler la motion votée par la section départementale du Syndicat des Ingénieurs des T.P.E. de Tarn-et-Garonne proposant de porter de 12 francs à 40 francs par habitant le taux minimum de l'indemnité due par les petites communes pour la gestion de la voirie rurale.

5°) Contrôles divers.

MM. **Mialet** et **Dautezac** soulèvent la question des divers contrôles techniques dont est chargé le Service des Ponts et Chaussées.

M. **Dautezac** remet une note à ce sujet à M. **Buteau**.

La séance est levée à 13 heures et est suivie d'un vin d'honneur offert par la Chambre de Commerce de Montauban et d'un excellent repas auquel font honneur tous les convives.

Le Délégué du Groupe,
Rostand.

Les Camarades qui ont des textes à insérer dans le Bulletin du P.C.M. sont priés de bien vouloir nous les adresser en double exemplaire

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

SYNDICAT GÉNÉRAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

I. — Rapport Moral du Président à l'Assemblée Générale de 1954

Comme chaque année, je dois d'abord rappeler que, conformément à l'esprit dans lequel il a été créé, le Syndicat Général n'intervient à titre individuel que dans les cas où les intérêts de notre Corps ne peuvent être défendus que par la voix d'un Syndicat. Dans tous les autres cas, notre organisme s'efface devant l'Association Professionnelle du P.C.M. dans laquelle il se fonde en quelque sorte puisque aussi bien les membres de son Comité sont tous, à deux ou trois exceptions près, également membres du Comité du P.C.M.

Cette position d'origine a d'autant moins de raison d'être modifiée qu'en aucun cas jusqu'ici, et sauf bien entendu lorsqu'une disposition légale s'y oppose, l'Administration n'a refusé au P.C.M. la reconnaissance de son caractère d'Association représentative des intérêts du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Ceci ne nous empêche naturellement pas de suivre de très près tous les travaux du P.C.M. et d'intervenir conjointement avec lui chaque fois que l'action qu'il mène paraît mériter d'être appuyée par une action parallèle des Syndicats. C'est ainsi que, comme vous l'avez remarqué, toutes les lettres importantes adressées au Ministre sont généralement signées par le Président du P.C.M. et les Présidents des trois syndicats d'Ingénieurs.

L'importance relative de nos interventions ne diminue pas pour autant leur utilité et nous sommes heureux de constater une fois de plus que nos Camarades l'ont bien compris puisque les effectifs du Syndicat Général ont encore augmenté au cours du dernier exercice. Malgré une démission et un décès, nous sommes passés de 706 à 718 membres, soit une augmentation de 14 unités qui correspondent à des adhésions nouvelles de Camarades déjà en activité. En effet, les Ingénieurs Elèves de la nouvelle promotion vont, selon un geste auquel nous sommes toujours très sensibles, adhérer en bloc à notre Syndicat, mais cette adhésion n'a pas encore été prise en compte dans les chiffres que je viens de donner. Au total nous représentons actuellement 75 % au moins de l'effectif du Corps en activité mais, ainsi que vous le savez et ainsi que plusieurs Camarades ne manquent jamais de nous le rappeler lors des Assemblées Générales, un Syndicat n'est vraiment représentatif que pour autant

que ses membres sont effectivement à jour de leurs cotisations. A cet égard, notre Trésorier vous donnera tout à l'heure des précisions qui montrent que, dans l'ensemble, la situation s'est améliorée ; mais il reste encore quelques retardataires systématiques à l'encontre desquels nous serons obligés de vous proposer des rappels à l'ordre.

Conformément à son but initial, notre Syndicat a fourni les représentants de notre Corps auprès des Comités paritaires. Un renouvellement des Comités siégeant à l'Administration centrale des Travaux Publics a eu lieu cette année et un Comité compétent pour la Direction des bases aériennes est en voie de formation. C'est également dans notre sein que seront vraisemblablement pris les représentants du Corps lorsqu'auront été mises sur pied les Commissions administratives paritaires dont, avec le P.C.M., nous n'avons cessé de réclamer la formation dans les plus brefs délais possibles.

Cette année encore et conformément à la décision que vous aviez prise l'an dernier, nous avons pu mettre à la disposition des Ingénieurs Elèves, d'une part, un prix de 20.000 francs destiné à récompenser l'Ingénieur qui, par son travail et ses sentiments de camaraderie, paraîtrait le plus méritant à ses collègues. Ce prix a été attribué à M. **Gaud**, Ingénieur Elève de deuxième année ; d'autre part, une somme de 20.000 francs attribuée à M. **Godin** qui, selon l'avis donné par la Direction de l'Ecole des Ponts et Chaussées, a été reconnu comme l'Ingénieur Elève de deuxième année s'étant le plus distingué en résistance des matériaux (c'est-à-dire ayant obtenu la plus forte moyenne pondérée pour l'ensemble des différentes épreuves concernant la résistance des matériaux : interrogation, projet, examen). Je vous propose, à l'issue de l'exposé de notre Trésorier, de fixer à nouveau les conditions dans lesquelles nous pourrions attribuer des prix aux Ingénieurs Elèves en 1954. Les deux questions qui se posent sont de savoir si l'on maintient deux prix ou un seul et le montant qu'on leur assignera. En ce qui me concerne, je vous propose de maintenir deux prix en les fixant à 20.000 francs pour le premier (élève désigné par ses pairs) et à 10.000 francs le second (résistance des matériaux (élève désigné par la Direction de l'Ecole).

II. — Procès-Verbal de l'Assemblée Générale ordinaire du 21 Mars 1954

Le Syndicat Général a tenu son Assemblée Générale Annuelle le 21 mars 1954, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, de 10 h. 30 à 12 heures, conformément à la convocation publiée au Bulletin du P.C.M. de février 1954.

1°) L'Assemblée a approuvé à l'unanimité le rapport moral du Président du Comité désigné en 1953, M. **Couteaud** et le rapport financier du Trésorier, M. **Poitrat**.

2°) L'Assemblée a également procédé au renou-

vement des membres sortants du Comité, MM. **Buteau, Curet, Lamouroux** et **Poitrat** (ce dernier seul rééligible).

Les résultats du vote ont été les suivants :

— nombre de votants	23
— pouvoirs des votants	97

Suffrages exprimés	120

Ont obtenu :

MM. Baudet (Candidat Délégué Général P. C. M.)	120 voix	Elu
Poitrat (Trésorier sortant) ..	119 voix	Elu
P. Mothe (Candidat Délégué Général P. C. M.)	118 voix	Elu
Albert (I. O. à Bourges)	63 voix	Elu
Autres candidats	60 voix	

3°) Après discussion, l'Assemblée a décidé de renouveler en 1954 le prix alloué à un Ingénieur Elève de 2° année désigné à cet effet par ses Camarades (prix fixé à 20.000 francs) ainsi que le prix alloué à un Ingénieur Elève de 2° année proposé

par le Directeur de l'Ecole, comme particulièrement méritant en matière de Résistance des Matériaux (prix fixé à 10.000 francs) ; elle a décidé en outre d'attribuer un troisième prix de 10.000 francs à un Ingénieur Elève qui sera choisi par le Comité et selon des modalités à déterminer par ce dernier comme particulièrement méritant dans une autre matière enseignée à l'Ecole ou par la valeur de son travail personnel de 3° année.

4°) L'Assemblée a décidé enfin, à mains levées, que le taux de la cotisation syndicale (100 francs pour 1954) sera fixé pour 1955, comme précédemment, par le Comité, en fonction des besoins et dans la limite de 200 francs au maximum ; elle a invité le nouveau Comité à appliquer avec vigilance les dispositions statutaires en la matière, compte-tenu des difficultés particulières consécutives aux changements de résidence des Ingénieurs en Service Outre-Mer.

Le Secrétaire,
Wennagel.

Le Président,
Couteaud.

III. — Réunion du Comité du 21 Mars 1954

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

- Président : M. **Couteaud** ;
- Vice-Présidents : MM. **Cachera** et **Leroy** ;
- Trésorier : M. **Poitrat** ;
- Secrétaire : M. **Wennagel** ;
- Secrétaire Adjoint : M. **Rostand** ;
- Autres Membres Délégués généraux du P.

C. M. : MM. **Baudet, Lerouge, P. Mothe** et **Tichoux** ;

- Autres Membres Délégués du Groupe de Paris : MM. **Arquié** et **P. Got** ;
- Autres Membres : MM. **Albert** et les Délégués des Groupes de Province et des Ingénieurs Elèves.

La prochaine réunion du Comité aura lieu le même jour que la réunion du P.C.M. de mai 1954.

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

CONGRÈS DE 1954

Le Congrès du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées C.G.T.-F.O. s'est réuni à Paris, au siège de la Fédération des Travaux Publics C.G.T.-F.O. le 21 mars 1954.

Le Secrétaire général de la Fédération a assisté au Congrès.

Le Congrès :

a approuvé le rapport financier et maintenu, pour 1954, les taux de cotisation de 1953,

a réélu les membres sortants de la Commission exécutive,

a approuvé, après échange de vue et discussion, le rapport moral,

a voté à l'unanimité les motions suivantes :

1°) Revalorisation des traitements.

Regrette que, depuis le vote de la loi d'octobre 1946 portant statut général des fonctionnaires, sauf pendant le mois de janvier 1947, les Gouvernements successifs se soient préoccupés, non pas d'appliquer la loi, mais d'en éluder l'application en ce qui concerne la fixation des traitements ;

Remarque que les nécessités budgétaires opposées aux fonctionnaires ne paraissent pas prises en considération lorsqu'il s'agit de subventionner des activités privées, rentables ou non ;

Considère que, dans ces conditions, les fonctionnaires ne doivent se prêter à aucune manœuvre de division, mais unir leurs efforts pour obtenir l'application de la loi.

2°) **Cartel des Ponts et Chaussées.**

Considérant que le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées s'est toujours proposé de se tenir en contact étroit avec tous les Syndicats affiliés à la C.G.T.-F.O. groupant les différents personnels des Services des Ponts et Chaussées ;

Confirme l'adhésion donnée par sa Commission Exécutive au Cartel des Ponts et Chaussées, Organisme d'études à l'intérieur de la Fédération des Travaux Publics.

3°) **Activités accessoires.**

Donne accord aux conclusions de la Commission Fédérale d'études des activités accessoires concernant l'intervention des Conducteurs de chantiers et Agents de travaux, conclusions tendant à :

a) demander la suppression du plafond particulier de cumul existant pour les Conducteurs de chantiers et Agents de travaux, ceux-ci devant

être régis, en la matière, par les dispositions générales applicables à tous les fonctionnaires ;

b) demander l'application, aussi large que possible, des dispositions réglementaires actuelles concernant l'intervention des Agents de travaux et Conducteurs de chantiers dans les travaux confiés au Service des Ponts et Chaussées ;

c) poursuivre ses études pour la mise au point d'une solution équitable et satisfaisante pour tous les personnels des Ponts et Chaussées.

4°) **Liberté d'opinion.**

Manifeste son attachement à la liberté d'opinion prévue par la loi pour tous les citoyens et confirmée pour tous les fonctionnaires par le Statut général.

5°) **Statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.**

Considérant que les faits survenus depuis son élaboration ont mis en évidence les inconvénients du projet de statut proposé par l'Administration pour le Corps des Ponts et Chaussées ;

Tout en souhaitant l'aboutissement d'un Statut ;

Renouvelle son opposition aux dispositions du projet de l'Administration concernant la pyramide hiérarchique proposée et les anciennetés moyennes prévues dans chaque grade ;

Est favorable à toute disposition partielle prise pour l'amélioration du déroulement des carrières.

NAISSANCE.

Notre Camarade François **Kirchner**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, fait part de la naissance, à Chatou, le 21 mars 1954, de sa fille **Marie-Benedicte**.

Nos félicitations aux heureux parents.

FIANÇAILLES.

Notre Camarade Robert **David**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direction des Routes, à Paris, fait part, le 15 avril 1954, de ses fiançailles avec Mademoiselle Marie-Hélène **Warnier**.

Notre Camarade André **Laure**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direction des Routes, à Paris, fait part, le 15 avril 1954, de ses fiançailles avec Mademoiselle Anne **Ottenheimer de Gail**.

Toutes nos félicitations.

DÉCÈS.

Notre Camarade Jean **Vernisse**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Rabat, fait part de la mort de son Père, décédé le 16 mars 1954 à Montceau-les-Mines, où ont eu lieu les obsèques.

Madame **Colson** fait part de la mort de son Mari, notre Camarade Georges **Colson**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite à Paris, où il est décédé le 1^{er} avril 1954 et où ont eu lieu les obsèques le 3 du même mois.

Nous avons été informés de la mort subite de notre Camarade Albert **Pognaud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Bar-le-Duc, où il est décédé le 7 avril 1954 et où ont eu lieu ses obsèques le 9 du même mois.

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

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

M. Gilbert **Batsch**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été nommé Conseiller Technique au Cabinet du Ministre des Travaux Publics, en remplacement de M. **Doumenc**, muté (Arrêté du 20 février 1954. J.O. du 3 mars 1954).

M. Roger **Guillot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment en Service détaché, a été affecté, à compter du 1^{er} mars 1954, au Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (Arrêté du 19 février 1954. J.O. du 4 mars 1954).

M. Marcel **Pascal**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été placé, pour trois ans, à compter du 1^{er} janvier 1954 en Service détaché auprès du Ministère des Affaires Etrangères, en qualité d'Adjoint Technique au Représentant de la France auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (Arrêté du 27 février 1954. J.O. du 5 mars 1954).

M. Jean **Vernisse**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment en Service détaché auprès du Gouvernement du Cambodge, a été mis, à compter du 1^{er} mars 1954, à la disposition de la Résidence de la République Française au Maroc, pour être affecté à la Mission Centrale de Liaison (Arrêté du 26 février 1954. J.O. du 10 mars 1954).

M. Jean **Garnier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment en Service détaché au Ministère de la France d'Outre-Mer, a été mis, à compter du 1^{er} mars 1954, pour une période de cinq ans, en Service détaché à la Direction des Travaux Publics de la Résidence Générale du Maroc (Arrêté du 2 mars 1954. J.O. du 12 mars 1954).

Ont été désignés pour trois ans et à titre personnel comme Membres Permanents du Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande, MM. **Surleau** et **Hagueneau**, Inspecteurs Généraux des Ponts et Chaussées (Arrêté du 25 février 1954. J.O. du 23 mars 1954).

M. Jean **Wennagel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Melun, a été nommé, à compter du 16 mars 1954, Sous-Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Doumenc** (Décret du 15 mars 1954. J.O. du 23 mars 1954).

M. Michel **Rousselin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment en Service détaché au Ministère de la France d'Outre-Mer, a été affecté, à compter du 1^{er} mars 1954, à l'Arrondissement de

Dieppe du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Département de la Seine-Inférieure, en remplacement de M. de **Conihout**, muté (Arrêté du 10 mars 1954. J.O. du 23 mars 1954).

M. Raymond **Malet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été mis en Service détaché, à compter du 1^{er} mars 1954, à la disposition de la Résidence Générale de France au Maroc, Secrétariat Permanent du Comité de Défense de l'Afrique du Nord (Arrêté du 10 mars 1954. J.O. du 23 mars 1954).

M. René **Michel**, Ingénieur des Mines à la Présidence du Conseil, a été mis, jusqu'au 31 août 1958, en Service détaché auprès du Bureau d'Organisation des Ensembles Industriels Africains, en qualité de Secrétaire Général Adjoint (Arrêté du 13 mars 1954. J.O. du 23 mars 1954).

M. André **Freychet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Versailles, a été nommé Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à compter du 1^{er} mars 1954 (Décret du 19 mars 1954. J.O. du 26 mars 1954).

M. Gabriel **Pezet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Dijon, a été chargé, à compter du 16 mars 1954, à la résidence de Paris de la Direction de l'Etablissement du Matériel des Bases Aériennes (Arrêté du 16 mars 1954. J.O. du 26 mars 1954).

M. **Chauvet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé Rapporteur général adjoint de la Commission des Marchés d'Electricité de France (Arrêté du 20 mars 1954. J.O. du 30 mars 1954).

M. **Robin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé, à compter du 15 mars 1954, Secrétaire de la Commission des Marchés d'Electricité de France, en remplacement de M. **Beullac** (Arrêté du 19 mars 1954. J.O. du 30 mars 1954).

M. Théodore **Kaas**, Ingénieur en Chef des Mines, a été maintenu pour cinq années, à compter du 1^{er} novembre 1953, en Service détaché auprès des Houillères du Bassin de Lorraine (Arrêté du 22 mars 1954. J.O. du 30 mars 1954).

M. René **Ansart**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Mulhouse, a été chargé, à compter du 1^{er} avril 1954, à la résidence de Melun, de l'Arrondissement du Centre du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du département de Seine-et-Marne, en remplacement de M. **Wennagel** (Arrêté du 29 mars 1954. J.O. du 8 avril 1954).

M. de **Viry**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Boulogne-sur-Mer, a été chargé, à compter du 16 avril 1954, des fonctions d'Inspecteur Général des Bases Aériennes, en remplacement de M. Marcel **Pascal** (Arrêté du 2 avril 1954. J.O. du 13 avril 1954).

M. Robert **Peyronnet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 16 avril 1954, du Service Maritime du Département du Pas-de-Calais et du Contrôle des voies ferrées des quais des Ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais, en remplacement de M. de **Viry** (Arrêté du 2 avril 1954. J.O. du 13 avril 1954).

M. Jean **Durrieu**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Sens, a été affecté au Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, à compter d'une date à fixer ultérieurement (Arrêté du 2 avril 1954. J.O. du 13 avril 1954).

M. André **Lauraint**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été maintenu, pour cinq ans, à compter du 1^{er} septembre 1953, en Service détaché, pour occuper des fonctions de son grade à l'Office Central des Chemins de fer de la France d'Outre-Mer (Arrêté du 5 avril 1954. J.O. du 13 avril 1954).

M. Fernand **Callot**, Ingénieur des Mines en Nouvelle Calédonie, a été maintenu en Service détaché pour une nouvelle période de cinq ans, à compter du 1^{er} mars 1954 (Arrêté du 2 avril 1954. J.O. du 16 avril 1954).

M. **Mitault**, Inspecteur Général des Ponts et

Chaussées à Paris a été chargé du contrôle général et permanent du Service des examens du permis de conduire sur l'ensemble du territoire métropolitain, en remplacement de M. **Baticle**, retraité (Arrêté du 9 avril 1954. J.O. du 17 avril 1954).

M. Yves **Delavesne**, Ingénieur en Chef des Mines à Paris, a été mis, pour cinq ans, à compter du 20 janvier 1954, en Service détaché auprès du Bureau de Recherches du Pétrole, pour occuper les fonctions de Directeur de ce Bureau (Arrêté du 13 avril 1954. J.O. du 21 avril 1954).

M. Jacques **Veyrenche**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Marrakech, a été placé dans la position de disponibilité pour convenances personnelles, à compter du 15 avril 1954 (Arrêté du 8 avril 1954. J.O. du 23 avril 1954).

M. Georges **Moret**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Compiègne a été admis à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté, à compter du 19 mai 1954, date de cessation de ses fonctions (Décret du 22 avril 1954. J.O. du 25 avril 1954).

M. Eugène **Raguin**, Ingénieur en Chef des Mines, a été nommé Directeur Honoraire du Service de la Carte Géologique de France (Arrêté du 16 avril 1954. J.O. du 27 avril 1954).

M. Jean **Vignal**, Ingénieur Général des Mines, a été nommé Directeur des Etudes de l'Ecole Polytechnique, à compter du 1^{er} février 1954, en remplacement de M. **Lamothe** (Décret du 27 avril 1954. J.O. du 28 avril 1954).

COTISATIONS 1954

Au 31 mars 1954, 854 Membres du P.C.M., seulement sur 1.362, ont payé le montant de leur cotisation pour l'année en cours.

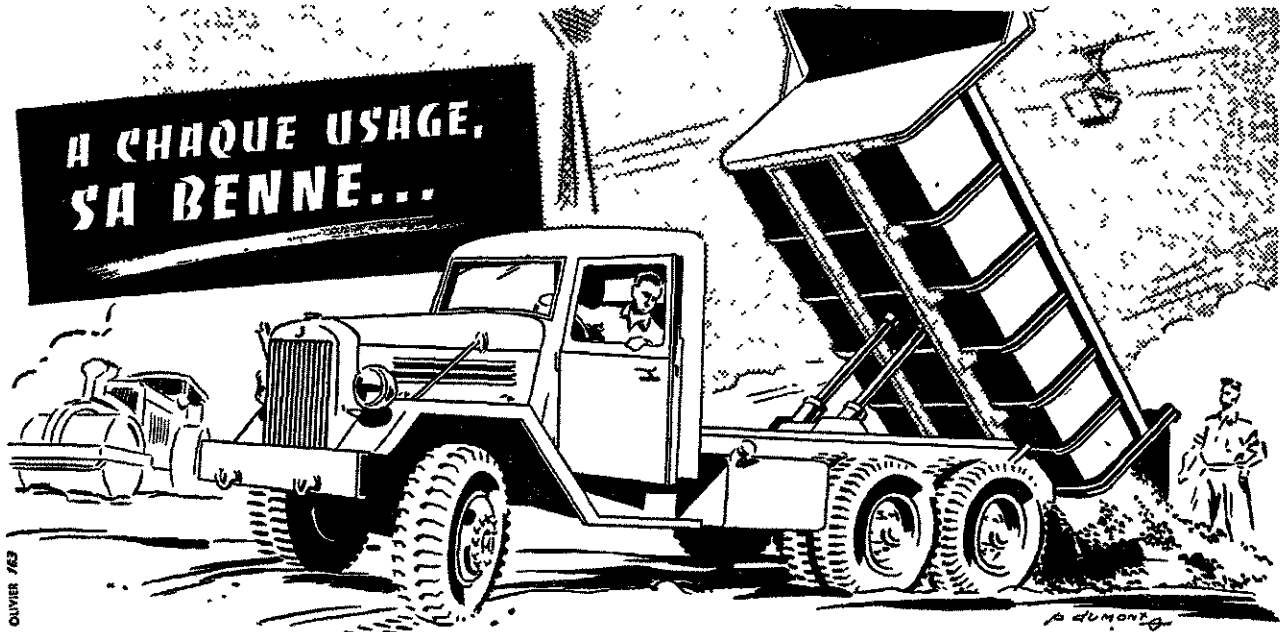
Parmi ces 854 Camarades, 124 ont profité de la faculté qui leur était offerte et ont versé le montant de cinq cotisations.

Il est désolant que 538 Camarades (soit 40 %) n'aient pas encore versé le montant de leur cotisation, malgré trois avis successifs publiés dans les Numéros du Bulletin du P.C.M. de janvier, fé-

vrier et mars, auxquels étaient jointes une fiche et une enveloppe.

Conformément à la décision prise par le Comité d'Administration du P.C.M. dans sa séance du 6 avril 1954, ces 538 Camarades vont recevoir une lettre personnelle leur indiquant l'état de leur compte et les invitant à régler le montant de leur cotisation 1954 et, le cas échéant, de leurs cotisations arriérées, avec une majoration de dix pour cent, destinée à couvrir les frais que leur négligence nous impose.

Pour le paiement des cotisations, voir page I



LES BENNES

PILLOT

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

Outillage de la route moderne

SIGNALISATION
ELECTRO-ALIMENTEE
A BATTERIE - 12V - 24V - 36V - 48V

SIGNALS OFFICIELS
115/100/100/100 - 21
PAR LE MINISTERE DES T.C.

SIGNALISATEURS DE
CHANTIERS PAVAL
115/100/100/100 - 21

SIGNALS OFFICIELS
115/100/100/100 - 21
PAR LE MINISTERE DES T.C.

REPADEUSES D'EMULSION
ET REPADEUSES MIXTES
"TOUS LIANTS" de 250 600
800-1 000 1 500 2 000 3.000
5 000 7 000 LITRES

REPADEUSE MIXTE "PAVAL"
TOUS LIANTS 5.000 LITRES

REPADEUSE D'EMULSION
"PAVAL" DE 250 LITRES

OUTILLAGE
PAVAL

E^{TS} VALLETTE & PAVON

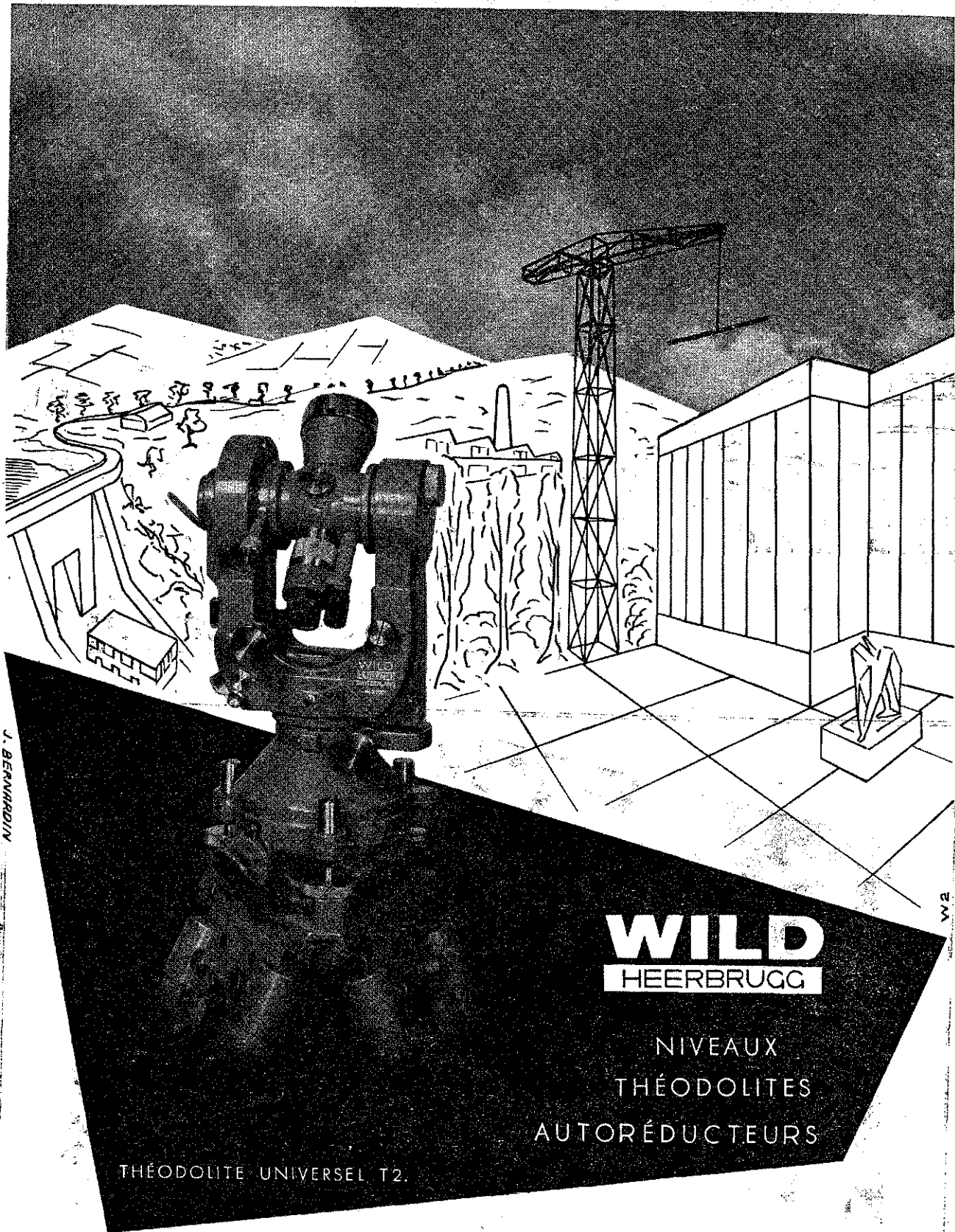
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20.304.000 FRS

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

LYON

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

**FOIRE DE PARIS : du 22 Mai au 7 Juin, visitez notre Stand 7264,
Terrasse F., Quartier 72, Bâtiment**



WILD-HEERBRUGG 19, AV. DE VILLIERS - PARIS - WAG. 69-93

L'Imprimerie de l'Anjou, 21, Bd G.-Dumesnil, Angers.
Dépôt légal 2^e trim. 1954, N^o 293

Le Gérant : V. E. DELAYRE