

BULLETIN  
DU

**P.C.M.**



AUTOROUTE SUD DE PARIS  
Saut-de-mouton entre le tronc commun et la branche de l'Aéroport d'Orly



**SIGNAUX  
LAPORTIE**

52, rue Etienne-Richerand - LYON

Entreprise agréée N° 9

CARACTÈRES et SYMBOLES EN RELIEF  
"BEAUJOLIGHT"

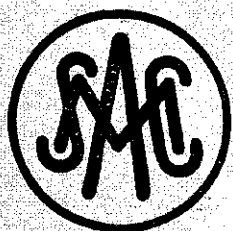
**SOCIÉTÉ ALSACIENNE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES**

Capital de 4.040 millions

**Câbles pour le transport de l'énergie sous  
toute tension.**

**Câbles de télécommunications.**

**Conducteurs incombustibles à isolant minéral  
et câbles chauffants "PYROTENAX".**



**CABLERIE DE CLICHY**

152-180 quai de Clichy — CLICHY — (Seine)

PEReire 39.00

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

# BULLETIN DU P.C.M.

## RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères  
PARIS-VII'  
Téléphone : BABylone 31.89

## PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard  
PARIS-XV'  
Téléphone : LECourbe 27.19

## SOMMAIRE

Assemblée Générale Ordinaire Annuelle du P.C.M. en 1957 .....	2	Procès-Verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du jeudi 28 mars 1957 .....	19
Procès-Verbal de l'Assemblée Générale Ordinaire Annuelle du jeudi 28 mars 1957 .....	2	Composition des Sous-Comités .....	20
Rapport Moral du Président .....	3	Séance du vendredi 12 avril 1957 .....	20
Rapport Financier du Trésorier .....	11	Journées d'Etudes P.C.M.-S.F.U. ....	22
Banquet Annuel du P.C.M. ....	13	Offres de Postes .....	22
Discours de M. le Ministre Lemaire .....	14	La Centrale de Porcheville .....	23
Discours de M. le Ministre Pinton .....	16	Mutations dans le Personnel .....	27
		Naissances, Mariages .....	28
		Congrès .....	28

**Pour téléphoner au Secrétariat du P.C.M.  
demander BABylone 31.89**

*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)*

# Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. en 1957

Le P.C.M. a tenu son Assemblée Générale Ordinaire Annuelle de 1957, le jeudi 28 mars, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, dans les conditions habituelles.

On trouvera ci-dessous le procès-verbal de cette Assemblée Générale, ainsi que le rapport moral du Président.

Dans la soirée, le dîner annuel du P.C.M. a été servi à la Maison des X, sous la présidence effective de MM. **Pinton**, Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics, aux Transports et au Tourisme et **Lemaire**, Secrétaire d'Etat à l'Industrie et au Commerce.

On trouvera ci-dessous la liste des personnalités et des participants à ce banquet, qui réunissait près de 150 couverts et a été particulièrement réussi.

Enfin, le lendemain a eu lieu la traditionnelle tournée dans la région parisienne qui a permis à nos Ca-

marades d'admirer les remarquables réalisations du Barrage d'Andrésy sur la Seine et de la Centrale de Porcheville. Les notices qui ont été distribuées aux Camarades à l'occasion de ces visites sont reproduites dans le Bulletin.

Au Barrage d'Andrésy, M. **Peltier**, Directeur des Voies Navigables et des Ports-Maritimes, a accueilli les Camarades avec l'aide de M. **Long-Depaquit**, Ingénieur en Chef et de M. **Méo**, Ingénieur Ordinaire, auxquels s'était joint M. **Arsène-Henry**, Architecte, chargé des études architecturales de l'ouvrage.

A la Centrale de Porcheville, les Camarades ont été accueillis par MM. **Saulgeot**, Directeur du Gaz et de l'Electricité et **Gaspard**, Directeur Général d'E.D.F., aidés de MM. **Lamouroux**, Ingénieur en Chef de la 1<sup>re</sup> Circonscription Electrique et **Ollivier-Martin**, Ingénieur en Chef à E.D.F.

---

## PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ANNUELLE

du JEUDI 28 MARS 1957

---

Les Membres du P.C.M. se sont réunis en Assemblée Générale Ordinaire Annuelle, le jeudi 28 mars 1957, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, sous la Présidence de M. **Mothe**, Président de l'Association.

La séance est ouverte à 14 h. 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.

Il invite ensuite l'Assemblée à se prononcer sur une motion concernant l'organisation des Services de l'Hydraulique en Algérie.

Après quelques observations émises par des Camarades, le texte voté à l'unanimité par l'Assemblée Générale est le suivant :

L'Assemblée Générale du P.C.M., réunie le 28 mars 1957,

\* Informée des projets d'organisation des Services de l'Hydraulique et de l'Équipement Rural en Algérie,

\* Constate qu'il y a dans ces Services matière à intervention à la fois pour les Corps des Ponts et Chaussées et pour les Corps du Génie Rural,

\* Mais exprime son désaccord sur toute formule qui

tendrait à la création d'un Corps ou d'un cadre unique au sein duquel les fonctions seraient indifféremment assumées par des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Ingénieurs du Génie Rural,

\* Souligne qu'une telle formule supposerait une assimilation technique contraire à la vocation propre de chacun des Corps, qu'elle créerait en outre un corps ou un cadre nouveau spécifiquement algérien, ce qui irait à l'encontre de l'unité administrative désirable.

\* L'Assemblée Générale estime que, dans l'organisation à créer, il faut maintenir une délimitation des attributions de chacun des Corps, en fonction de leur compétence respective, condition d'une collaboration fructueuse et sans heurt des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Ingénieurs du Génie Rural ».

A la suite de la lecture du rapport moral, une discussion s'instaure sur le rôle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées en matière d'expansion régionale.

M. **Mothe** demande au Camarade **Robin** de faire un exposé sur le rôle qu'il joue en tant que Secrétaire du Comité Départemental d'expansion économique de Saône-et-Loire.

Après quelques échanges de vues, M. **Mothe** conclut le débat en soulignant l'intérêt que doivent attacher les Ingénieurs des Ponts et Chaussées à ces questions économiques sur le plan local et l'importance du rôle qu'ils peuvent jouer étant donné d'une part leur forma-

tion économique, d'autre part l'implantation territoriale des Services qui les met en contact avec les réalités concrètes touchant à la vie du Pays.

La discussion a été déclarée close, l'Assemblée Générale approuve à l'unanimité le rapport moral du Président **Mothe**.

M. **Baudet**, se faisant l'interprète de l'Assemblée toute entière, exprime à M. **Mothe** les regrets unanimes des Camarades de le voir abandonner les fonctions de Président qu'il avait assumées depuis 3 ans avec tant de dévouement, et rend hommage à l'efficacité de son action à la tête du P.C.M.

L'Assemblée s'associe à ces paroles et applaudit longuement le Président **Mothe**.

### 2°) RAPPORT FINANCIER DU TRÉSORIER

M. **Wennagel**, Trésorier, donne lecture du rapport financier de l'Exercice 1956 et projet de Budget pour l'Exercice 1957. Le texte de ce rapport est annexé au présent procès-verbal.

La Commission de Vérification des Comptes propose l'approbation du rapport du Trésorier.

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

### 3°) RENOUELEMENT DU TIERS SORTANT DU COMITÉ D'ADMINISTRATION

Le dépouillement des votes pour le renouvellement

du tiers sortant des Membres du Comité d'Administration du P.C.M., donne les résultats suivants :

Pour les quatre postes de Délégué Général à élire pour 3 ans ont obtenu : MM. **Baudet** 151 voix ; **Bringer**, 151 voix ; **de Buffévent**, 153 voix ; **Pialoux**, 151 voix.

Pour le poste de Délégué Général à élire pour 2 ans : M. **Richard** a obtenu 142 voix.

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élus comme Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées, pour trois ans : MM. **Baudet**, **Bringer**, **De Buffévent** et **Pialoux**, et pour deux ans M. **Richard**.

Le Président fait connaître que la Section Mines n'a pas encore procédé à l'élection des remplaçants des Délégués dont le mandat se trouve expiré.

Il fait connaître, en outre, que les Groupes ci-après de la Section Ponts et Chaussées ont désigné les Délégués suivants pour trois ans :

- Groupe de Paris : MM. **Laurent** et **Poitrat** ;
- Groupe de Nancy : M. **Dreyfuss** ;
- Groupe d'Orléans : M. **Albert** ;
- Groupe A. F. N. : MM. **Colin** et **Vasseur**.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 17 h. 30.

Le Secrétaire,  
**A. Laure.**

Le Président,  
**P. Mothe.**

---

## Rapport moral du Président

---

### 1. — SITUATION NUMÉRIQUE ET FINANCIÈRE DE L'ASSOCIATION.

Je laisserai à notre Trésorier le soin de vous préciser la situation de notre Association, en vous demandant, exceptionnellement, une certaine indulgence, le décès subit et récent de notre dévoué Secrétaire administratif, M. **Delayre**, ayant mis notre Camarade **Wennagel** en face d'une tâche inopinée et pour laquelle il n'a pas pu rapidement dépouiller tous les documents y relatifs.

Je voudrais simplement insister, une fois de plus, pour que tous les Camarades s'acquittent avec beaucoup d'exactitude du paiement des cotisations ; elles restent bien modestes et la bonne marche de l'Association en dépend. Je rappelle que, pour éviter le dérangement trop répété qu'impose le paiement de la cotisation annuelle, les Sociétaires ont la possibilité de verser en une fois la valeur de cinq cotisations annuelles : ils seront ensuite pendant cinq ans en paix avec leur conscience et en règle avec l'Association.

### 2. — LE BULLETIN.

Le Bulletin a continué à être édité dans des conditions satisfaisantes de présentation et de régularité, tandis que le contrat de publicité a permis, comme précédemment, d'en couvrir une part notable des dépenses.

Le caractère du Bulletin, comme organe valable de notre Association, comme lien et trait d'union, doit s'affirmer, à mon senti-

ment, de plus en plus. Déjà, par la page mensuelle que j'y présentais, je m'efforçais de donner à ce Bulletin un caractère plus direct et personnel des articles de nombreux Camarades sur des sujets variés, d'ordre économique ou social, des récits de voyages ont alterné avec les sujets d'ordre technique, j'ai recherché également dans d'autres publications, les articles qui pouvaient intéresser très directement nos professions tout en étant d'une portée assez générale ; et il peut sans doute être fait davantage dans cette voie. Je voudrais aussi que tous les Camarades soient davantage associés aux travaux et études de notre Comité, mais une certaine prudence de rédaction vis-à-vis des nombreuses personnes qui peuvent lire notre Bulletin, en dehors de nos Corps, oblige à une sécheresse et un laconisme regrettable dans les comptes-rendus des réunions du Comité.

### 3. — TOURNÉES ET VOYAGES.

Nos tournées se sont déroulées favorablement.

La tournée dans la région parisienne qui a suivi notre dernière Assemblée Générale a été particulièrement instructive du point de vue routier notamment.

Une tournée aux Châteaux de la Loire a été organisée par le groupe de Paris et s'est déroulée fort agréablement grâce notamment à l'amabilité de nos Camarades de la SNCF.

Enfin, la tournée annuelle s'est effectuée, comme prévue, en Yougoslavie et nos Camarades en sont revenus fort satisfaits dans l'ensemble. Je dois dire cependant que le nombre des participants

a été assez réduit, 31 au total ; la présidence de la tournée était assurée par M l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Bernard Gaspard ; le Camarade Galard a bien voulu, durant le voyage, assumer la lourde charge de « responsable » pour les détails matériels multiples que posent toujours nos tournées, notamment à l'étranger. Je voudrais lui exprimer ici, à nouveau, les vifs remerciements de l'Association.

Vous savez, par ailleurs, qu'une tournée est organisée pour Mai-Juin de cette année, en Corse et en Sardaigne. Avant d'en décider, votre Comité s'était demandé si, en raison de la réduction du nombre des participants depuis deux ans, due peut-être à la vogue croissante des voyages organisés par des agences et organismes spécialisés, il convenait de poursuivre l'organisation de nos tournées annuelles, qui demandent par ailleurs un assez gros travail pour le Bureau du Comité mal équipé pour ce faire. La tournée de cette année permettra sans doute d'adopter pour l'avenir une position à ce sujet.

#### 4. — RAPPORTS AVEC LES INGÉNIEURS-ÉLÈVES.

Le Comité a continué à porter une attention particulière sur la situation de nos jeunes Camarades Ingénieurs-Élèves. Le déclassement indiciaire dont ils sont l'objet a fait l'objet d'une intervention, concertée avec d'autres associations, auprès de la Société des Amis de l'X, qui est intervenue en leur nom commun auprès du Gouvernement. Notre projet de statut, et j'en reparlerai plus loin, a été amendé de façon à matérialiser les propositions de la Société des Amis de l'X.

Un apéritif, mais tout récent celui-ci, en raison du retard à l'entrée de l'École de nos jeunes Camarades, a réuni dans une atmosphère très cordiale ceux-ci et les membres du Comité, retenus plus longtemps au Service Militaire, et je me plais à noter que le délégué des Ingénieurs-Élèves est parmi les plus assidus des membres du Comité.

En raison de l'envoi presque généralisé de nos jeunes Camarades pendant leur temps de service militaire en Algérie dans les corps de troupe, il n'a pu être donné suite cette année à l'idée, que j'avais signalée l'an passé, de prises de contact durant ce service militaire avec les services locaux. Cette idée ne devra pas être perdue de vue, et devra être reprise dès que les circonstances le permettront.

Le Comité s'est préoccupé, en plusieurs circonstances, des programmes d'enseignement à l'École. Enfin j'ai eu le plaisir d'aplanir quelques difficultés qui s'étaient manifestées pour l'affectation des postes à la sortie de l'École.

#### 5. — COMITÉ D'ÉTUDE ET DE LIAISON POUR LA DÉFENSE DE LA FONCTION PUBLIQUE.

Notre Association a continué à participer aux travaux du Comité d'Études et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique, organisme où se trouvent rassemblés des représentants de la majorité des cadres des grands Corps de l'État. Ce Comité a élargi considérablement son audience auprès des pouvoirs publics, à tel point qu'il est maintenant régulièrement consulté lors de l'élaboration de mesures touchant à la situation de la Fonction Publique.

L'année qui vient de s'écouler a été très active dans ce domaine et, si beaucoup de promesses ont été faites, un certain nombre d'entre elles sont entrées dans le domaine des réalités concrètes.

Engagé dans la bataille pour la revalorisation des traitements, où les diverses organisations professionnelles avaient réussi à entraîner assez vigoureusement cette fois le Parlement, le Comité d'Études et de Liaison a dû abandonner la poursuite de certains particuliers qu'ils s'étaient fixés, pour lutter à peu près exclusivement sur le plan où s'inscrivait, lors de sa création en 1951, sa préoccupation essentielle, à savoir le déclassement persistant de la hiérarchie. Alors que les revendications essentielles des syndicats de masses visaient surtout la revalorisation des traitements les plus bas (catégorie « C » et « D »), le Comité s'est efforcé de faire respecter le principe de la hiérarchisation de toutes les augmentations accordées à la base, principe qui pendant trop d'années avait été systématiquement méconnu.

Des démarches multiples ont été accomplies dans ce sens, tant auprès des ministres que des parlementaires, et il a été fait appel, aussi souvent que possible, au concours de la presse pour soutenir l'action du Comité en donnant une large publicité à ses travaux, et en informant le public du fondement des revendications des cadres fonctionnaires.

L'action du Comité auprès des parlementaires avait abouti en 1955 à l'inclusion dans la loi de Finances de deux articles (31 et 32) fixant au Gouvernement deux échéances importantes :

— celle du 1<sup>er</sup> Juillet 1955, date à laquelle devait être mis sur pied un système assurant la remise en ordre des rémunérations publiques ;

— celle du 1<sup>er</sup> Octobre 1956, date à laquelle devait être mis au point un plan portant harmonisation des rémunérations des secteurs public et nationalisé.

Le rendez-vous de Juillet 1955, s'est traduit, comme on le sait, par des mesures assez décevantes, dues notamment à l'étagement des mesures envisagées et à l'insuffisance des moyens financiers engagés. Toutefois, le Gouvernement, depuis 1956, a complété ces mesures par de nouvelles dispositions qui entraîneront notamment :

— la fixation au 1<sup>er</sup> Mai 1957 déjà de l'échéance portant à 180 000 francs hiérarchisés le traitement de base de la Fonction Publique ;

— la fixation de ce traitement de base à 200.000 francs dès le 1<sup>er</sup> Janvier 1958 après l'octroi au 1<sup>er</sup> Novembre 1957 d'un supplément uniforme de 20 000 francs non hiérarchisés.

Mais qu'est-il advenu du plan de pérequisition entre les traitements des secteurs public et nationalisé, dont l'article 32 de la loi de Finances du 30 Avril 1955 avait fixé l'échéance au 1<sup>er</sup> Octobre 1956 ?

C'est ici que s'est concentrée, depuis plusieurs mois, l'activité essentielle du Comité d'Études et de Liaison.

Vous avez pu lire la brochure intitulée : « Pour un reclassement de la Fonction Publique » qui, élaborée par le Comité et très largement diffusée, a eu un grand retentissement. Vous avez vu que le Comité proposait un certain nombre de remèdes auxquels nous pouvions entièrement souscrire, la solution principale consistant dans l'ouverture de l'éventail hiérarchique, actuellement 100-1165 (indices bruts), jusqu'à 1 500.

Depuis la parution de la brochure, le Comité a poursuivi ses travaux et multiplié ses démarches pour tenter de faire entrer ses suggestions dans la pratique. D'ores et déjà, un fait est acquis : le Gouvernement vient d'allonger vers le haut l'éventail hiérarchique, en créant, comme le Comité l'avait suggéré, des échelles-lettres pour les emplois dépassant un certain indice et en étirant simultanément les indices situés au-dessous.

Malheureusement, cet étirement au 1<sup>er</sup> Novembre 1957 aura surtout pour effet de compenser la suppression, à la même date de la prime hiérarchique, il n'est certes pas indifférent que cette prime se trouve ainsi pour l'avenir incorporée au traitement c'est-à-dire enfin prise en compte pour la retraite, et passible des mêmes revalorisations ultérieures que le traitement lui-même ; néanmoins l'étirement décidé par le Gouvernement reste jusqu'à nouvel avis très en-deçà des propositions du Comité d'Études et de Liaison.

De même, rien n'a encore été fait pour améliorer les débuts de carrière des fonctionnaires de la catégorie A ; sur ce point le Comité a suggéré, dans une lettre du 26 Décembre, au Secrétaire d'État à la Présidence du Conseil chargé de la Fonction Publique, que des aménagements soient mis en vigueur en faveur de ces débuts de carrière, soit au moyen de rappels d'ancienneté, soit par une réduction notable du temps à passer dans les échelons de début. Le Comité du PCM a dans des modifications insérées ces propositions au projet de statut.

Egalement près de nos préoccupations se situent les travaux actuels du Comité, effectués à la demande du Secrétaire d'État chargé de la Fonction Publique, sur le problème général de l'avancement.

En définitive, l'avenir dans le domaine que je viens d'évoquer comporte encore de nombreuses inconnues et laisse prévoir en tout cas beaucoup d'efforts et davantage encore de patience. Je crois que vous serez convaincus comme moi qu'en dehors de la défense des intérêts spécifiques de nos Corps, il nous faut, plus que jamais, serrer les coudes avec les catégories qui se situent

à notre niveau dans la grande famille des cadres de la Fonction Publique et qu'à cet égard notre présence au sein du Comité d'Etudes et de Liaison continue d'être, non seulement souhaitable, mais nécessaire.

#### 6. — INDICE 700.

Comme vous le savez, nos demandes relatives à l'obtention de l'indice 700 pour les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées et des Mines se sont toujours heurtées à l'opposition des Services des Finances.

Plusieurs éléments nouveaux nous ont incité à renouveler une fois de plus nos revendications à ce sujet

1°) Le Conseil d'Etat, la Cour des Comptes, l'Inspection Générale de l'Administration du Ministère de l'Intérieur, et l'Inspection des Finances, qui, lors du reclassement des fonctionnaires, en 1948, étaient à parité avec nos Corps au point de vue indices, ont maintenant tous obtenu l'indice 700, d'abord à 15 ans d'ancienneté, puis tout récemment à 12 ans d'ancienneté.

D'autre part, certains corps techniques ont obtenu dernièrement l'indice maximum 650 pour le grade d'Ingénieur en Chef, alors qu'initialement ils étaient légèrement déclassés par rapport à nous

Le déclassé des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines, par rapport à la hiérarchie initialement établie, est donc devenu flagrant.

2°) Le principal motif invoqué dans le passé pour refuser l'indice 700 aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées est que ceux-ci detiennent des responsabilités d'ordre départemental, alors que les fonctionnaires des autres grands Corps exercent leur activité à l'échelon national.

Un tel argument est des plus discutables : il est absolument arbitraire en effet de lier l'importance des fonctions au cadre dans lequel elles s'exercent.

Mais en outre on peut faire valoir que, du fait de la complexité croissante des problèmes et des techniques, de nombreux Ingénieurs en Chef exercent maintenant leurs fonctions sur le plan national ou régional sans qu'il soit d'ailleurs pensable d'établir une hiérarchie, un ordre de préséance quelconque entre ces Ingénieurs et leurs Camarades qui restent à la tête de services départementaux.

Enfin, le déclassé indiciaire existant entre les Corps des Ponts et Chaussées et des Mines et ceux des autres grands Corps de l'Etat apparaît contraire à la politique actuelle des Pouvoirs Publics, qui vise à revaloriser les cadres techniques de l'Etat par rapport aux cadres techniques du secteur nationalisé qui bénéficient d'un éventail hiérarchique beaucoup plus ouvert.

3°) Dans l'exposé des motifs du projet de loi préparé en application de l'article 32 de la loi du 3 Avril 1955, le Gouvernement affirme son intention de réaliser au sein de la Fonction Publique un recouvrement plus grand entre les indices des grades successifs (principes du « cylindrage »).

Une telle mesure nous paraît très heureuse dans son principe et serait de nature à apporter une compensation pécuniaire équitable à ceux de nos nombreux Camarades qui, en raison des lenteurs de l'avancement, n'accèdent que très tard ou même jamais au grade supérieur

Or, entre le grade d'Ingénieur en Chef et celui d'Inspecteur Général, existe un écart et non pas un recouvrement puisque l'un des grades se termine à l'indice 650 alors que l'autre débute à l'indice 700. L'obtention de l'indice 700 ferait disparaître cet écart

En songeant principalement aux nombreux Ingénieurs en Chef qui n'ont pas la possibilité, en raison de notre pyramide hiérarchique, d'accéder au grade d'Inspecteur Général, pour améliorer la fin de leur carrière et leur permettre surtout d'obtenir une pension convenable de retraite, le Comité est donc intervenu oralement et par écrit auprès des Ministres de l'Industrie et du Commerce et des Travaux Publics.

Au cours d'entretiens qu'ils ont bien voulu nous accorder à ce sujet, les 2 Ministres nous ont promis leur entier appui.

#### 7. — LA SITUATION DES RETRAITÉS.

Un décret tout récent, du 11 Mars 1957, vient de permettre de régler de façon satisfaisante les anomalies de la situation de quelques Camarades Ingénieurs en Chef du Corps retraités avant le 1<sup>er</sup> Septembre 1955

Le cas des Ingénieurs ordinaires retraités avant la création de la hors classe, et par conséquent ne bénéficiant pas pour le calcul de leurs pensions des traitements correspondants, a fait l'objet d'un pourvoi devant le Conseil d'Etat de notre Camarade **Escoubé** (Decembre 1955).

Nous savons par expérience que de tels pourvois demandent un délai de 18 mois à 2 ans pour aboutir.

La parution du statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées si elle ne tarde pas trop, pourrait rendre inopérante l'introduction du pourvoi

Le statut devra permettre en effet de régler automatiquement et rapidement le cas des Ingénieurs ordinaires qui n'ont pas été en service au moment de la création de la hors classe, car notre projet ne compte plus de hors-classe

L'Administration se devra de reexaminer la situation de la vingtaine d'Ingénieurs ou des ayant droits dont les pensions ne correspondent pas aux traitements perçus par des Ingénieurs remplissant les mêmes conditions de services et d'ancienneté

#### 8. — STATUT.

L'an dernier à pareille époque, je vous disais mon espoir de voir aboutir le statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées avant la présente Assemblée Générale. Comme vous avez pu vous en apercevoir aux lectures successives des Bulletins mensuels, cet espoir a été déçu. Le Comité n'a pas menagé pourtant ses efforts auprès de l'Administration Centrale, mais il est certain que les changements intervenus durant l'année 1956 à la tête de la Direction du Personnel — avec les périodes transitoires qui en ont résulté — n'ont pas joué en faveur d'une accélération de la procédure d'approbation du statut

Cette période de « flottement » paraît maintenant terminée et je puis vous annoncer que le 11 de ce mois, un projet de statut, préparé par notre Administration Centrale, qui sans suivre rigoureusement toutes les suggestions du P.C.M. n'en respecte pas moins ses demandes essentielles, à la Direction du Budget. Le projet devra passer devant le Comité Technique Paritaire puis ensuite affronter le verdict du Conseil d'Etat

Par rapport à notre projet de statut modifié et complété, celui rédigé par l'Administration Centrale diffère par les points suivants

**Article 1<sup>er</sup>** : Le texte n'énumère pas les fonctions et compétences qui seront définies dans un décret simple ultérieur

Réflexion faite, je ne pense pas que cela soit une mauvaise chose. Il est peut-être imprudent de vouloir trop préciser, dans un statut, des attributions qui peuvent évoluer avec le temps. Des omissions sont en outre toujours possibles.

**Article 5** : Le texte comporte un échelon supplémentaire pour le grade d'Ingénieur en Chef, et deux classes au lieu de trois pour le grade d'Ingénieur, le nombre total d'échelons y étant le même.

Cette dernière disposition ne présente pas d'inconvénients ; la première peut apporter un avantage.

**Article 6.** — Le nombre d'Ingénieurs en 1<sup>re</sup> classe est porté de 8% à 10%, ce qui nous est favorable.

La pyramide hiérarchique est donc, en définitive, la suivante

— Ingénieurs Généraux : 12%

— Ingénieurs en Chef : 30%

— Ingénieurs et Ingénieurs-Elèves : 58% dont 10% en 1<sup>re</sup> classe

**Article 7.** — Les conditions dans lesquelles les Ingénieurs Généraux peuvent siéger au Conseil Général des Ponts et Chaussées et prendre le titre d'Inspecteur Général ne sont pas précisées comme elles l'étaient dans notre projet (« mission permanente ou temporaire, inspection administrative et technique, vice-présidence du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Présidence de Sections ou Secrétariat dudit Conseil, etc »), mais renvoyées à un décret.

Je crois également que cette disposition est prudente

**Article 15.** — Le nombre de places d'Ingénieurs-Élèves mises au concours parmi les Ingénieurs et Ingénieurs Adjointes des Travaux Publics de l'Etat est porté de 25 à 30%.

Je ne pense pas qu'on puisse y voir un inconvénient.

**Article 20.** — Le tableau d'avancement au grade d'Ingénieur Général comporte deux parties, l'une pour les cadres normaux, l'autre pour les Services détachés, ce qui constitue une garantie supplémentaire pour les Camarades détachés.

**Article 24.** — Les deux ans d'ancienneté au-delà du minimum pour l'avancement direct des Directeurs ne figurent plus.

La question ne me paraît pas d'une importance primordiale et je ne pense pas qu'il y ait lieu de se « battre » sur ce point.

Enfin, l'article qui, dans notre projet de statut, prévoyait deux dérogations au statut général des fonctionnaires, en ce qui concerne la présidence de la Commission Administrative Paritaire et le mode d'élection à cette Commission ne figurent plus, ce qui suppose donc, que ces élections se feront au scrutin de liste.

Cette dernière question notamment avait été très controversée jadis, lorsqu'on pouvait craindre que les différences d'appartenance syndicale viennent compromettre l'unité profonde de notre Corps. Le temps a passé, les quelques passions se sont apaisées, et je me plais à souligner que, durant les trois années de présidence que je viens de remplir, pas une fois une divergence doctrinale ou politique n'est venue se glisser dans les débats de notre Comité, ou pour la désignation de tel ou tel délégué comme représentant du P.C.M., non plus que dans la recherche de tel ou tel candidat présenté à vos suffrages.

On peut ainsi espérer que, même avec les dispositions indiquées du projet de statut, ce sera le P.C.M. seul qui continuera à être, par l'accord des Syndicats, le représentant véritable du Corps. Quoiqu'il en soit, votre Comité a, dans sa dernière séance, désigné un petit groupe de travail qui étudiera, plus en détail, le projet de statut dont je viens de vous brosser les caractères principaux et qui, avec le Président, pourra sans délai suivre les phases successives de la procédure d'adoption du statut, et engager valablement si besoin est notre Association sur les formules compromissaires qui pourraient se révéler nécessaires.

En définitive, je pense que les nouvelles propositions de l'Administration Centrale sont acceptables dans leur ensemble, à part des modifications de détail, et qu'il est de notre intérêt de les appuyer tant à la Fonction Publique qu'au Budget, de façon à accélérer l'approbation du statut. Il vous faudra faire confiance au Comité et au Groupe de travail, pour faire maintenant aboutir, dans les meilleures conditions et les plus rapides, ce statut tant attendu.

### 9. — PRÉLÈVEMENT SUR INDEMNITÉS ACCESSOIRES.

Le projet de loi de Finances comportait en son article 46 une disposition visant nos indemnités accessoires et qui prévoyait un prélèvement de 10% au profit du Budget Général.

Le motif invoqué était que « les travaux effectués par les fonctionnaires du service des Ponts et Chaussées et de divers autres services techniques de l'Etat pour le compte des collectivités locales et de divers organismes, dans le cadre de la loi du 29 Septembre 1948 provoquent à l'occasion de leur exécution, des dépenses assez importantes, dont un certain nombre est, tout au moins en partie, supporté par le budget de l'Etat ».

Je dois dire que ces arguments ne nous ont pas convaincus et qu'à un moment où les Ingénieurs de nos Corps, voient, même compte tenu du supplément apporté par les indemnités accessoires, l'écart s'accroître entre leurs émoluments et ceux du secteur nationalisé, un prélèvement de 10% aurait pris l'allure d'une injuste sanction ; d'autant plus d'ailleurs que la mesure devait s'appliquer exclusivement aux seuls bénéficiaires de la loi de 1948.

Nous avons donc vigoureusement protesté, ainsi d'ailleurs que le Syndicat des Ingénieurs des T.P.E. contre cette mesure ; elle a heureusement pu être disjointe du projet de loi, tant à l'Assemblée Nationale qu'au Conseil de la République.

### 10. — RELATIONS ENTRE LE P.C.M. ET LES URBANISTES.

On a pu souvent constater dans le passé une certaine incompréhension entre Ingénieurs des Ponts et Chaussées, Architectes

et Urbanistes ; elle se dissipe peu à peu et il y a lieu de s'en réjouir ; il faudrait être complètement indifférent à l'évolution actuelle des choses pour nier l'importance croissante que prennent l'urbanisme et les problèmes d'aménagement du territoire.

Les problèmes communs aux urbanistes et aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont particulièrement importants dans les villes : il est évident qu'on ne peut concevoir de grands travaux de voirie dans les agglomérations que dans le cadre d'une politique urbanistique d'ensemble, et qu'en sens inverse, on ne peut concevoir une politique d'urbanisme adaptée aux temps modernes sans tenir compte, dans une très large mesure, des questions de transport et de leur évolution particulièrement rapide.

La Société Française des Urbanistes (S.F.U.) et le Comité du P.C.M. ont donc décidé, d'un commun accord, de créer un groupe mixte P.C.M.-S.F.U. composé de quelques urbanistes et de quelques Ingénieurs.

Deux questions ont été mises pour l'instant à l'ordre du jour des discussions : il s'agit d'une part de l'aménagement des grands centres, d'autre part, des questions de riveraneté.

Pour susciter un mouvement d'intérêt assez large en faveur de cette collaboration dans l'une et l'autre des deux professions, deux conférences ont été organisées récemment au cours desquelles M. Canaut, Urbaniste en Chef, a traité des questions de politique foncière, et notre Camarade Elkouby, des questions de circulation dans les villes.

L'assistance nombreuse, que nous avons pu constater à ces réunions, témoigne heureusement du grand intérêt que suscite cette initiative.

Le groupe P.C.M.-S.F.U. a donc pris un excellent départ et pourra certainement poursuivre avec efficacité, grâce à une excellente coopération, l'étude de problèmes généraux d'urbanisme sous leurs différents aspects.

### 11. — M. L. R.

Les problèmes relatifs au M.L.R. ont encore évolué très sensiblement cette année et le Comité a dû y porter une attention constante.

Le Gouvernement, conformément d'ailleurs à la loi fixant le Budget de 1955, a déposé le 27 juin 1956 sur le bureau de l'Assemblée Nationale un projet de Loi-cadre « tendant à favoriser la construction de logements et d'équipements collectifs ».

L'article 38 de ce texte était ainsi rédigé :

« Le Gouvernement est autorisé à prendre toutes dispositions relatives aux attributions et aux structures des services et cadres de la Reconstruction et du Logement : il pourra notamment déterminer les effectifs permanents et temporaires nécessaires, procéder à la réforme des cadres existants, constituer un cadre de personnel administratif supérieur et un cadre de techniciens supérieurs et principaux ».

Cet article traduisant le désir légitime du Gouvernement d'asseoir sur des bases permanentes l'activité du M.L.R. et d'éviter, ainsi que l'indique l'exposé des motifs, « que la plus grande partie du personnel de ce Ministère soit maintenue plus longtemps dans une situation précaire et instable qui la préoccupe à juste titre, et n'est pas génératrice de bon rendement ».

Le P.C.M. ne pouvait que souscrire à cet objectif, mais à condition bien entendu qu'il ne donne pas prétexte à création d'un Corps nouveau.

Le P.C.M. a eu maintes fois l'occasion de souligner que la multiplication des Corps n'est pas favorable au rendement des services surtout dans un Pays comme le nôtre, qui est divisé administrativement en 90 unités : l'expérience montre qu'elle aggrave, sur le plan local notamment, les questions de frontière et engendre des conflits d'autant plus aigus que les compétences des Corps sont plus voisines.

Le P.C.M. a donc eu l'occasion de suggérer à nouveau, à propos de cette Loi-cadre, qu'il faudrait s'orienter vers une fusion des corps techniques du M.L.R. et des Ponts et Chaussées.

Cette formule est la meilleure pour l'Etat, comme nous venons de le dire : elle est aussi la meilleure pour les cadres techniques du M.L.R. puisqu'ils trouveraient ainsi la base solide qui leur a toujours manqué pour mener à bien leur politique de logement,



d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Enfin, elle permet au Corps des Ponts et Chaussées d'élargir sa vocation à des domaines qui s'inscrivent bien dans la ligne générale de sa compétence administrative, technique et économique.

C'est en pensant surtout aux plus jeunes de nos Camarades et aux générations à venir d'Ingénieurs que le Comité a adopté cette position de principe qui comporte évidemment comme conséquence, l'intégration des cadres actuels du MLR dans le Corps des Ponts et Chaussées.

Lors du vote par l'Assemblée Nationale, l'article 38 a été modifié, dans un sens qui nous donne satisfaction puisque le texte suivant, que je vais vous lire, a été ajouté :

« Des règlements d'administration publique fixeront les conditions dans lesquelles :

1. — les agents titulaires pourront être intégrés dans les cadres administratifs interministériels — et notamment celui des administrateurs civils — ou des cadres techniques existants, etc

Lors du passage au Sénat, l'article 38 a été voté tel qu'il avait été modifié par l'Assemblée Nationale.

Dans ces conditions on peut espérer que la porte est ouverte aux aménagements que nous proposons et que nos efforts n'auront pas été inutiles.

Je crois que nous pouvons dire honnêtement que, si une intégration des cadres MLR dans le Corps des Ponts et Chaussées doit s'effectuer, c'est sans aucune arrière-pensée que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées accueilleront leurs Camarades du MLR avec lesquels ils ont eu d'ailleurs maintes fois dans le passé l'occasion de travailler en commun.

Je dois préciser pour terminer que dans notre esprit, fusion de corps techniques ne doit nullement entraîner fusion des Ministères. Si une certaine armature commune peut résulter de la solution proposée par le PCM — dans les départements les moins importants — les deux Ministères conserveraient distincts les services centraux d'une part, les services extérieurs importants d'autre part, c'est-à-dire l'essentiel de leurs structures. En outre, le MLR conserverait ses propres cadres administratifs.

Je crois que nous sommes tous d'accord pour estimer que la politique de nos Corps, aussi bien celui des Ponts et Chaussées que celui des Mines — ne doit pas se fonder sur une concentration des attributions à la Maison mère, mais au contraire sur un essaimage dans d'autres Administrations ou organismes, formulé conforme d'ailleurs au caractère interministériel qu'affirme dans son article 1<sup>er</sup> le projet de statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

## 12. — ENSEIGNEMENT.

La position que je viens de vous indiquer en ce qui concerne le MLR comportait pour nous la nécessité d'étudier dans quelle mesure les programmes de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées pouvaient être adaptés à l'étude de disciplines telles que l'urbanisme, la construction, l'aménagement du territoire.

En fait, ces matières sont déjà abordées à l'Ecole des Ponts et Chaussées et aucune création de cours nouveaux n'est indispensable si s'agit simplement d'augmenter les cours correspondants tout en modifiant dans certains cas l'esprit dans le quel ils sont enseignés.

Comme les programmes sont déjà assez chargés à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, nous avons estimé que certaines suppressions pourraient aisément intervenir dans des cours tels que ceux des Chemins de Fer et surtout de Moiteurs techniques pour compenser les augmentations préconisées.

Ainsi serait rétabli entre les différents cours une hiérarchie plus conforme au rôle que nous devons jouer dans le Pays.

Ces questions ont été évoquées sur notre demande à la séance du Conseil de Perfectionnement du 12 juillet puis à celle du 27 novembre.

Sur les suppressions, nous n'avons obtenu que partiellement satisfaction — 10 leçons supprimées en principe au lieu des 22 demandées — mais c'est déjà un premier pas important qui va permettre, je l'espère, d'introduire prochainement certains des suppléments préconisés.

## 13. — ACTIVITÉS DU GROUPE D'ÉTUDES GÉNÉRALES — ORGANISATION DES SERVICES.

Le « Groupe d'Études Générales » qui, comme vous le savez, a été créé il y a 18 mois environ, dans le but d'étudier certaines questions importantes ou complexes, ayant une influence directe sur l'orientation et l'avenir de notre Corps, a poursuivi son activité au cours de cet exercice.

Le Groupe a d'abord étudié les questions d'infléchissement des programmes à l'Ecole des Ponts et Chaussées dans le sens que je viens de vous indiquer. Cette étude a abouti à la rédaction d'une note que le Comité a remise à M. le Directeur Grelot.

En outre, l'étude sur les Adjointes Techniques s'est terminée par la rédaction d'une note qui a été remise à la Direction du Personnel et dont le contenu a été publié dans le Bulletin.

Mais l'étude principale du Groupe a porté sur les questions d'organisation régionale des services des Ponts et Chaussées et sur le rôle des Inspecteurs Généraux.

Cette étude, qui a été basée sur une enquête très large parmi les Camarades, effectuée par l'intermédiaire des Groupes Régionaux, a donné lieu à une motion votée par le Comité, qui a été communiquée au Ministre, puis publiée dans le Bulletin et dont je vais vous rappeler les termes en raison de son importance.

I — Le PCM estime désirable que les tâches actuellement dévolues aux Inspecteurs Généraux soient réparties entre deux catégories de hauts fonctionnaires :

a) les uns, sans affectation territoriale, ayant leur bureau à Paris et chargés notamment

— d'étudier soit personnellement, soit avec le concours des Commissions Ministérielles qu'ils président, les grands problèmes économiques, techniques et administratifs pour émettre des avis sur la doctrine, les règlements, les plans et programmes d'équipement, les nouvelles techniques, etc

— de participer aux travaux des Commissions interministérielles et organismes divers pour y défendre les intérêts généraux confiés au Ministre des Travaux Publics ou pour apporter leur compétence et leur expérience à l'étude des grands problèmes relevant d'autres Ministères,

— d'inspections spécialisées sur toute l'étendue du territoire pour les diverses activités des Services des Ponts et Chaussées.

b) les autres, chargés de Circonscriptions territoriales assurant dans la Ville, centre de la circonscription, une présence effective fréquente et y disposant d'un bureau et d'un secrétariat permanent. Leurs tâches seraient

— d'informer et conseiller les autorités régionales, notamment les IGAMES, dans les domaines économiques, techniques et administratifs de leur compétence, d'affirmer la présence des représentants qualifiés du Ministre des Travaux Publics et des Transports sur le plan régional, notamment au sein des organismes régionaux,

— de coordonner et d'orienter l'action des Services Départementaux en favorisant notamment les échanges d'informations et de moyens.

Pour ces différentes missions, il paraît nécessaire que la Circonscription territoriale ainsi conçue coïncide avec l'étendue de l'IGAMAT.

II — Le PCM souhaiterait que l'on favorise dans toute la mesure du possible, l'orientation des Ingénieurs soit vers des missions d'études générales techniques ou économiques, soit vers une spécialisation technique plus poussée réalisée au sein des services centraux, des services locaux, ou de groupements interdépartementaux.

Une péréquation plus accusée des indemnités accessoires faciliterait cette orientation ou cette spécialisation. Le PCM rappelle à cet égard les suggestions exprimées dans sa note de Février 1956, sur les modalités de répartition de ces indemnités.

Je pense utile d'ajouter quelques commentaires à cette motion.

I — Le § I est motivé par le sentiment que les Inspecteurs Généraux sont actuellement chargés de multiples tâches à l'échelon national qui ne leur laissent que peu de temps à consacrer à leur rôle d'inspection locale — rôle rendu plus difficile encore par le fait qu'ils ne disposent en général sur place d'aucune organi-

sation permanente (bureau, secrétariat), que d'autre part, le Ministère des Travaux Publics se doit d'affirmer sa présence sur le plan régional, où de nouvelles tâches se dessinent, notamment en matière technique et économique.

La solution que nous avons préconisée reviendrait pratiquement à rétablir l'ancienne distinction entre Inspecteurs Généraux de 1<sup>re</sup> Classe et de 2<sup>me</sup> Classe.

Nous n'avons pas cherché à définir dans le détail la substance des deux catégories d'occupations découlant de cette distinction. On a simplement estimé que certaines tâches d'inspection générale seraient mieux assurées par des hauts fonctionnaires dégagés des contingences locales, alors que d'autres, au contraire, seraient plus aisément à la portée de ceux qui resteraient engagés dans l'action locale.

On a estimé d'autre part que les titulaires des tâches régionales, qui conserveraient des fonctions très actives nécessitant de fréquents déplacements, devraient être choisis en principe parmi les jeunes Ingénieurs généraux et ne pas conserver leurs fonctions régionales au-delà d'un certain âge. Il y a lieu de remarquer en outre que les IGAMES sont relativement jeunes, il ne faudrait pas que leurs correspondants « Ponts et Chaussées » soient beaucoup plus âgés qu'eux.

II. — On a pensé qu'une spécialisation accrue tant en matière d'études générales et économiques qu'en matière technique devrait être encouragée au sein de notre organisation.

Lors de l'enquête lancée par le Comité, un certain nombre de nos Camarades estiment même nécessaire la création de services techniques régionaux qui seraient à la disposition des services pour effectuer toutes études ou donner tous conseils qu'on leur demanderait. D'autres en revanche ont craint que cette orientation n'engendre par la suite des véritables échelons supplémentaires qui s'interposeraient entre l'Administration Centrale et les Services Locaux et alourdiraient notre organisation.

Le Comité n'a pas voulu trancher — pour le moment tout au moins — dans une matière aussi controversée, il a simplement estimé qu'il convenait de faciliter la création de postes spécialisés en réaffirmant son accord pour une péréquation plus poussée des honoraires qui mettrait fin, ou tout au moins atténuerait dans une large mesure, les irrégularités très notables de rémunération entre les Ingénieurs chargés de services courants et ceux qui se spécialisent.

Nos idées concernant le rôle économique que pourraient jouer les Ingénieurs Généraux auprès des IGAMES ont été favorablement accueillies par l'Administration Centrale.

Les idées exprimées dans la circulaire du 31 octobre 1956 du Ministre aux Inspecteurs Généraux sur le rôle qu'ils auront à jouer auprès des IGAMES sont très proches des nôtres et reçoivent toute notre adhésion.

Certes la texture des Inspections actuelles est conservée — au lieu d'être calquée sur celle des IGAMES, comme nous le préconisons — mais on peut penser qu'il ne s'agit là probablement que d'une étape.

Les idées semées par le P.C.M. font donc leur chemin et je pense d'ailleurs que nous aurons encore l'occasion de les approfondir. En effet, M. le Président **Cazes** a été chargé par le Ministre de procéder à une étude générale des dispositions destinées à permettre à l'Administration des Travaux Publics de remplir pleinement sa mission d'ordre technique et économique.

M. le Président **Cazes** a bien voulu nous demander nos suggestions à ce sujet le Groupe d'Etudes Générales et le Comité vont donc être appelés à poursuivre plus avant l'étude qu'ils avaient entreprise l'été dernier.

Vous serez bien entendu tous associés, mes chers Camarades, par l'intermédiaire des Délégués Régionaux, à cette importante étude qui ne peut évidemment vous laisser indifférent.

Quoi qu'il en soit, le P.C.M. ne peut qu'accueillir avec satisfaction ce vent nouveau qui souffle du Ministère des Travaux Publics en faveur d'un rajeunissement de ses structures.

#### 14. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE.

Je vous avais l'an passé indiqué les graves difficultés qui avaient surgi au sein du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et

Commerciale, et l'ardeur avec laquelle les intérêts du Corps des Ponts et Chaussées étaient attaqués directement. Je vous avais donné l'essentiel des conclusions de la « Commission Hutin », et analysé pourquoi, dans l'intérêt des services qui étaient confiés à nos Camarades, et dans l'intérêt du Secrétariat Général tout entier, il nous paraissait impossible d'y souscrire. En fait, comme nous l'estimions, ce rapport Hutin a été reconnu pratiquement inapplicable, et l'année s'est écoulée à la recherche d'autres solutions, cette recherche ayant été retardée par divers renouvellements de personnes à la tête des différents services du SGACC. Votre Comité s'est, à plusieurs reprises, penché sur le problème et a présenté, par écrit et oralement au cours de plusieurs audiences accordées par le Secrétaire Général un certain nombre de solutions positives et inspirées par le souci d'assurer la marche convenable des divers services.

Aux toutes dernières nouvelles, et sans que votre Comité en ait encore été informé, ni ait pu en délibérer, des textes portant réformes de structure seraient prêts à être présentés au Ministre. L'un de ces textes, concernant l'organisation de l'Administration Centrale, créerait un nouveau Service, dit de l'Exploitation commerciale des Aéroports rattachés directement au Secrétaire Général, fonction assurée jusqu'à présent par le 2<sup>me</sup> Bureau des Bases Aériennes.

Un deuxième texte porterait organisation des services extérieurs. Il supprimerait en fait le Service de la Navigation Aérienne et les aéroports principaux, donnerait l'indépendance aux Commandants d'aérodromes par rapport aux Ingénieurs en Chef des Bases Aériennes, ces derniers restant chargés du contrôle général et financier des concessions des Chambres de Commerce; il créerait en outre des directions de régions aéronautiques, 4 ou 5, dont les emplois pourraient être tenus aussi bien par des Ingénieurs des Bases Aériennes que par des fonctionnaires de la Navigation et qui assureraient la direction effective des services de contrôle de la circulation aérienne, des activités aéronautiques, et l'exploitation commerciale des aérodromes non concédés.

Ces diverses dispositions semblent appeler à première vue des réserves importantes. Votre Comité ne manquera pas d'en faire une étude attentive, et avec le double souci d'assurer de façon la plus satisfaisante la marche de ces services — qui prennent, avec le développement de plus en plus marqué de l'Aviation Commerciale, une part plus importante dans la vie du Pays — et avec le plus large esprit de compréhension, mais dans le respect des intérêts primordiaux de notre Corps, la recherche d'une solution valable pour tous.

Cette solution, peut-être la trouvera-t-on grâce à des contacts qui se sont directement établis — sans interventions syndicales ou professionnelles — entre un petit groupe d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et un petit groupe d'Ingénieurs de la Navigation Aérienne, tous gens de bonne volonté, j'en suis convaincu.

#### 15. — HYDRAULIQUE EN ALGERIE.

L'an dernier à pareille époque, je vous signalais qu'une Commission avait été instituée en Algérie à la suite de l'émotion soulevée par une circulaire du Gouverneur Général de l'Algérie en date du 1<sup>er</sup> février 1955. Cette circulaire résolvait en effet le problème de l'introduction d'Ingénieurs du Génie Rural dans le Service de la Colonisation et de l'Hydraulique, jusque là composé par des cadres des Ponts et Chaussées, par l'instruction à chaque échelon, d'une direction bicéphale — ce qui constituait le comble de l'absurdité en matière d'organisation administrative.

Les conclusions de cette Commission — Commission **Maspétol** — ont servi de base à un décret du 25 avril 1956 qui dans son article 12, remplace le Service de la Colonisation et de l'Hydraulique par une Direction de l'Hydraulique et de l'Equipement Rural et prévoit que les Ingénieurs de cette Direction formeront un Corps Unique recruté essentiellement à partir d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et du Génie Rural.

Ce décret, moins catastrophique certes que la circulaire du 1<sup>er</sup> février, méconnaît cependant fondamentalement la compétence propre de chacun des Corps; pour obtenir la meilleure utilisation de ces deux Corps, il aurait convenu au contraire de définir une

organisation répartissant d'une façon nette les attributions forcément distinctes des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Ingénieurs du Génie Rural

Le P.C.M. n'est nullement hostile à l'introduction d'Ingénieurs du Génie Rural en Algérie, bien au contraire, car ils ont certainement là un grand rôle à jouer, mais à condition qu'elle obéisse à des principes normaux d'organisation administrative et qu'elle ne disloque pas l'édifice édifié par nos Camarades au cours des quelques dizaines d'années écoulées, au prix de beaucoup d'efforts et de patience.

Me faisant l'écho de nos Camarades d'Algérie, je dois même ajouter que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées seraient tout disposés, le cas échéant, à mettre provisoirement à la disposition du Génie Rural les moyens en personnel et en matériel qui leur permettraient de démarrer plus aisément.

Quoi qu'il en soit le décret du 25 avril 1956 devant être suivi d'un règlement d'Administration Publique

Or, sans attendre ce texte, des arrêtés du Ministre Résidant en Algérie, l'un du 5 décembre 1956 visant l'Algérois, un autre du 22 janvier 1957 visant la région d'Oran, un 3<sup>ème</sup> d'il y a quelques jours pour le Constantinois, placés à titre provisoire, dans le cadre du nouveau découpage territorial des anciens départements d'Alger et d'Oran, à la tête des nouvelles circonscriptions et des nouveaux arrondissements, indifféremment des Ingénieurs du Génie Rural et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

Si cette mesure, prise en l'absence de tout texte d'application du décret du 25 avril 1956, ne devrait préjuger en aucune façon de la création du Corps unique, mais n'être réellement que très provisoire, la chose serait tolérable. Mais il est à craindre qu'il n'en soit pas ainsi.

Nous sommes donc intervenus auprès du Ministre des Travaux Publics pour lui signaler notre émotion et lui demander que les garanties statutaires propres de notre Corps concernant la discipline, la notation, l'avancement, etc. soit réservées.

En outre, je crois qu'il serait souhaitable de profiter de notre Assemblée Générale, pour nous prononcer sur une motion qui serait transmise à qui de droit et ferait publiquement état de notre désaccord fondamental sur la création d'un Corps unique (texte annexé au procès-verbal de l'Assemblée Générale).

## 16. — SERVICES TUNISIE ET MAROC.

L'an passé, les Camarades en service dans les ex-protectorats s'étaient montrés préoccupés des conditions dans lesquelles ils pourraient, au cas où ils seraient conduits à quitter précipitamment leurs fonctions en Afrique du Nord, trouver en Métropole des postes susceptibles de leur convenir. Des assurances leur avaient été données par le Ministre.

En fait, et sous réserve de quelques cas particuliers où certaines demandes d'affectation en Métropole ont été rejetées dans l'objet de ne pas favoriser les départs d'Afrique du Nord, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui ont souhaité quitter la Tunisie et le Maroc ont pu le faire dans de bonnes conditions. En Tunisie, ce départ a d'ailleurs pris l'aspect d'un exode massif puisque le nombre des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines en service aux Travaux Publics de Tunisie, qui était de 14 en 1952 ne sera plus que de 2 à compter du 15 mars 1957.

Cette situation est due au fait que le Gouvernement n'a pas, à ce jour, arrêté de mesure efficace pour permettre le maintien dans ces pays — au besoin sous un régime d'assistance technique — des effectifs de personnel des cadres métropolitains nécessaires au maintien de l'influence française.

Par contre les dispositions ont été prises pour permettre le recasement dans les cadres métropolitains du personnel des cadres locaux tunisiens et chérifiens. Bien que le P.C.M. soit, en fait, assez peu menacé par les mesures d'assimilation arrêtées à cet effet, il a estimé nécessaire d'élever une protestation contre certaines de ces mesures, arrêtées sans consultation des divers Départements ministériels et dont une extension possible présenterait de sérieux inconvénients.

## 17. — TRAVAUX PUBLICS DE LA FRANCE D'OUTRE-MER ET CADRES TERRITORIAUX DES TERRITOIRES.

La loi-cadre du 23 juin 1956 portant réforme des Services Publics dans les Territoires d'Outre-Mer ne pouvait manquer d'attirer l'attention du P.C.M. en raison des répercussions qu'elle pouvait avoir sur l'activité des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines dans ces Territoires

Je rappelle à ce sujet que l'Article 3 de la Loi-Cadre précisait que :

« Le Gouvernement pourra, par décret pris en Conseil des Ministres sur le rapport du Ministre de la France d'Outre-Mer et après avis du Conseil d'Etat, procéder à une réforme des Services Publics dans les Territoires d'Outre-Mer tendant à la définition d'une part des Services d'Etat chargés de la gestion des intérêts de l'Etat et d'autre part des Services Territoriaux chargés de la gestion des intérêts des Territoires ainsi qu'à la répartition des attributions entre ces Services. Cette réforme aura pour but :

« D'une part de faciliter l'accès des fonctionnaires d'origine locale à tous les échelons de la hiérarchie

« D'autre part d'instituer une réglementation autonome de la Fonction Publique d'Outre-Mer en ce qui concerne les Services Territoriaux

« A cette fin, il fixera les conditions de création de cadres territoriaux et de détermination de leurs Statuts et de leur mode de rémunération notamment les soldes de base, tout en assurant aux fonctionnaires actuellement en service, le maintien de leurs droits acquis en ce qui concerne les rémunérations, les avantages sociaux, les régimes de pension, le déroulement normal de la carrière. »

La préoccupation du P.C.M. était double, d'une part et suivant une préoccupation générale de notre Association, essayer de maintenir la contribution des Ingénieurs Français et en particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines au développement des Territoires d'Outre-Mer, ensuite sauvegarder les intérêts de nos Camarades en service dans ces Territoires.

Il a été procédé à une consultation individuelle de chacun de nos Camarades en service Outre-Mer sur les suggestions à faire au Ministre de la France d'Outre-Mer préalablement à l'adoption des décrets d'application de la Loi.

Au cours d'une audience accordée le 19 septembre par le Directeur du Personnel à la France d'Outre-Mer, les représentants de votre Comité ont proposé que les Ingénieurs composant les échelons supérieurs de la hiérarchie, et en particulier les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, soient exclus purement et simplement des cadres territoriaux et puissent rester, soit dans leur cadre d'origine des Ponts et Chaussées, soit dans le cadre général actuel des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, soit dans un cadre général de coopération technique qui serait à créer. Une note a été remise et a d'ailleurs été publiée dans le Bulletin du P.C.M. d'octobre 1956.

Il nous a été assuré que dans la limite permise par la politique de décentralisation prévue par la loi, il serait accordé grande attention aux propositions du P.C.M.

En fait, les projets de décret concernant tant les services de l'Etat que l'organisation des services publics civils dans les Territoires d'Outre-Mer, ont fait l'objet de nombreuses mises au point depuis le mois de Juillet pour être finalement discutée par l'Assemblée Nationale du 29 janvier au 1<sup>er</sup> février 1957, puis au Conseil de la République les 19 et 20 février et ils sont passés en deuxième lecture à l'Assemblée Nationale le 12 mars où l'alinéa relatif à un service d'assistance technique a été disjoint.

Des divergences d'opinions notables ont été rencontrées entre les différents fonctionnaires, les différents parlementaires et même les diverses Assemblées, concernant la présence ou l'absence d'un organisme central d'action économique ou d'assistance technique et bien des discussions ont eu lieu en ce qui concerne le détail des textes relatifs à l'organisation des cadres territoriaux.

Après avoir donné une fois notre avis au Ministre sur les problèmes d'organisation générale nous n'avons pas voulu insister sur ce point car les services intéressés sont extrêmement nombreux et le P.C.M. n'est pas seul en cause pour l'étude de ce problème, qui revêt en premier lieu un aspect politique.

Les difficultés considérables du problème ont été définies comme suit par le Ministre de la France d'Outre-Mer à l'Assemblée Nationale le 31 janvier en réponse à la proposition de constitution d'un Service d'Etat intitulé « Service d'Assistance Technique » .

« Il n'est pas douteux que la réforme proposée, qui comporte la division des services en services territoriaux et services d'Etat et la division des cadres en cadres territoriaux et cadres d'Etat, va imposer à un certain nombre de fonctionnaires, qui appartiennent notamment aux cadres techniques, l'obligation d'opter éventuellement pour les cadres territoriaux. Il est possible que certains d'entre eux fassent ce choix sans beaucoup d'enthousiasme et sans doute auraient-ils préféré servir dans un cadre d'Etat.

« A l'origine, la question s'est posée de savoir s'il serait créé, au Ministère de la France d'Outre-Mer, un service d'assistance technique dans lequel pourraient être regroupés un certain nombre de fonctionnaires, surtout techniques, des cadres généraux, de façon à offrir une sorte de refuge à ceux qui ne relèveraient pas de services de l'Etat et préféreraient ne pas entrer dans les cadres territoriaux.

« Reflexion faite, le Ministère de la France d'Outre-Mer n'a pas opté pour cette solution

« Le Ministère avait un choix à faire, car on avait décidé — je crois, d'un accord unanime — de classer les services en deux catégories : services d'Etat et services Territoriaux

« Si l'on créait, en même temps que des services et des cadres territoriaux, un service d'assistance technique, sorte de réserve de fonctionnaires dépendant du Ministère de la France d'Outre-Mer, il était évident qu'il n'y aurait aucune chance de voir des fonctionnaires qualifiés accepter de servir dans des cadres territoriaux

« Nous aurons, de ce fait, vidé les services territoriaux de l'essentiel de leur substance et mis à la disposition des conseils de gouvernements des services territoriaux dans lesquels n'auraient pas figuré les fonctionnaires les plus qualifiés, qui auraient vraisemblablement opté pour le service d'assistance technique

« C'est parce que nous désirions que les services territoriaux aient à leur disposition des fonctionnaires qualifiés qu'après de très longues discussions en conseil interministériel, nous avons purement et simplement maintenu la distinction entre les cadres territoriaux et les cadres d'Etat, sachant qu'un certain nombre de fonctionnaires techniques devraient éventuellement opter pour les cadres territoriaux.

« J'entends dire que ces fonctionnaires n'accepteront pas d'entrer dans les services territoriaux. En fait, un certain nombre de ces fonctionnaires qui, actuellement, servent dans des services qui vont devenir territoriaux proviennent d'administrations métropolitaines, comme les Ponts et Chaussées, ils se trouveront demain, dans les services territoriaux, dans la position de détachement, situation normale dans la fonction publique. C'est ainsi que des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, des Ingénieurs des Mines, des Ingénieurs de l'Aéronautique civile, des Ingénieurs de l'Agriculture pourront être employés dans les services territoriaux dans la position de détachement. Les services territoriaux bénéficieront donc de l'expérience et des connaissances de ces techniciens qui, étant en service détaché, pourront conserver certains liens avec leur corps d'origine.

« Voilà pourquoi le Gouvernement a décidé, après avoir mûrement réfléchi, de ne pas créer au Ministère de la France d'Outre-Mer un service d'assistance technique

« Le problème posé dépasse d'ailleurs le cadre du Ministère de la France d'Outre-Mer

« C'est un problème qui, en réalité, intéresse l'ensemble de la

Republique et l'ensemble des services de l'Etat et c'est pourquoi je ne peux, maintenant, parler à cet égard aucun engagement ni annoncer aucune décision. Assemblée Nationale

« Mais ce problème a été posé à l'échelon de la présidence du Conseil

« J'estime personnellement qu'une telle initiative ne doit pas être prise dans le cadre d'un seul Ministère, par exemple celui de la France d'Outre-Mer, mais, effectivement, à l'échelon de la Présidence du Conseil

« Le Service d'assistance technique ainsi créé pourrait intéresser, non seulement divers ministères, mais aussi des pays étrangers, notamment des pays sous développés

« Il existe déjà auprès du Ministère de la France d'Outre-Mer un organisme nommé Bureau Central d'Etudes et d'Equipements Outre-Mer, à la disposition duquel sont placés un certain nombre de techniciens qualifiés. Cet organisme effectue des travaux, non seulement pour les Territoires d'Outre-Mer, mais aussi pour des pays étrangers

« La création d'un service d'assistance technique employant des techniciens français — d'une qualité remarquable et, à ce titre, recherchés par un grand nombre de pays étrangers — doit être envisagée à l'échelon de la Présidence du Conseil et pour l'ensemble des Ministères

« C'est dans cette direction qu'il faudrait s'orienter pour faire en sorte que la République Française puisse mettre à la disposition, non seulement des territoires d'Outre-Mer, mais aussi des pays étrangers, les techniciens dont les uns et les autres peuvent avoir besoin »

En ce qui concerne les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines leur cas est visé par un article qui d'après les derniers projets de textes que nous connaissons et examinés par l'Assemblée Nationale et le Conseil de la République, était ainsi rédigé

« Les fonctionnaires des cadres métropolitains servant actuellement en qualité de détachés dans les cadres généraux énumérés aux tableaux 1 et 2 annexes au décret n° 51 510 du 5 mai 1951

« (les travaux publics en font partie) » demeurent classés dans ces cadres et en cette qualité peuvent être mis à la disposition des territoires d'Outre-Mer dans les conditions prévues par la présente ».

Par conséquent les Ingénieurs des Ponts et Chaussées appelés à servir Outre-Mer semblent pouvoir rester dans leur cadre actuel

## 18. — CONCLUSION.

Dans cet exposé, déjà long et je m'en excuse, je m'en suis tenu aux questions les plus importantes concernant nos Corps. Vous avez pu en saisir tout la gravité, chacune d'elles engage l'avenir, et la carrière des jeunes Ingénieurs en dépend. Nous avons un devoir envers eux, nous avons nous-mêmes recueilli un héritage lourd, riche et glorieux que nous devons transmettre dans les meilleures conditions. Je me plais à constater que la majorité des Camarades se rend maintenant bien compte des responsabilités que votre Comité doit constamment assumer, de la vigilance qu'il lui faut maintenir, du travail qu'il doit fournir

Après cette Assemblée, le Comité, modifié, completé, rajouté par les élections de tout à l'heure, va continuer la tâche. Faites-lui confiance, mais surtout aidez-le, accompagnez les délégués régionaux par votre action personnelle, que notre Association soit toujours la grande famille unie et amicale où coopèrent d'un même cœur tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

---

---

**N° de compte de Chèques Postaux du P.C.M.**

**PARIS : 508.39**

## Rapport financier de l'exercice 1956 et projet de budget pour l'exercice 1957

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<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1956, la situation financière au 31 décembre 1956 et le projet de Budget pour l'année 1957

### 1<sup>o</sup> — EFFECTIF DE L'ASSOCIATION.

Le tableau ci-dessous rappelle, d'une manière détaillée, la situation des effectifs du P.C.M. au 31 décembre 1955, qui s'élevaient à cette date à 1 555 membres sauf erreur ou omission

Le décès subit de notre dévoué Secrétaire Administratif, M **Delayre**, nous met exceptionnellement dans l'impossibilité de vous détailler avec précision l'effectif au 31 décembre 1956

au 31 Décembre 1955	SOCIÉTAIRES ANNUELS			SOCIÉTAIRES PERPÉTUELS			Membres Bienfaiteurs	TOTAL
	PC	M	Total	PC	M	Total		
<b>EN ACTIVITÉ :</b>								
Inspecteurs Généraux.....	41	15	56	20	8	28	—	84
Ingénieurs en Chef.....	265	61	326	31	2	33	1	360
Ingénieurs Ordinaires.....	584	63	647	2	—	2	—	649
Ingénieurs Elèves.....	54	17	71	—	—	—	—	71
<b>EN CONGÉ :</b>								
Inspecteurs Généraux.....	—	—	—	1	—	1	—	1
Ingénieurs en Chef.....	26	21	47	5	8	13	—	60
Ingénieurs Ordinaires.....	61	19	80	15	—	15	—	95
<b>EN RETRAITE :</b>								
Inspecteurs Généraux.....	38	6	44	10	3	15	1	57
Ingénieurs en Chef.....	77	5	82	10	1	11	—	93
Ingénieurs Ordinaires.....	68	8	76	5	—	5	1	81
<b>Totaux.....</b>	<b>1.214</b>	<b>215</b>	<b>1.429</b>	<b>101</b>	<b>22</b>	<b>123</b>	<b>3</b>	<b>1.555</b>

### 2<sup>o</sup> — COMPTE DE GESTION DE L'EXERCICE 1956.

L'état des recettes et des dépenses de l'Exercice 1956 se présente de la façon suivante

	Recettes			Dépenses	
	Previsions	Chiffres reels		Previsions	Chiffres reels
Cotisations P.C.M. (1)	1 500 000	1 278 989	Frais généraux	850 000	602 796
Publicité Bulletin	3 800 000	3 669 234	Edition Bulletin	4 200 000	3 995 798
Arrages Portefeuille	80 000	85 242	Receptions	200 000	neant
			A valeur	130 000	neant
	5 380 000	5 033 465			
Remboursement Titres		119 320	Achat de Titres	5 380 000	4 598 594
			Excédent de recettes		363 107
		5 152 785			191 084
					5 152 785

(1) Après déduction des cotisations encaissées pour le compte du S.G.I.P.C. et transmises à celui-ci

### 3<sup>o</sup> — PORTEFEUILLE.

Au 31 décembre 1955, le portefeuille comprenait les titres suivants déposés, sauf les actions de la Maison des Mines au Crédit Industriel et Commercial (Succursale D 2, Boulevard Raspail à Paris)

— 150 Obligations C.N.E. 3% de 10 000 francs	2 662 500
— 2 Obligations S.N.C.F. 4% de 1 000 francs	1 600
— 73 Actions de la Maison des Mines (pour mémoire)	»

représentant alors une valeur de

2 664 100

Au cours de l'année 1956, 1 Obligation C.N.E. est sortie pour amortissement et a été remboursée pour une somme de

17 620

Les précédentes Assemblées Générales ayant prescrit de poursuivre la revalorisation du portefeuille, nous avons acquis, en février 1956, encore 20 nouvelles obligations C.N.E. 3% pour une somme de..... 363.107

Une difficulté passagère de trésorerie nous a toutefois obligés à en revendre 5 au mois d'Août, pour la somme d'ailleurs très avantageuse de ..... 101.700

En sorte que, au 31 décembre 1956, le portefeuille de l'Association comprenait, au cours de cette date :

— 164 Obligations C.N.E. 3% de 10.000 francs, cotées .....	3.204.560
— 2 Obligations 4% S.N.C.F. 1921 de 1.000 francs, cotées .....	1.400
— 73 Actions de la Maison des Mines (pour mémoire) .....	,

représentant une valeur de ..... 3.205.960

soit une augmentation de 541.860 francs par rapport à l'année précédente.

**4° — COMPTES SPECIAUX.**

Pour rendre plus clairs les comptes de l'Association et pour suivre, par ailleurs, les prescriptions de l'annexe du 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 1956**

Recettes		Dépenses	
Souscriptions tournée Banlieue Sud .....	21.000	Car tournée Banlieue .....	30.000
Dîner .....	128.000	Restaurant et divers .....	192.705
	<u>149.000</u>		
Excédent de dépenses .....	73.705		
	<u>222.705</u>		<u>222.705</u>

**b) Compte spécial du voyage en Yougoslavie**

Recettes		Dépenses	
Souscriptions .....	2.785.250	Dépenses réelles des participants .....	2.785.250
Excédent de dépenses .....	62.700	Frais généraux à charge du P.C.M. ....	62.700
	<u>2.847.950</u>		<u>2.847.950</u>

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

Recettes		Dépenses	
Publicité .....	3.669.234	Factures Imprimerie .....	3.186.167
Excédent de dépenses .....	326.564	Factures clichés et rédaction .....	390.317
	<u>3.995.798</u>	Frais généraux propres au Bulletin .....	407.314
		Tirés à part .....	12.000
			<u>3.995.798</u>

(contre 4.039.278 en 1955)

**5° — COMPTES PROFITS ET PERTES DE L'EXERCICE 1956.**

Débit		Crédit	
Solde de l'Assemblée Générale .....	73.705	Réévaluation du portefeuille .....	541.860
Solde du voyage en Yougoslavie .....	62.700	Intérêts des valeurs .....	85.242
Bulletin du P.C.M. ....	326.564	Ventes de titres .....	119.320
Achat de titres .....	363.107	Cotisations encaissées .....	1.278.989
Frais généraux d'Administration .....	466.391	Cotisations restant à recouvrer .....	150.000
Dépenses diverses restant à payer en 1957 .....	371.284	Publicité Bulletin à recouvrer.....	213.532
	<u>1.663.751</u>		<u>2.388.943</u>
Solde créditeur .....	525.192	<b>A déduire :</b>	
		a) Cotisations qui restaient à encaisser au titre des exercices antérieurs (selon bilan au 31-12-55) 100.000	
		b) Cotisations encaissées par anticipation au titre des exercices ultérieurs (provision) 100.000 .....	200.000
	<u>2.188.943</u>		<u>2.188.943</u>

6° — BILAN AU 31 DECEMBRE 1956

Actif		Passif	
Portefeuille au 31 decembre 1956	3 205 960	Actif au 31 12 1955 comprenant le fonds social	3 099 609
Disponibilités au 31 decembre 1956		Factures Imprimerie et dettes diverses au 31 12 1956	371 284
CCP	413 353	Cotisations encausées par anticipation (provision)	100 000
CIC	113 240		<u>3 570 893</u>
Cotisations restant à recouvrer	150 000		<u>525 192</u>
Publicité du Bulletin restant à recouvrer	213 532	Solde créditeur de l'exercice	525 192
	<u>4 096 085</u>		<u>4 096 085</u>
<b>ACTIF</b>			

7° — PROJET DE BUDGET POUR 1957

Recettes		Depenses	
Cotisations	1 500 000	Frais généraux d'Administration	800 000
Arrerages du portefeuille	80 000	Edition du Bulletin	4 150 000
Recettes de publicité	3 750 000	Receptions	200 000
	<u>5 330 000</u>	Somme à valeur pour tournées et imprévus	180 000
			<u>5 330 000</u>

On remarquera que nous avons prévu comme les années précédentes un déficit annuel pour le Bulletin de 400 000 francs soit de l'ordre de 10% des dépenses d'édition ces dépenses étant par ailleurs couvertes à concurrence d'environ 90% par les recettes de publicité

Paris le 28 mars 1957

Le Trésorier du P.C.M., J Wennagel.

## BANQUET ANNUEL DU P.C.M. le 28 Mars 1957

Le Banquet Annuel du P.C.M., le 28 mars 1957, a obtenu un vif succès. Le dernier numéro du Bulletin a publié le discours du Président sortant M **Mothe**. On trouvera plus loin les réponses de MM les Ministres **Lemaire** et **Pinton**. Et ci-dessous la liste des personnalités et des Camarades qui ont assisté à ce Banquet

- M **Lemaire**, Secrétaire d'Etat à l'Industrie et au Commerce.
- M **Pinton**, Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics, aux Transports et au Tourisme
- M **Gaignerot**, Préfet - Directeur du Cabinet représentant M. le Ministre de l'Intérieur
- M **Jungelson**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, représentant M le Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale
- M **Kérisel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Conseiller Technique, représentant M le Secrétaire d'Etat au Logement et à la Reconstruction

Outre les Ministres et représentants des Ministres,

- M **Achille**, Ingénieur des Mines, Conseiller Technique au Cabinet du Secrétariat d'Etat à l'Industrie et au Commerce
- M **Artaud-Macari**, Conseiller Technique au Cabinet du Secrétariat d'Etat au Logement et à la Reconstruction

- M **Barthélémy**, Chef de Cabinet au Secrétariat d'Etat aux Travaux Publics
- M **Courbot**, Président de la Fédération Nationale des Travaux Publics.
- M **Deutsh**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Conseiller Technique au Secrétariat d'Etat à l'Industrie et au Commerce
- M **Doumenc**, Directeur Général des Chemins de Fer et des Transports
- M **Eyrolles**, Directeur de l'Ecole des Travaux Publics
- M **Fernique-Nadau des Islets**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Conseiller Technique au Cabinet du Secrétariat d'Etat à l'Industrie et au Commerce
- M **Fontana**, Directeur de la Construction au Secrétariat d'Etat à la Reconstruction et au Logement
- M **Friedel**, Directeur de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines
- M R **Gaspard**, Directeur Général d'EDF
- M **Guy**, Directeur des Travaux Maritimes au Secrétariat d'Etat à la Marine
- M **Jouany**, Conseiller d'Etat Président du Conseil Supérieur des Transports
- M **Lapeyre**, Secrétaire Général de la Fédération des Travaux Publics

- M. **Lavaill**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Conseiller Technique au Cabinet du Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics.
- M. **Meunier**, Directeur des Bases Aériennes.
- M. **Peltier**, Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables.
- M. **Planté**, Directeur de l'Infrastructure au Secrétariat d'Etat de l'Air.
- M. **Poutout**, Chef Adjoint de Cabinet au Secrétariat d'Etat aux Travaux Publics.
- M. **Prothin**, Directeur Général de l'Aménagement du Territoire au Secrétariat d'Etat à la Reconstruction et au Logement.
- M. **Quilichini**, Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs T.P.E.
- M. B. **Renaud**, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées.
- M. P. **Renaud**, Commissaire Général aux Entreprises de Travaux Publics et de Bâtiment.
- M. **Roth**, Conseiller Technique au Cabinet du Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics.
- M. **Saulgeot**, Directeur du Gaz et de l'Electricité au Secrétariat d'Etat à l'Industrie et au Commerce.

M. **Spinetta**, Directeur du Personnel de la Comptabilité et de l'Administration Générale.

\*\*

Les Inspecteurs Généraux, Ingénieurs en Chefs, Arménieurs, Ingénieurs-Elèves : **Alias, Ansart, Antoine J., Armengaud, Arribehaute, Aubert, Bablon, Baquerre, Baste, Baudet, Beau C., Becker, Bideau, Blaise, Bonafos, Bosc, Boulinier, Bringer, Briquel, Brunot, Bouzoud, Buteau, Cachera, Cerneau, Chazy, Cointe, Colas, Cohen-Deloro, Couteaud, Croquet, Curet, Coquand, de Buffévent, de Conihout, de Rouville, Desbazeille, Desvignes, Didier F., Dreyfuss G., Dreyfus G., Dumas, Duminy, Dupouy, Durand J., Eisenmann, Elkouby, Etienne, Filippi, Fischer J., Fischesser, Fontaine, Fontaine J.-P., Fonlladosa, Frontard, Gaudel, Geoffroy, Gilbert, Ginocchio, Giraud, Gueydon de Dives, Herzog, Hupner, Issarte, Janet, Jouvent, Jouveaux, Julien, Laffore, Lafond, Laure, Laurent M., Lgrand M., Le Gorgeu, Lizée, Mabs, Macodier, Mat, Mathieu, Mesnager, Mitault, Moret, Mothe, Muffang, Olivier, Parisot, Partridge, Pezet, Pialoux, Pizon, Prot, Raby, Raynaud, Rérolle, Reverdy, Richin, Robert, Robin, Rollet, Roulet, Saïas, Sentenac, Siegfried, Treton, Vasseur J., Vincent, Wennagel.**

---

## Discours de M. le Ministre LEMAIRE

Monsieur le Président,  
Mon cher Collègue et Ami,  
Messieurs,  
Mes chers Camarades,

Je suis un récidiviste qui s'ignore, sans doute. Toutefois, n'ai-je pas aggravé mon cas ; j'ai fait aujourd'hui je pense, preuve de bonne volonté, sinon de volonté.

Ce que vient de dire M. **Pinton** se projette en effet dans la perspective d'une journée politique importante qui s'achève. Et si M. **Pinton** a l'honneur d'être sénateur du département du Rhône, j'ai l'honneur — sans doute équivalent, du moins je le suppose — d'être député des Vosges à l'Assemblée Nationale. Or, en cette journée où se décide le sort du Gouvernement, ce sont surtout les députés qui travaillent : c'est pourquoi vous me voyez pour votre soirée en simple costume de travail. Depuis ce matin, j'ai beaucoup « butiné » hors de mon bureau : j'ai dû m'en absenter à de nombreuses reprises allant de l'Assemblée Nationale, à Matignon, aux instances de mon parti ou de mon groupe parlementaire. Je ne sais pourtant si j'ai récolté beaucoup de miel.

Et je vais m'excuser d'être obligé de vous quitter dans quelques instants. Mais voyez-vous il ne faudrait pas que je rate le coche, si jamais le coche devait aller à l'Elysée ; dans ce cas je pourrais faire signe à mon

ami M. **Pinton** afin qu'en hâte il le rattrape ! Ce voyage aux Champs-Élysées se produit assez fréquemment vous le savez mais ce n'est pas tout à fait la même chose quand on y va pour l'« embauche » que lorsqu'on y va pour « rendre son tablier » ! (Applaudissements).

Mon cher Président, je détiens pour ma part un avantage, puisque je n'ai pas aujourd'hui à répliquer au même orateur que l'an dernier ; c'est pourquoi je laisserai à M. **Pinton** le soin de vous dire des choses beaucoup plus sérieuses, bien que je veuille moi-même parler très sérieusement.

J'ai noté, mon cher Président, que vous vous posiez la question de savoir s'il valait mieux avoir des Ministres qui restent longtemps en place ou des Ministres qui passent comme le vent. S'ils restent longtemps, vous pouvez, non pas les conformer, mais leur apprendre beaucoup de choses. S'ils passent très vite, beaucoup deviennent tout de même vos supporters ; c'est d'ailleurs tout naturel.

Je voudrais surtout vous dire que votre action ne doit pas se limiter à l'action strictement vocative de corps distingués comme celui des Ponts et Chaussées ou comme celui, plus distingué encore, des Mines (Protestations). Oh, pour ce qui me concerne je suis tout en bas de l'échelle, ne vous formalisez donc pas ! Mais, au fond, j'ai vécu longtemps sous l'égide des



Camarades des Ponts et Chaussées, ou des Mines, et quand je ne fus plus sous leur aile, je m'en suis entouré ; c'est vrai encore à mon Cabinet, 101, rue de Grenelle — c'est devenu en quelque sorte une manie. Je ne puis plus m'en séparer ! Mais ce que je crois, c'est que votre action pourrait se répandre bien davantage dans le monde politique, et quand je parle du monde politique, ce n'est pas seulement celui qui se trouve au Palais-Bourbon ou au Palais du Luxembourg c'est celui que vous trouvez dans vos départements et même dans le monde qui n'est pas purement politique, celui des collectivités locales.

Méditant sur les paroles que vous venez de prononcer, je pense que, si l'on a confiné l'Administration dans un rôle trop étroit, dans une situation trop exigüe, c'est parce que vous êtes trop disciplinés et que vous ne savez pas la valeur que vous portez en vous-mêmes. Or mon expérience commence à se faire jour et même à se tourner vers des perspectives que je voudrais vous confier. Je sais bien que l'expérience des anciens ne profite jamais aux jeunes mais il y a aussi des anciens ici, j'en vois de chevronnés qui, certainement, ont charge d'âmes, et même de jeunes Ingénieurs et je crois que leur sentiment doit s'approcher du mien.

Certes le rendement de l'Administration est ce qu'il est, mais il est surtout ce que vous en faites vous-mêmes. Dans une certaine mesure vous vous êtes laissés encercler, et les hommes politiques aussi se sont laissés encercler et c'est là ce qui est regrettable.

Quel peut être le rendement d'un député au milieu des difficultés innombrables de la structure administrative politique et économique ? c'est du 1% pas davantage du moins pour celui qui vous parle et pourtant il travaille tout le temps ; quant au rendement d'un Ministre il peut sans doute monter jusqu'à 10 ou 15%. Supposez dès lors que le rendement d'une Administration soit de 0.30 et que le rendement de son Ministre soit de 0.10, cela ne fait plus que 3/100<sup>e</sup> de rendement quand on fait la multiplication. Et il se peut que nous ayons encore d'autres intermédiaires qui viennent se placer sur le parcours. Au total on arrive à peu de chose. Toute décision constructive devient très difficile, quasi impossible.

C'est pourquoi mon cher Président il faut simplifier la machine, et ce que vous avez dit est excellent. J'ai aussi dans ces domaines un peu d'expérience, car je connais très bien ces grandes maisons. La S.N.C.F. bien sûr ; l'E.D.F., beaucoup moins puisque je ne la pratique que d'en haut, que je n'en ai qu'une vue aérienne. Sur la S.N.C.F., il y a un certain contrôle, auquel d'ailleurs quelques uns d'entre vous participent. Je sais ce que vaut le contrôle de nos amis des Mines et des Ponts et Chaussées : c'est quelque chose d'aérien aussi mais tout de même pas inutile. J'ai appris au cours de ma carrière non pas à m'en méfier, mais à avoir des égards pour ce contrôle. A part cette sujétion il reste beaucoup de liberté dans les Nationalisées malgré les difficultés journalières, les contrôle des mar-

chés ou les blocages des prix. Malgré toutes ces difficultés, on arrive à percer je veux dire à faire œuvre constructive.

De ces percées, beaucoup d'entre vous en ont fait, et il est possible d'en faire tout en restant lié à l'Administration. Regardez le B.R.P. : je crois que vous l'avez cité. Vous auriez pu citer aussi la R.A.P. et la S.N.P.A. Je ne dis pas qu'il convient d'étendre le système ; mais il y aurait vraiment beaucoup à dire et beaucoup à étudier dans une telle perspective. Je vois qu'au Ministère de l'Industrie et du Commerce, dès qu'on veut réaliser quelque chose, on est conduit à créer quelq'organisme sous forme d'office ou de société d'études, de recherches ou de gestion. Voyez par exemple le cas de l'exposition de Bruxelles de 1958 : la préparation de cette Exposition est en marche. Mais qu'avons-nous fait ? Nous avons créé pour cet objet un établissement public temporaire. Nous lui avons donné tous pouvoirs, si bien que tout ce qui serait des difficultés dans l'Administration tend à disparaître. Et même les députés, et les sénateurs souvent si pointilleux ont voté en un tourne main, les projets de lois portant dépenses relatives à ladite Exposition : Quelques 2.700 millions qui seront certainement dépensés à bon escient et se traduiront par une manifestation représentative de l'activité française et satisfaisante pour le renom français.

Il faut donc que vous vous essayez de faire des percées. Je ne devrais sans doute pas vous donner ce conseil ! Mais il y a des moyens : tous les jours je vois dans les Ministères former des groupes de travail. Mais on peut en faire à l'extérieur. Je pense, par exemple, à l'Association des X. Il y a des groupements X Cheminots, X Automobile, X Pétroles, etc... Pourquoi à travers de tels groupements ou d'autres plus objectifs encore n'essayeriez-vous pas de montrer quelles sont les structures qu'il faudrait établir ? Et comme vous avez audience dans tous les départements, auprès de tant d'hommes représentatifs de tout ce qui vit, de tout ce qui se meut, de tout ce qui travaille en France, combien seraient puissants les leviers sur lesquels vous pourriez peser. Et les Pouvoirs Publics ! Mais ils marcheraient !

Au fond, comment marchent-ils ? Ils marchent avec l'opinion et même avec les électeurs. Le malheur c'est que c'est quelquefois désordonné. Mais lorsqu'il s'agit d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines, je crois que les Pouvoirs Publics n'auraient absolument rien à redouter !

Pourquoi ne pas vous emparer par exemple de ce problème qui nous donne tant de fil à retordre : le problème du gaz de Lacq ? J'ai cru tout d'abord que c'était facile. Mais ce gaz de Lacq tout le monde en veut et personne ne désire le voir aller chez le voisin sinon à un tarif plus élevé.

Mais vous aurez à vous en occuper tout de même parce que le gaz de Lacq va venir interférer avec le charbon des mines, avec d'autres sources énergétiques, et les Camarades des Ponts et Chaussées de-

vront au moins donner les autorisations de passage pour les conduites !

Si vous vous empariez d'un problème de première importance tel le problème énergétique, vous pourriez arriver à être des guides, et si vous vous habituez à être les guides que vous devriez être vous auriez fait la meilleure percée.

Je ne m'étendrai pas sur ce propos puisque mon temps est limité. Il faut que j'aie m'apprêter à prendre le « fourgon » si fourgon il y a : Mais j'ai confiance. Je suis un optimiste et c'est probablement parce que je suis un optimiste que nous ne prendrons pas le train ce soir. C'est l'optimiste qui finit toujours par l'emporter.

Je vous redis en terminant que je suis convaincu que vous pourriez entrer dans cette voie. L'année prochaine nous verrons ce que vous aurez fait, car, étant très optimiste, je crois que le Gouvernement, qui va passer la nuit prochaine et qui passera même les 24 heures, risque encore d'être là pour longtemps ! Au fond, c'est une question d'accoutumance ! Mais les Français pourraient-ils devenir conservateurs ? Ce serait curieux, ils n'aimeraient plus le changement ! C'est une habitude

qu'à tout prendre en vaudrait une autre. Je reviendrais donc l'année prochaine aux côtés de M. Pinton. Nous verrons ce que vous aurez fait. À ce moment-là, vous pourriez nous demander aussi ce que nous aurons fait, et il ne serait peut-être pas déplacé que nous nous mettiez aussi en face de nos responsabilités, après que nous vous aurions mis vous-mêmes en face des vôtres.

Mes chers Camarades et MM les représentants de l'Industrie, des Travaux Publics et d'autres secteurs auxquels mon cœur est toujours attaché, je crois que, si nous faisons cela tous ensemble, et chacun dans son métier, nous pourrons y voir un peu plus clair. Je compte sur la dépense d'énergie et de courage dont vous faites preuve journalièrement. De cela, mon cher Président, vous n'en avez pas parlé. Vous avez été très modéré sur ce point dans votre propos ; mais nous savons lire entre les lignes parce que nous connaissons bien ce problème. Tout cela pourrait se présenter suivant de belles perspectives, et c'est ce que je vous souhaite en prenant congé de vous. (Applaudissements).

M. le Ministre **Lemaire** se retire et M. le Ministre **Pinton** prend à son tour la parole .

---

## Discours de M. le Ministre PINTON

Messieurs les Présidents,  
Messieurs,  
Mon cher Collègue,

C'est la seconde fois que j'ai le privilège de prendre la parole devant vous, et je reviendrai, si vous me le permettez, sur ce thème en matière de conclusion : tout au moins il m'en donnera une, que je n'avais pas jusqu'à présent, parce que les gens qui ont préparé mon discours se sont mis en grève au moment d'arriver à la conclusion !

L'an dernier, j'avais essayé, en répondant au Président par des paroles sérieuses (il fallait bien que je lui rende la monnaie de sa pièce !), d'émailler mon propos d'un certain nombre de plaisanteries que j'avais eu la faiblesse de considérer comme spirituelles ! Le thème de ces plaisanteries était, si mes souvenirs sont exacts, les Inspecteurs des Finances.

Je ne veux pas recommencer cette année, d'abord parce que la répétition est lassante, puis parce que je crains que, alertés par mes paroles précédentes, ils aient envoyé ici incognito une délégation chargée d'écouter et de prendre des notes. Or, j'ai déjà eu assez de difficultés pendant toute l'année, lorsqu'il s'est agi de discuter avec le Ministère des Finances, je ne voudrais pas les renouveler dans l'hypothèse, évidemment problématique, où j'aurais à continuer à discuter avec cette Administration pendant un certain nombre de mois !

Le thème de plaisanterie se trouvant ainsi réduit de sa partie la plus aimable, je pourrais évidemment prendre un autre thème, c'est-à-dire celui des Ingénieurs de Polytechnique, mais le terrain serait peut-être un peu dangereux ; je crois que je l'avais fait un peu l'année passée, et, là non plus je ne peux recommencer.

Je ne veux pas davantage vous poser des problèmes, bien que j'en connaisse quelques-uns : énoncés et solutions ; celles-ci n'étant pas de moi, je m'empresse de l'ajouter.

Finalement, je vais me résigner et je vais aussi vous contraindre à avaler comme vous pourrez la partie sérieuse de mon propos, dont je ne suis pas entièrement l'auteur, mais dont je prends la responsabilité, bien entendu.

Je voudrais essayer, mon cher Président, de donner à cette cérémonie d'adieu tout le caractère sérieux et de solennité qu'elle doit comporter. Je suis d'autant plus sincère en vous disant cela que je me dis que, après tout, c'est peut-être aussi une cérémonie d'adieu pour moi : alors nous nous attristerons ensemble, si vous le voulez bien !

Vous m'avez posé une question qui peut être, somme toute, ainsi résumée : comment l'Administration peut-elle être en mesure de faire face à des tâches nouvelles et urgentes sur les plans économique et technique sans favoriser le morcellement de la Puissance Publique ?

Incontestablement les solutions actuelles sont empiriques et on pourrait avoir tendance à les laisser naître d'elles-mêmes, puis évoluer de façon qu'elles soient, dans chaque cas, vraiment adaptées aux réalités. Bien que, pour ma part, j'aie plus confiance dans l'expérience qu'aux théories et bien que je préfère toujours avant de fixer mon choix sur une idée générale, essayer de savoir ce que peut en donner un commencement d'application, je reconnais volontiers que, pousser à ce point le laisser-faire, le laisser-aller, c'est peut-être une doctrine économique, mais un peu périmée. Je reconnais qu'une telle absence d'esprit cartésien serait, à la longue, dangereuse, l'Etat n'ayant plus la possibilité d'influer assez directement sur l'orientation des activités primordiales de la Nation, et puis, est-on sûr que l'évolution se ferait toujours dans le seul intérêt du service ?

C'est pourquoi la formule lancée de la constitution d'une réserve générale est séduisante, à condition qu'elle ne soit pas considérée comme susceptible, sorte de panacée universelle, de régler tous les problèmes qui se posent. Il est bien des cas où la liaison indispensable entre l'Etat et les collectivités locales, entre les collectivités publiques et les entreprises du secteur privé n'est réalisable que par le truchement d'organismes para-publics.

Les esprits chagrins ne manqueront pas de dire, en parlant de réserve générale, qu'il y aura loin de l'intention à la réalisation, celle-ci devant apparemment entraîner la création de nouveaux postes, tant il est vrai — et j'en ai fait déjà un certain nombre de fois l'expérience — que toute simplification exige une complexité plus grande afin de bien atteindre la simplification, et que toute réduction de personnel entraîne assez souvent la création de nouveaux postes pour vérifier que les postes sont bien supprimés !

Mais on pourrait dire aussi peut-être, de façon un peu plus sérieuse, que cette réserve générale risquerait de se trouver tantôt « au repos », au contraire, « en super-activité » avec l'obligation de choisir entre les différents points où devrait s'exercer cette réserve générale, avec, aussi, il faut bien le dire, la tentation de transformer cette réserve en bureau central d'études qui aurait, avant peu, un besoin constant de conserver son personnel à Paris. En fait, je sais bien que les choses peuvent aller très différemment, et c'est là que nous rejoignons les préoccupations exposées par M. le Président **Mothe** dans la seconde partie de son allocution.

Le problème essentiel n'est-il pas tout d'abord de savoir si les Ingénieurs des Mines et des Ponts et Chaussées (pour ceux des Mines, je serai plus discret, n'ayant pas autorité sur eux...), et tous les fonctionnaires du Département des Travaux Publics sont utilisés dans les meilleures conditions ? Je me suis refusé à prendre parti dans un domaine aussi capital sans être suffisamment informé.

En effet, la technique évolue, mais aussi les concep-

tions de la société moderne. Nous devons nous adapter, et c'est pourquoi M. le Président **Cazes** a été chargé par moi d'une mission particulièrement vaste en fonction de l'ampleur des problèmes nouveaux qui se posent.

Reprenant les termes de l'allocution de M. le Président **Mothe** de l'an dernier, je dirai que la vocation interministérielle du Corps des Travaux Publics doit être affirmée ; votre nouveau statut posera ce principe. Mais j'ajouterai que nous devons en tirer, vous et moi, les conséquences.

Que seront les besoins de ce qu'on est convenu d'appeler l'assistance technique, interne ou externe ? Là, je me permets d'insister, parce que je pense vraiment que, dans l'évolution du monde africain naguère possédé par la France en pleine propriété, nous devons aider les hommes à faire l'apprentissage de la liberté et de l'auto-gouvernement ; c'est par la manière dont nous pratiquerons cette assistance technique que nous pourrons jeter les bases de liens fondés sur la compréhension mutuelle. Je crois vraiment que, dans cette affaire, le rôle des techniciens peut aller bien au-delà de la simple technique et qu'il peut représenter, dans la forme d'association dont nous rêvons, un élément fondamental et peut-être un ciment indestructible.

Voilà, Messieurs, un autre problème sérieux et d'actualité.

Lorsque nos besoins seront chiffrés, il nous faudra étudier si les missions nouvelles susceptibles d'être confiées à nos Corps d'Ingénieurs et Techniciens n'imposent pas un aménagement de leur formation. A cet égard, les idées formulées par vous, mon cher Président, sont fort intéressantes. Le problème est, en effet, posé devant l'opinion publique depuis quelque temps : la nation doit orienter sa jeunesse vers les carrières techniques. Mais il est très exact que cette même opinion publique a tendance à ne pas faire de différence entre l'Ingénieur tel que vous le définissiez et le Technicien d'exploitation ou d'encadrement supérieur. Il est bon que votre Association prenne position sur ce point pour orienter éventuellement M. le Ministre de l'Education Nationale.

En ce qui concerne le Ministre des Travaux Publics, qui ne peut d'ailleurs faire abstraction tout à fait des problèmes d'enseignement, il est intéressé par ce problème à un double titre : d'abord comme fabricant d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et, à ce titre, comme pourvoyeur des Services de l'Etat et des services des secteurs industriels ; et, en second lieu, comme responsable des Services des Ponts et Chaussées ordinaire ou spéciaux.

Votre Ministre s'interroge, certes, sur l'opportunité d'accroître le nombre des Ingénieurs formés par l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, mais également sur les moyens de procurer aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées les collaborateurs dont ils ont un besoin de plus en plus grand ; car l'Ingénieur, même s'il est capable de tout faire, ce qui n'est jamais démontré, ne

doit faire que ce qui est dans sa mission, que ce qu'il est seul capable de faire et que personne ne peut faire ni mieux que lui à sa place.

Mes prédécesseurs ont agi utilement en créant l'École de perfectionnement des Ingénieurs des T.P.E. ; je compte poursuivre cet effort, car les missions confiées à des collaborateurs plus modestes, mais cependant indispensables, comme les adjoints techniques, les commis, les conducteurs de chantiers, doivent évoluer de façon que chacun soit utilisé dans les conditions les plus favorables. C'est l'idée qu'exprimait tout à l'heure M. **Mothe**. J'ai chargé une Commission d'étudier les problèmes posés par l'adaptation de ces corps de fonctionnaires aux tâches que vous devez pouvoir leur confier.

Bien sûr, je sais ce que vous pensez quand je dis : je fais préparer votre statut, je change ceci, je change aussi cela. En réalité, je suis beaucoup plus avancé dans ces études que je ne peux vous le dire en ce moment, mais vous n'ignorez pas que, hélas !, je ne suis pas seul à décider, et c'est peut-être une des raisons de ma révérence extraordinaire et particulière à l'égard du corps de l'Inspection des Finances.

Vous me dites que le P.C.M. ne serait pas favorable à un remaniement profond des circonscriptions actuelles. L'argument employé est de nature à me convaincre, puisque la subdivision serait, suivant votre formule, à l'échelle humaine, répondrait exactement au souci légitime des services de rester au contact des élus locaux.

Laissez cependant le Ministre vous dire qu'il est chaque semaine placé en face d'un problème de plus en plus insoluble : le remplacement d'un subdivisionnaire. La formule de l'intérim, à laquelle nous devons recourir est assurément très loin de satisfaire les maires et les conseillers généraux. Je puis vous assurer que mon Cabinet tient à cet égard à votre disposition une correspondance qui n'est peut-être pas évidente, mais assurément abondante.

Il était nécessaire que, sur ce point également, je fasse procéder à une étude. J'agirai sans précipitation ; je tiendrai compte de cette donnée, mais aussi des conséquences du progrès technique. L'opinion éclairée, plus que l'usager, s'intéresse chaque jour davantage à ce qu'on pourrait appeler le conservatisme des circonscriptions révolutionnaires. Le département serait dépassé ; je n'en suis pas absolument certain ; mais il est très sûr que cette circonscription est mal adaptée, très souvent, à l'évolution économique.

Je pourrais vous citer l'exemple de mon propre département, qui a cette particularité d'avoir les limites du département à moins d'un kilomètre des limites de la ville chef-lieu et cet autre particularité que les habitants d'un département voisin, pour au moins 15.000 ou 20.000 ou 30.000 d'entre eux, sont obligés de prendre nos propres autobus pour venir à Lyon afin de prendre le train leur permettant de se rendre dans leur chef-lieu de département !

Il est incontestable que, sous cette forme, des adaptations seront nécessaires. Dans quelle mesure l'organisation de nos circonscriptions des Ponts et Chaussées et Travaux Publics doit-elle être aussi modifiée dans cette vue ? Je crois qu'il y a à faire et que beaucoup de problèmes sont difficiles à résoudre ou ne peuvent l'être qu'au prix d'innombrables difficultés, parce qu'il est impossible de raccorder à un même centre des questions, des difficultés qui sont cependant de même origine et de même nature.

En tous cas, essayez d'améliorer un peu cette situation avec les moyens du bord. J'ai déjà invité vos Inspecteurs Généraux à entrer de plus en plus en relation avec les Inspecteurs Généraux de l'Administration, de manière à être en quelque sorte leurs conseillers, leurs auxiliaires, lorsqu'il s'agit de l'aspect économique de nos problèmes techniques. Les problèmes des travaux publics et des transports sont de nature économique et vous ne pouvez rester étrangers aux applications, à ces problèmes, d'une science économique que, d'ailleurs, l'École Nationale des Ponts et Chaussées fut sans doute la première grande école technique à enseigner.

Vigilants à l'égard de l'évolution économique, nous devons l'être aux échelons départemental, éventuellement régional et, à coup sûr, national.

C'est dans ce dessein que je viens de mettre sur pied un Comité économique au sein duquel les Chefs de Services du Ministère comme des personnalités extérieures qui pourraient aider le Ministre à élaborer un programme à longue échéance seront conviés. En fait, ce Comité est actuellement complètement prêt sur le papier, et c'est certainement une chose que je mettrai d'aplomb dans le mois qui vient.

Mais je voudrais dire, pour rassurer certaines inquiétudes qui, à mon sens, ne devraient pas naître, que ce Comité économique, auquel j'ai beaucoup réfléchi et à la nécessité duquel je crois de plus en plus, n'entame pas le rôle du Conseil Général des Ponts et Chaussées et pas davantage celui du Corps des Inspecteurs Généraux de l'Aviation Civile, dont les fonctions techniques me sont de plus en plus nécessaires. Bien plus : le rôle du Comité économique sera de manier le technique et l'économique, et, par là, les membres du Conseil Général des Ponts et Chaussées et les Inspecteurs Généraux de l'Aviation Civile auront à y jouer un rôle capital et indispensable sans lequel le Comité économique auquel je prodigue mes attentions ne serait qu'une vaine académie des sciences politiques.

En somme, comme le Pays lui-même, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées se trouvent placés en face de problèmes qui évoluent très vite, et souvent dans des directions imprévisibles. Nous nous devons d'être prêts, nous aussi, à nous reconvertir aussi rapidement et aussi souvent que le besoin s'en fera sentir.

Vous demandant beaucoup, votre Ministre doit s'efforcer de vous faire obtenir les satisfactions que vous

attendez. Votre nouveau statut a été soumis à l'examen des Ministères de la Fonction Publique et des Finances. Il devrait en résulter des améliorations sensibles des conditions actuelles de l'avancement, que les détachements, nécessaires sans doute, dans d'autres Administrations ou dans des organismes d'intérêt national ou international ne suffisent pas à rendre satisfaisantes. A cet égard, je sais bien ce que peuvent représenter souvent pour des fonctionnaires ces détachements : ils sont à la fois intéressants sur le plan économique et sur le plan matériel. Je sais aussi qu'ils peuvent servir puissamment à favoriser le rayonnement de votre Corps. Je dois dire que si, à l'heure actuelle, je m'y montre réticent, ce n'est pas que je veuille à coup sûr vous brimer ; encore moins que j'en néglige l'intérêt ; mais c'est tout simplement que, ayant d'abord la charge d'une Administration, je suis bien obligé de garder autour de moi les moyens humains nécessaires et que — excusez m'en — « charité bien ordonnée commence par soi-même », je préfère garder d'abord les techniciens dont j'ai besoin, dont je ne puis pas me passer, et qui me font déjà défaut, plutôt que d'en faire cadeau aux autres !

Voilà ce que je voulais vous dire. Mais j'en suis maintenant à conclure.

Lorsque je suis venu ici, il y a un an, c'était presque l'une de mes premières sorties ; j'ignore si, ce soir, je ne suis pas en train de faire le dernier acte public et officiel de mon ministère ; dans ce cas, mon cher Président, nous partagerions ce sort commun ! Mais, comme vous appartenez à un Corps bien organisé, vous me présentez votre successeur : je ne peux pas en faire autant ; je m'en excuse ! Laissez-moi au moins vous dire ceci :

Je connaissais beaucoup d'entre vous. J'avais travaillé beaucoup, quelquefois durement, avec un grand

nombre des vôtres, à tous les échelons, j'en avais mis souvent à contribution. Je ne vous avais, certes, pas pratiqués en masse. Je dois dire que, si je m'en vais sans regrets, ce ne sera tout de même pas sans quelque mélancolie, car je puis proclamer ici — même et surtout si ce sont mes dernières paroles officielles — que j'ai trouvé en vous des hommes dont, certes, la compétence n'est pas discutable et n'a jamais été discutée par personne, compétence qu'ils partagent d'ailleurs avec beaucoup d'autres hauts fonctionnaires. Mais j'ai constaté chez Vous, en plus, un sentiment de l'honneur professionnel, du respect de la hiérarchie et de volonté dans la discipline librement consentie, en un mot une conscience professionnelle à laquelle je me devais de rendre hommage ce soir.

Je dois dire, en terminant, que cela a été précieux pour le Ministre que j'ai été, qui n'était point technicien, et n'y a jamais prétendu. Cela a d'ailleurs été sans doute un avantage, parce que, si j'avais été agrégé de mathématiques ou de physique, j'aurais voulu me mêler de vos problèmes techniques. N'ayant pas la possibilité de pareille prétention, j'ai essayé, comme je l'ai dit, je crois, le premier jour, d'être parmi vous un arbitre, d'être celui qui pouvait apporter à vos problèmes techniques des solutions de caractère humain ou psychologique.

Je ne sais pas si j'y suis parvenu ; si vous le pensez, vous me le direz après que je serai parti et pas avant, parce que je pourrais suspecter votre sincérité ; mais je veux dire que j'ai été très fier et très heureux de cette collaboration.

Je ne sais pas si vous m'avez accepté ; moi, je vous ai de très bon cœur et très volontiers adoptés. Et, en terminant, à vous tous, à quelque degré de la hiérarchie que vous vous trouviez, je ne veux dire qu'un seul mot : merci !  
(Vifs applaudissements).

---

## PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ DU P.C.M.

### *Séance du Jeudi 28 Mars 1957*

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le jeudi 28 mars 1957, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, à l'issue de l'Assemblée Générale.

Étaient présents : MM. **Arquié, Baquerre, Baudet, Bringer, Dreyfuss, Filippi, Fuzeau, Giraud, Laure, Liffort de Buffévent, Moret, Pialoux.**

#### 1°) **Renouvellement du Bureau.**

M. **Moret**, Doyen d'âge, invite le Comité à constituer son bureau.

M. **Pialoux** est nommé Président à l'unanimité et remplace aussitôt M. **Moret** à la présidence de la séance.

MM. **Baquerre** et de **Buffévent** sont alors élus à l'unanimité Vice-Présidents.

Le Comité maintient ensuite M. **Laure** dans ses fonctions de Secrétaire.

Enfin, M. **Giraud** est élu Trésorier à l'unanimité.

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

— Président : M. **Pialoux** ;

— Vice-Présidents : MM. **Baquerre, de Buffévent** et **Fischesser** ;

— Secrétaire : M. **Laure** ;

— Trésorier Adjoint : M. **Proust** ;

— Trésorier : M. **Giraud.**

## 2°) Pouvoirs au Trésorier.

Après en avoir délibéré, le Comité du P.C.M. donne à son Trésorier, M. René **Giraud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 48, avenue Charles Floquet, Paris 7<sup>e</sup>, tous pouvoirs pour l'exercice de ses fonctions de Trésorier de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

M. **Giraud** pourra notamment, au nom de l'Association, faire toutes opérations concernant l'Administration des P.T.T., le Trésor et les Banques ; il pourra ouvrir et fermer un compte de chèques postaux et un compte de Banque, gérer ces comptes, endosser et ac-

quitter 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. **Giraud** 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.

Le Secrétaire,  
A. **Laure**.

Le Président,  
J. **Pialoux**.

---

## COMPOSITION DES SOUS-COMITÉS

à la suite de l'Assemblée Générale annuelle de 1957  
et de la Réunion du Comité du P.C.M. du 28 Mars 1957

---

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

#### A. — BUREAUX.

Président : M. **Pialoux**.

Vice-Présidents : MM. **Baquerre** et de **Buffévent**.

Secrétaire : M. **Laure**.

#### B. — DELEGUES GÉNÉRAUX.

MM. **Alias**, **Baquerre**, **Baudet**, **Bringer**, **Laure**, **Liffort de Buffévent**, **Moret**, **Pialoux**, **Richard**, **Wahl**.

#### C. — DELEGUES DE GROUPE.

Groupe de Paris : MM. **Arquié**, **Pierre Cot**, **Filippi**, **René Giraud**, **Laurent**, **Poitrat** ;

Groupe d'Amiens : M. **Frybourg** ;

Groupe de Nancy : M. **Dreyfuss** ;

Groupe de Lyon : M. **Lafond** ;

Groupe de Toulouse : M. **Champsaur** ;

Groupe de Bordeaux : M. **Fuzeau** ;

Groupe de Marseille : M. **Mathieu** ;

Groupe d'Orléans : M. **Albert** ;

Groupe du Mans : M. **Fertin** ;

Groupe de l'Afrique du Nord : MM. **Colin**, **Vasseur** ;  
Groupe de la France d'Outre-Mer : M. **Bourrières** ;  
Groupe des Ingénieurs-Elèves : M. **Deloro**.

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

M. **Proust**.

### Sous-Comité de la Section Mines

#### A. — BUREAU.

Président : M. **Fischesser**.

Vice-Président : M. **Ventura**.

Secrétaire : M. **Proust**.

#### B. — DELEGUES.

MM. **Dauvergne**, **Fischesser**, **Garin**, **Gouni**, **Parisot**, **Pertus**, **Proust**, **Robert**, **Vaillaud**, **Ventura**.

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

M. **Filippi**.

---

## Séance du Vendredi 12 Avril 1957

---

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 12 avril 1957, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Étaient présents : MM. **Pialoux**, Président du P.C.M., **Liffort de Buffévent**, Vice-Président, **Giraud**, Trésorier,

**Laure**, Secrétaire, **Albert**, **Arquié**, **Baudet**, **Bringer**, **Deloro**, **Dreyfuss**, **Filippi**, **Frybourg**, **Fuzeau**, **Laurent**, **Moret**, **Parisot**, **Vasseur**, **Wahl**.

Absents excusés : MM. **Baquerre**, **Colin**, **Dauvergne**, **Fertin**, **Lafond**, **Poitrat**, **Richard**.

Assistaient à la séance : MM. **Bouzoud, Fontaine, Lerouge, Lizée** et **Wennagel**.

La séance est ouverte à 14 h. 30.

1°) M. **Pialoux** renouvelle ses remerciements aux Membres du Comité du P.C.M. pour la confiance qu'ils lui ont accordée en lui confiant cette Présidence.

Il rend hommage au Président sortant M. **Mothe** pour le dévouement et le tact avec lequel il a rempli, pendant 3 ans, les fonctions très lourdes et délicates de Président et souligne l'efficacité de son action. Il regrette que M. **Mothe** par un souci de discrétion à l'égard du nouveau Président, auquel il est très sensible, n'ait pas voulu rester membre du Comité et continuer à le faire bénéficier de ses conseils et de son expérience.

Le Comité s'associe à ces paroles et charge son nouveau Président de transmettre à M. **Mothe** les remerciements affectueux de tout le P.C.M. pour les efforts qu'il n'a ménagés pendant ce triennat si bien rempli, pour le bien de l'Association.

2°) M. **Pialoux** présente au Comité son nouveau Secrétaire Administratif, Madame **Dormeuil**, qui remplacera M. **Delayre**, décédé.

### 3°) Adoption du P.V. de la séance du 3 mars 1957.

Le Comité adopte sans observation le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance du 3 mars 1957.

### 4°) Organisation générale des Services des Ponts et Chaussées.

M. **Pialoux** rappelle que M. le Président **Cazes**, qui a été chargé par le Ministre d'une mission générale portant sur l'organisation des Services des Ponts et Chaussées a bien voulu consulter le P.C.M. à ce sujet.

A la suite de cette demande, le Comité avait chargé le Groupe d'Etudes Générales de procéder à une étude sur ces questions.

M. **Pialoux** donne alors lecture de la note qui lui a été remise par le Groupe d'Etudes Générales et demande ensuite à M. **Baudet**, qui préside les travaux de ce Groupe, de la documenter.

Après quelques échanges de vues sur divers points qui recueillent un accord général (renforcement des services techniques centraux, augmentation des effectifs des cadres techniques moyens, réduction limitée du nombre des subdivisionnaires, utilisation des Ingénieurs à des tâches d'Ingénieurs, attention accrue à porter aux problèmes de formation et de perfectionnement du personnel, création d'un bureau des méthodes étoffé, mécanisation plus poussée de l'entretien courant des routes, tendance au groupement des arrondissements au chef-lieu du département, etc...) la discussion s'oriente vers la question du renforcement des moyens d'action interdépartementaux.

Si tous les Membres du Comité reconnaissent la nécessité de l'installation en Province de noyaux d'étu-

des techniques spécialisés, qui seraient à la disposition des Services locaux, les avis varient quant aux modalités d'application. Faut-il que ces moyens d'études soient groupés dans de véritables services régionaux ou apparaissent plutôt comme des succursales des services centraux spécialisés correspondants, telle est une des questions qui donne matière à discussion.

M. **Pialoux** propose alors que MM. **Baudet** et **Laure** préparent une nouvelle rédaction qui tienne compte des observations fournies par les Camarades et qui sera discutée à nouveau lors du prochain Comité. Entre temps, cette note sera remise, à titre de rédaction provisoire, à M. le Président **Cazes**.

### 5°) Aviation Civile.

M. **Pialoux** informe le Comité qu'en compagnie de M. **Mothe**, il a rendu une visite de courtoisie à M. **Moroni** à l'occasion de sa prise de fonctions. Cet entretien s'est déroulé dans des conditions très satisfaisantes.

M. **Wahl** fait part de l'envoi qui aurait été fait par le Secrétaire d'Etat à la Marine au Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics d'un projet de décret tendant à remettre au Ministère de la Marine la gestion des bases aéro-navales.

### 6°) Organisation des Services de l'Hydraulique en Algérie.

M. **Pialoux** donne lecture du texte de la motion votée par l'Assemblée Générale, corrigé pour tenir compte des observations que celle-ci avait formulées. Le Comité réitère son accord sur ce texte qui figure au procès-verbal de l'Assemblée Générale.

M. **Pialoux** donne lecture ensuite des lettres qu'il compte adresser au Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics d'une part, au Ministre Résidant d'autre part, pour l'envoi de cette motion.

Le Comité approuve ces lettres et invite le Président à surveiller attentivement la situation.

### 7°) Journées d'Etudes P.C.M. — S.F.U.

M. **Baudet**, à la suite de contacts avec la Société Française des Urbanistes fait part d'un projet de Journées d'Etudes, qui auraient lieu vers le milieu de novembre, auxquelles assisteraient les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Membres de la Société Française des Urbanistes, et au cours desquelles les deux sujets suivants seraient abordés :

1°) Relations entre les voies de circulation et les zones riveraines en dehors des agglomérations ;

2°) Influence du développement de l'automobile sur la structure des agglomérations.

Pour chaque sujet, un rapport préalable sera établi conjointement par un membre de la S.F.U. et un membre du Corps des Ponts et Chaussées.

Le Comité approuve cette initiative : il est décidé qu'un entrefilet sera inséré dans le Bulletin pour attirer

l'attention des Camarades sur l'intérêt de cette manifestation et demander les concours nécessaires pour la mise au point des rapports préalables.

#### 8°) Assistance Technique.

Le Comité décide d'inscrire le P.C.M. à l'Association pour l'Assistance Française de Techniciens dont le Congrès aura lieu les 12 et 13 de ce mois.

#### 9°) Comité d'Etude et de Liaison pour la Fonction Publique.

M. Wennagel signale que le Comité d'Etude et de Liaison de la Fonction Publique, dans sa réunion du 8 avril, s'est vivement préoccupé des travaux parlementaires concernant les fonctionnaires en service en Algérie (projet de loi n° 3775); il pense que cette question intéresse autant le P.C.M. que les autres Associations membres du Comité d'Etude et de Liaison; il est convenu que le Président du P.C.M. entretiendra notamment la Direction du Personnel des Travaux Publics au cours d'une prochaine audience.

Le Président demande par ailleurs à M. Wennagel

de continuer temporairement à représenter le P.C.M. au sein du Comité d'Etude et de Liaison, jusqu'à ce que son remplacement ait pu être assuré par un autre membre du Comité du P.C.M.

#### 10°) Affaires diverses.

Le Comité est saisi :

- d'une affaire concernant le recours abusif à titre personnel contre un Camarade par un exproprié ;
- d'une lettre d'un Camarade sur des appréciations désobligeantes portées à l'égard du métier de fonctionnaire, à l'occasion des projets de loi **Gazier** sur la médecine ;
- d'une lettre d'un Camarade visant la réévaluation des indemnités kilométriques ;
- d'un projet de décret sur les pouvoirs des Préfets dans les départements d'Outre-Mer.

Le Comité fait confiance au Président pour régler toutes ces affaires au mieux.

Le Secrétaire,  
A. Laure.

Le Président,  
J. Picaloux.

---

## Journées d'Etudes P.C.M. — S. F. U.

---

De nombreux Camarades ont témoigné de l'intérêt très vif qu'ils avaient pris aux deux conférences organisées récemment sous l'égide commune de la Société Française des Urbanistes et du P.C.M. et ont exprimé le désir que les échanges de vues entre urbanistes et Ingénieurs puissent se poursuivre et même s'amplifier.

Le Comité du P.C.M., en accord et conjointement avec la S.F.U., a donc décidé d'organiser des journées d'études réservées aux membres des deux Associations, et qui auront lieu vers le milieu du mois de novembre.

Deux sujets seront abordés :

1°) Relations entre les voies de circulation et les zones riveraines en dehors des agglomérations ;

2°) Influence du développement de l'automobile sur la structure des agglomérations.

Pour chaque sujet, un rapport préalable sera établi conjointement par un membre de la S.F.U. et un membre du P.C.M.

Le Comité souligne l'intérêt de ces études en commun et demande à tous les Camarades susceptibles d'apporter leur collaboration à la rédaction des rapports préalables, de se faire connaître à notre Camarade **Baudet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 50, avenue Maréchal de Lattre de Tassigny, **Mâcon** (Saône-et-Loire).

Les rapporteurs seront désignés ultérieurement.

---

## OFFRES DE POSTES

---

**Le Port de Dakar** recherche un jeune Ingénieur des Ponts et Chaussées pour l'Arrondissement « Exploitation ». Pour tous renseignements prendre contact avec G. **Henry**, Directeur du Port, B. P. 5018 à DAKAR-FANN (Sénégal).

\*\*

En raison du développement de son activité, le **Bureau Central d'Etudes pour les Equipements**

**d'Outre-Mer**, Société d'Economie Mixte, chargée d'études de travaux publics outre-mer, recherche :

- Ingénieurs des Ponts et Chaussées ;
- Ingénieurs Civils de l'Ecole des Ponts et Chaussées ;
- Ingénieurs de l'Ecole des Travaux Publics.
- Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat ;

Age : 25 à 40 ans. — Expérience pays sous-développés très souhaitable.



## I<sup>re</sup> CIRCONSCRIPTION ÉLECTRIQUE

# Centrale de Porcheville

**Visite du P.C.M. du 29 Mars 1957**

Ces quelques pages se proposent, en préambule à la visite de la Centrale de **Porcheville**, de situer cette Centrale dans l'ensemble électrique français, en même temps que de définir d'une façon très schématique le rôle des principaux organes d'une centrale thermique moderne. Le dépliant ci-joint publié par l'Electricité de France précise par ailleurs les caractéristiques des différents appareils utilisés dans la Centrale.

Lorsque la Centrale de **Porcheville** fût conçue, elle pouvait prétendre au titre de « super-centrale ». Avant même son achèvement, elle n'est plus maintenant qu'une « centrale-type » et d'ici dix ans elle sera une centrale ancienne aux caractéristiques désuètes.

Cette évolution rapide est mise en évidence par le seul fait suivant :

La Centrale de **Porcheville** est équipée de groupes turbo-alternateurs 115-125 MW, alimentés par de la vapeur à 127 Kilog/cm<sup>2</sup> et 540°. Cette réalisation n'est pas terminée qu'Electricité de France a déjà commandé pour la Centrale de **Draveil** un groupe turbo-alternateur de 230-250 MW, dont les caractéristiques vapeur sont de 140 Kilog/cm<sup>2</sup> et 560°. Outre cette évolution technique extrêmement rapide, il est bon de souligner le rythme accéléré qu'il est nécessaire de donner aux constructions de centrales électriques. La loi du doublement de la consommation en dix ans (en réalité ce n'est pas une loi, mais la simple constatation d'un accroissement constant), oblige à réaliser en dix ans l'équivalent de toutes les centrales hydrauliques construites depuis l'origine de l'électricité et des centrales thermiques bâties dans les 30 dernières années.

A la fin de la guerre, les usines thermiques de la région parisienne étaient pratiquement toutes situées sur le département de la Seine (**Arrighi, Ivry, Issy, Saint-Denis, Saint-Ouen, Gennevilliers**). Ces anciens établissements se rajeunissent sans cesse et, au fur et à mesure du déclassement de groupes anciens, des groupes modernes sont installés, augmentant ainsi la puissance disponible. Cependant, ces anciennes usines se sont vite, après la guerre, révélées insuffisantes, en

sorte que l'on a commencé à construire une série de nouvelles centrales formant un anneau autour de **Paris** :

- **Greil et Porcheville**, en voie d'achèvement.
- **Montereau** en construction,

et sans doute :

- **Draveil** (sur la Seine),
- **Champagne** (sur l'Oise),
- **Vaires** (sur la Marne) et même
- **Chaingy** (sur la Loire).

L'implantation de ces centrales nouvelles ne va pas sans soulever des difficultés. Les centrales thermiques modernes sont terriblement exigeantes quant aux qualités des terrains qu'elles requièrent. Il leur faut une part du charbon, donc une voie ferrée pour l'amener et, d'autre part, de très grosses quantités d'eau pour les condenseurs, donc un fleuve à proximité. Elles occupent un terrain de 50 à 80 hectares, surface considérable nécessitée en particulier par l'édification du faisceau des voies ferrées et leur raccordement. Or, les terrains libres se rétrécissent de jour en jour dans les environs de **Paris** ; sur les bords des cours d'eau, les derniers endroits non bâtis deviennent des lieux de détente envahis chaque week-end par les Parisiens. Il convient, chaque fois que l'on recherche un nouvel emplacement de centrale, de tenir compte des divers intérêts opposés en jeu. La Centrale de **Porcheville** n'a pas fait exception à cette règle, et de longues discussions ont eu lieu avant que ne soit arrêté son emplacement définitif.

La réalisation de **Porcheville** et des autres centrales des environs de **Paris** est cependant strictement indispensable lorsque l'on constate que la puissance continue d'hiver des centrales de la Seine ne dépasse pas actuellement 1.500 MW environ, pour une puissance appelée de 2.500 MW. Avec ses 4 tranches identiques et autonomes de 115/125 MW, la Centrale de **Porcheville** apportera, lorsqu'elle sera achevée, un complément de puissance de 450 MW, qui, juste à temps, viendra compléter et relayer les réalisations plus anciennes.

## MARCHE D'UNE CENTRALE THERMIQUE

Une centrale thermique est un ensemble complexe qui comprend, outre l'usine proprement dite, une série d'annexes destinées à en assurer le fonctionnement :

### Le poste de transformation.

Le poste de transformation est particulièrement étendu à **Porcheville**, du fait que (et ce n'est pas toujours le cas dans les centrales thermiques, l'énergie produite est partagée entre les réseaux de répartition locaux (60 KV et 90 KV) et le réseau d'interconnexion générale (225 KV). A **Porcheville**, ce poste d'interconnexion est situé immédiatement à côté de l'usine et comprend trois tensions 60 KV - 90 KV - 225 KV (ce qui explique son étendue).

### Un parc de charbon de 400.000 t.

ce qui correspond à la consommation de combustible pendant tout un hiver.

### Le faisceau de voies ferrées et le bâtiment de déchargement des wagons.

Plusieurs trains peuvent stationner simultanément sur le faisceau.

### L'estacade de déchargement des chalands charbonniers.

### La prise et le rejet d'eau en Seine.

Chacun des groupes de **Porcheville** a besoin de 5 m<sup>3</sup> d'eau par seconde. Cette eau sert à refroidir la vapeur dans le condenseur et constitue la source froide de l'installation. Elle est intégralement rejetée dans la Seine.

L'usine proprement dite comprend, comme il a déjà été indiqué, quatre tranches identiques et autonomes et la marche de ces quatre unités (chaudière, turbine, alternateur, transformateur) est presque entièrement commandée à distance depuis deux salles de contrôle (une salle pour deux tranches).

En principe, le fonctionnement d'une installation thermique est simple : le combustible en brûlant vaporise de l'eau, cette vapeur produit de l'énergie en se détendant dans une turbine puis se condense avant de retourner à la chaudière. En réalité le souci de récupérer toutes les calories possibles et d'améliorer le rendement complice singulièrement ce schéma.

L'air extérieur qui est aspiré par un ventilateur n'est pas envoyé directement dans la chaudière : il traverse un réchauffeur dans lequel il prend de la chaleur, aux gaz chauds qui se rendent dans la cheminée, ce qui permet de récupérer des calories et d'améliorer le rendement de la

chaudière. L'air ainsi réchauffé assure la combustion du charbon ou du fuel (car les chaudières de **Porcheville** sont mixtes et peuvent consommer les deux combustibles). A la sortie de la chaudière, les gaz chauds sont refroidis dans le réchauffeur d'air, puis traversent le dépoussiéreur où ils abandonnent environ 98% des matières inertes dont ils sont chargés et atteignent la cheminée après avoir traversé un deuxième ventilateur.

L'eau et la vapeur ont un cycle plus complexe : toujours dans le souci d'améliorer le rendement, on chauffe progressivement l'eau à sa sortie du condenseur dans un poste de réchauffage où la source de chaleur est constituée par de la vapeur soutirée en différents points de la turbine. Pour éviter un mauvais rendement, on cherche à réduire l'écart de température entre l'eau et la vapeur de réchauffage ; ce n'est qu'après avoir été portée à 250° environ que l'eau entre dans la chaudière où elle est successivement portée à température d'ébullition, transformée en vapeur, puis surchauffée. La vapeur se rend alors à la turbine et traverse le corps Haute Pression dans lequel elle se détend et se refroidit. Pour améliorer le rendement, on renvoie alors la vapeur à la chaudière où elle est à nouveau réchauffée, c'est la resurchauffe et c'est seulement après cette resurchauffe que le fluide vapeur traverse les étages moyenne et basse pression de la turbine : corps Haute Température, Moyenne Pression, Basse Pression (il y a trois corps B. P. en parallèle). Finalement la vapeur se condense dans le condenseur constamment traversé par l'eau brute de la Seine, après avoir subi aux différents étages H. P., H. T., M. P. et B. P. les soutirages de réchauffage d'eau dont il a été question ci-dessus.

## QUELQUES CHIFFRES

### Personnel assurant la marche.

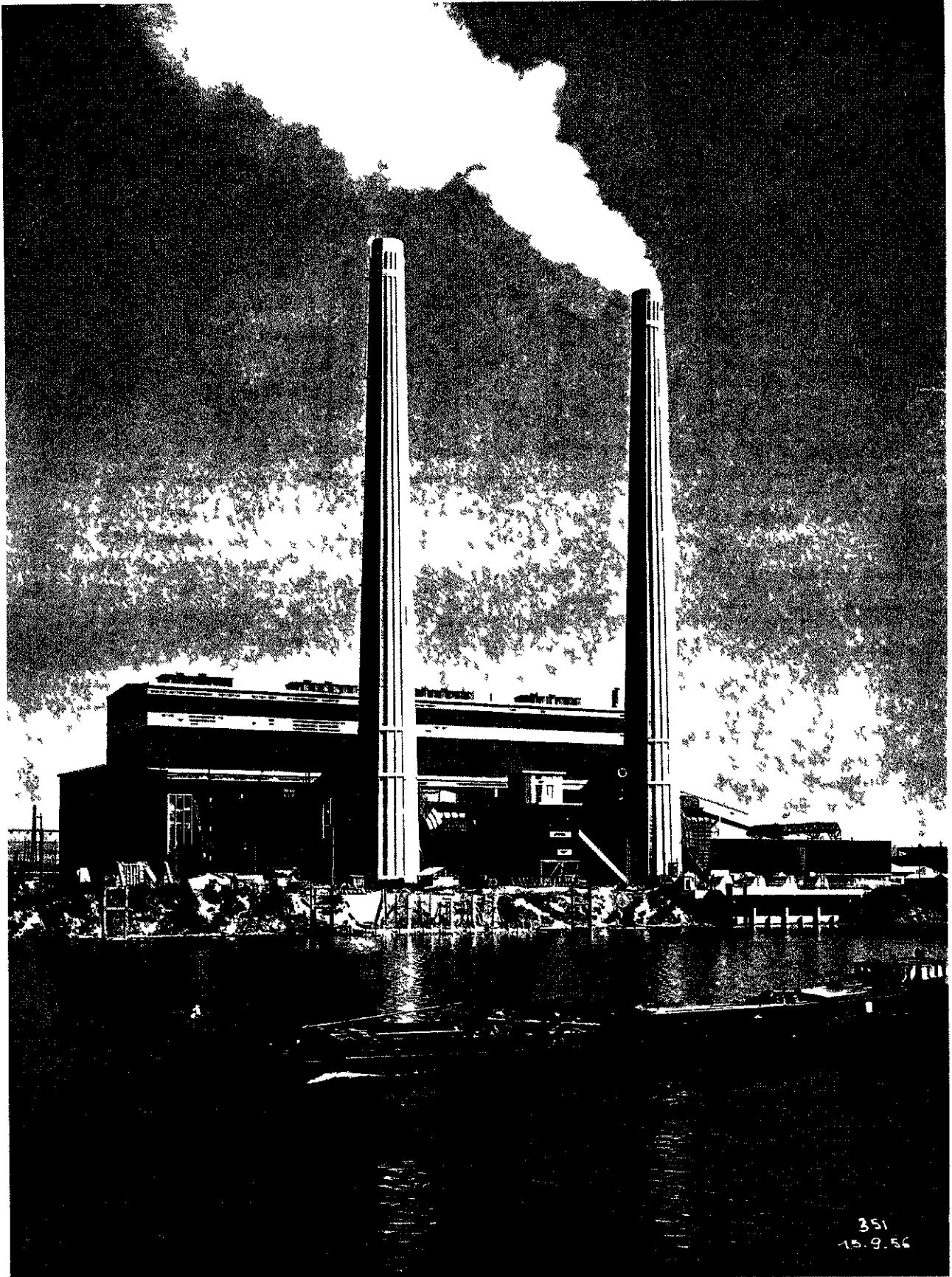
Grâce à l'automatisation poussée et à la commande centralisée, la Centrale une fois terminée fonctionnera avec 170 personnes, ce qui représente environ 0,4 hommes/MW.

Pour réaliser ce que représente ce chiffre, il est bon de se rappeler que certaines centrales encore en service exigent 4 à 5 hommes/MW, soit 10 fois plus. Les centrales modernes économisent non seulement le combustible, mais encore le personnel.

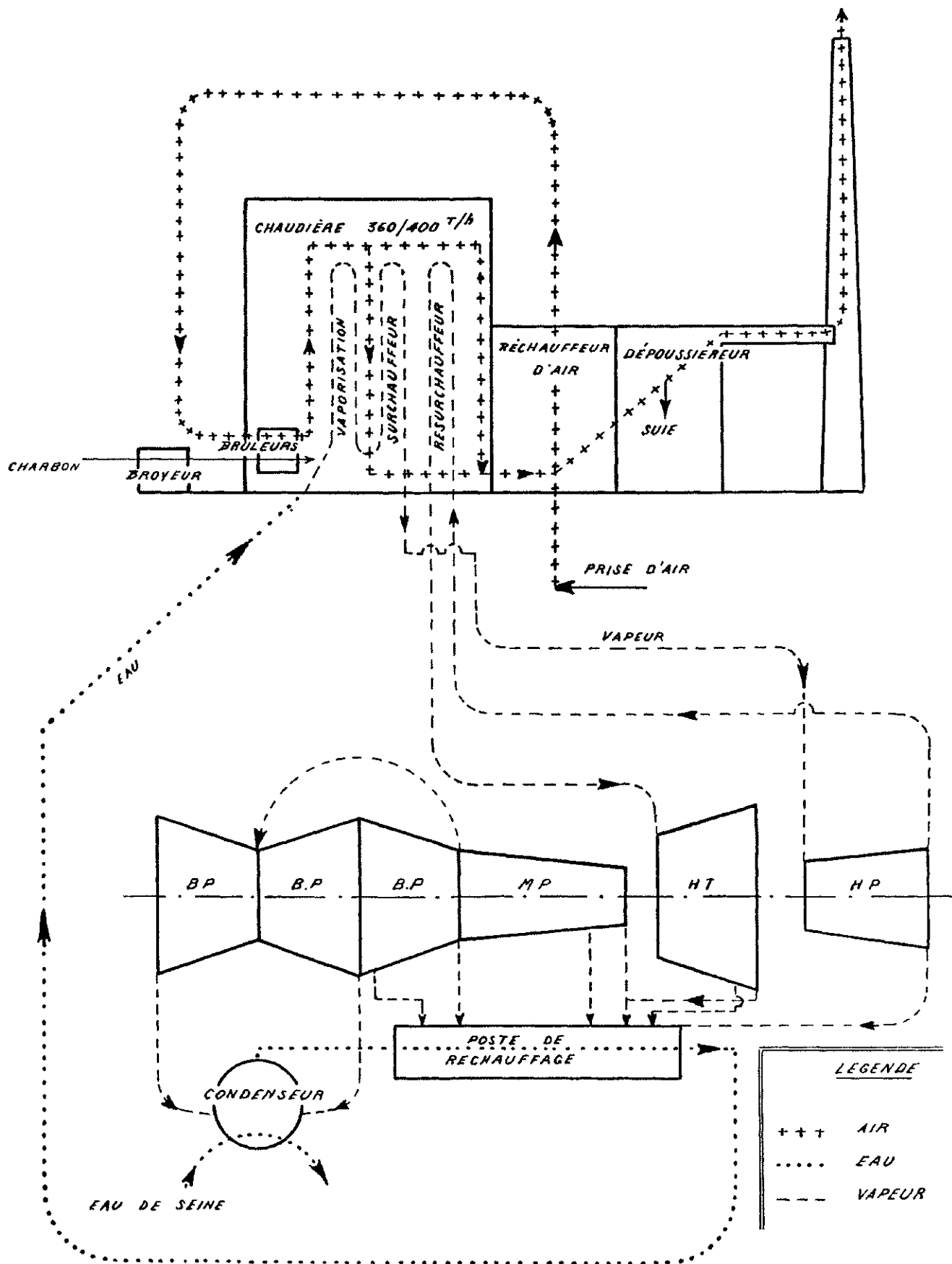
### Puissance des groupes :

Elle est théoriquement, en marche continue et une fois les auxiliaires déduits, de 107 MW par tranche. Pratiquement les chiffres prévus sont dépassés et ont atteint 115 MW nets. L'usine achevée représentera à peu près 10% du thermique E. D. F.

# CENTRALE DE PORCHEVILLE



351  
15.9.56



### Consommation.

Les tranches de **Porcheville** sont les plus économiques de France : par KWH net livré aux bornes de la Centrale, on ne consomme que 2.800 calories.

Cependant, chaque groupe absorbe aisément 1.000 tonnes de charbon par jour en hiver ; la Centrale demande un million de tonnes par an.

### Production.

Avec 2 milliards de KWH/an, l'usine produira plus de 3% de la consommation française de 1957.

### Caractéristiques principales.

La chaudière fournit en marche normale 360 T/h de vapeur à 130 kg/cm<sup>2</sup> et 542,5°. La température de resurchauffe est également de 542,5%.

Le groupe turbo-alternateur de 115 MW en

marche continue reçoit la vapeur à 127 kg/cm<sup>2</sup> et 540° ; cette vapeur se détend jusqu'à 0,035 kg/cm<sup>2</sup> : les derniers étages de la turbine tournent donc dans un vide très poussé.

### Investissements.

21 milliards pour l'installation complète (non compris les frais d'étude et les intérêts intercalaires). Précisons que le poste d'interconnexion ne figure pas non plus dans ce prix qui correspond à 46.000 francs/KW net installé.

Il est bon de souligner qu'une diminution importante des prix a été obtenue par la standardisation des équipements : une trentaine de tranches de conception voisine de celle de **Porcheville** ont été ou vont être commandées (certaines sont déjà livrées) à l'industrie française et un des constructeurs français va être à même avec les commandes en carnet de « sortir » quinze groupes turbo-alternateurs presque identiques.

---

**Faute de place, la note concernant le barrage d'Andrésy  
n'a pu être reproduite dans ce bulletin. Elle le sera dans le prochain numéro**

---

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

### LEGION D'HONNEUR

M. René **Piraud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées a été promu au grade d'Officier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur au titre du Ministère de l'Industrie et du Commerce (Décret du 2 avril 1957. J.O. du 5 avril 1957).

Ont été promus au Grade de Chevalier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, au titre du Ministère des Travaux Publics :

M. **Becker**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris (Décret du 9 mars 1957).

M. **Faure**, Ingénieur des Ponts et Chaussées hors classe à Bourg (Ain) (Décret du 17 avril 1957).

Ont été promus au Grade de Chevalier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, au titre du Ministère de l'Industrie et du Commerce :

M. **Perrin**, Ingénieur en Chef des Mines à Marseille (Décret du 9 mars 1957).

M. **Riffaud**, Ingénieur en Chef des Mines à Nantes (Décret du 9 mars 1957).

M. **Viala**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur des Services Financiers de l'Association Technique de l'Importation Charbonnière (Décret du 9 mars 1957).

### MUTATIONS

M. Louis **Boucheny**, Ingénieur en Chef des Mines, détaché auprès du Comptoir Français de l'Azote, a été réintégré dans le Corps des Ingénieurs des Mines à compter du 1<sup>er</sup> mars 1957.

M. **Dontot**, Ingénieur en Chef des Mines, est placé en disponibilité par arrêté du 20 décembre 1956, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1956 et détaché auprès de la Compagnie Thomson-Houston.

M. Robert **Paoli**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées est placé en service détaché auprès du Bureau administratif et technique de l'habitation en vue d'exercer les fonctions de Directeur de cet organisme.

Par arrêté en date du 20 février 1957, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, nommés à ce grade par décret du 15 février 1957, ont reçu, à dater du 1<sup>er</sup> février 1957, les affectations suivantes :

M. Pierre **Rascole**, à Limoges, Service des Ponts et Chaussées de la Haute-Vienne (Arrondissement Est).

M. Louis **Rey**, à Arras, Service ordinaire des Ponts et Chaussées du Pas-de-Calais (Arrondissement Ouest).

M. Pierre **Gervais**, à Bar-le-Duc, Service ordinaire des Ponts et Chaussées de la Meuse (Arrondissement Sud), Service de Navigation de la Marne au Rhin (1<sup>er</sup> Arrondissement).

M. Norbert **Bouchet**, à Clermont-Ferrand, Service des Ponts et Chaussées du Puy-de-Dôme.

### RETRAITES

M. Marcel **Solignac**, Ingénieur en Chef des Mines, en service détaché auprès du Ministère des Affaires Etrangères, est réintégré dans le Corps des Mines à compter du 12 mai 1957 et admis à faire valoir ses droits à la retraite (Arrêté du 18 mars 1957).

M. Raymond **Bollack**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en disponibilité pour convenances personnelles, est réintégré pour ordre dans les Cadres de l'Administration des Travaux Publics et admis à faire valoir ses droits à une retraite proportionnelle (Décret du 18 mars 1957).

M. Marcel, Jules, Adrien **Raby**, Ingénieur Général des Mines, en service détaché auprès du Secrétariat d'Etat aux Travaux Publics, aux Transports et au Tourisme, est réintégré dans le Corps des Ingénieurs des Mines à compter du 1<sup>er</sup> avril 1957

et admis à faire valoir ses droits à la retraite à partir de cette même date (Décret du 1<sup>er</sup> mars 1957).

M. Marcel **Prost**, Ingénieur hors classe des Ponts et Chaussées, cadre latéral, à Lons-le-Saunier, est admis à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté, sur sa demande (Décret du 25 avril 1957).

M. Jean-Baptiste, Henri **Peultier**, Ingénieur hors classe des Ponts et Chaussées à Strasbourg, est admis à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté (Décret du 25 avril 1957).

### Rectificatif.

Nous avons omis de préciser dans le dernier Bulletin que c'est sur sa demande que notre Camarade **Le Port** a été admis à faire valoir ses droits à la retraite.

### PROMOTIONS

MM. **Vicariot** Henri, **Glos** Paul, **Bochet** Henri, **Parinet** Louis, **Monnier** Henri, **Dumas** André sont promus Ingénieurs en Chef pour prendre rang au 16 février 1957 (Décret du 23 mars 1957).

---

### NAISSANCES.

Marie-Odile, Emmanuel et Jean-Baptiste ont la joie de vous faire part de la naissance de **Marie-Cécile**, à Paris, le 24 mars 1957, quatrième enfant de notre Camarade Albert **Robin**.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

### MARIAGES.

Notre Camarade Jean **Chauchoy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, nous fait part du mariage de M. Pierre **Chauchoy**, son fils, avec Mademoiselle Nadine **Blondeel**. La bénédiction nuptiale leur a été donnée le 27 avril 1957 en l'église Notre-Dame du Sacré-Cœur à Malo-les-Bains.

Notre Camarade Antoine **Jay**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Ingénieur en Chef à la S.N.C.F. à Marseille, nous fait part du mariage de sa fille Bernadette avec M. Gérard **Dorval**, Ancien élève de l'Ecole Polytechnique. La bénédiction nuptiale leur a été donnée le 29 avril 1957 en l'église du Bon Pasteur à Marseille.

M. Robert **Mitault**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, fait part du mariage de M. Jean **Mitault**, Ingénieur du Génie Maritime, son fils, avec Mademoiselle Catherine **Playoust**. La bénédiction nuptiale leur a été donnée le 11 mai 1957 en l'Abbaye Saint Victor de Marseille.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

---

## C O N G R È S

Du 19 au 22 juin 1957 se tiendront à Lyon les Journées de l'Éclairage organisées par l'**Association Française des Eclairagistes**.

L'A.F.E. consacrera ses séances de travail à des problèmes d'actualité tels que l'éclairage industriel, l'éclairage naturel et l'architecture, l'éclairage des habitations, celui des hôpitaux, des théâtres, etc...

Les lecteurs que cette manifestation est susceptible d'intéresser peuvent s'en procurer le programme et les conditions d'inscription auprès de l'A.F.E., 33, rue de Naples, Paris 8<sup>e</sup>, Tél. EUR. 39-79 ou auprès du Comité d'Organisation de ces Journées de l'Éclairage de LYON, 5, Place Jules Ferry, Lyon (Rhône).


Le Service des **CONGÉS PAYÉS**  
 dans les **TRAVAUX PUBLICS**  
 ne peut être assuré que par la  
**CAISSE NATIONALE DES ENTREPRENEURS**  
**DE TRAVAUX PUBLICS**

Association régie par la loi du 1<sup>er</sup> Juillet 1901  
 Agréée par arrêté ministériel du 6 Avril 1937 (J. O. 9 Avril 1937)

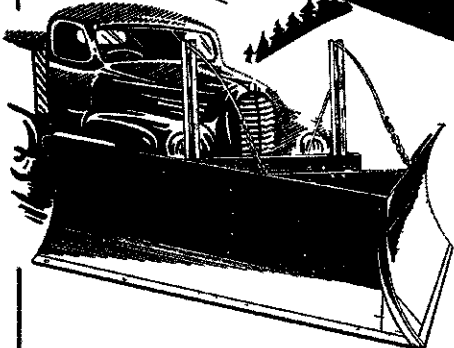
71, RUE BEAUBOURG -- PARIS (III<sup>e</sup>)  
 C. C. P. 2103-77 Tél. : TURBIGO 89.76 -- 51.13 (2 lignes)

La loi du 20 Juin 1936 et le décret du 30 Avril 1949 font une obligation aux  
**ENTREPRENEURS de TRAVAUX PUBLICS de s'y affilier sans retard**

**Il n'existe pour toute la France qu'une seule Caisse de  
 Congés payés pour les Entrepreneurs de Travaux Publics**

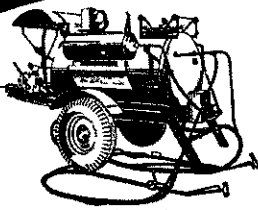


*Outils de la route moderne*

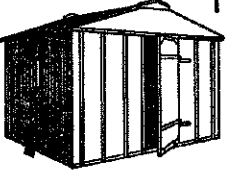


**Chasse neige "LE MERVEILLEUX"**  
 breveté S G D G  
 Montage et démontage en une dizaine de minutes sur tous camions ou camionnettes

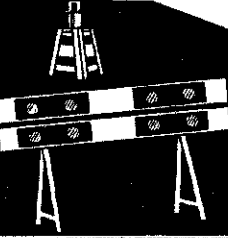
**SIGNALISATION ELECTRO AUTOMATIQUE**  
**LANTERNES DE CHANTIER**  
**SIGNAUX OFFICIELS**  
 HOMOLOGUES N° 21  
 PAR LE MINISTRE DES T P  
**SIGNALISATEURS DE CHANTIERS PAVAL**  
 REGLEMENTAIRES  
**SIGNAUX OFFICIELS**  
 Recouverts du Produit Reflecteur  
 " SCOTCHLITE"  
(Marque déposée) APPLICATEURS AGRÉÉS



Repauses et repauses mixtes " tous liants ", toutes capacités de 250 à 7 000 litres



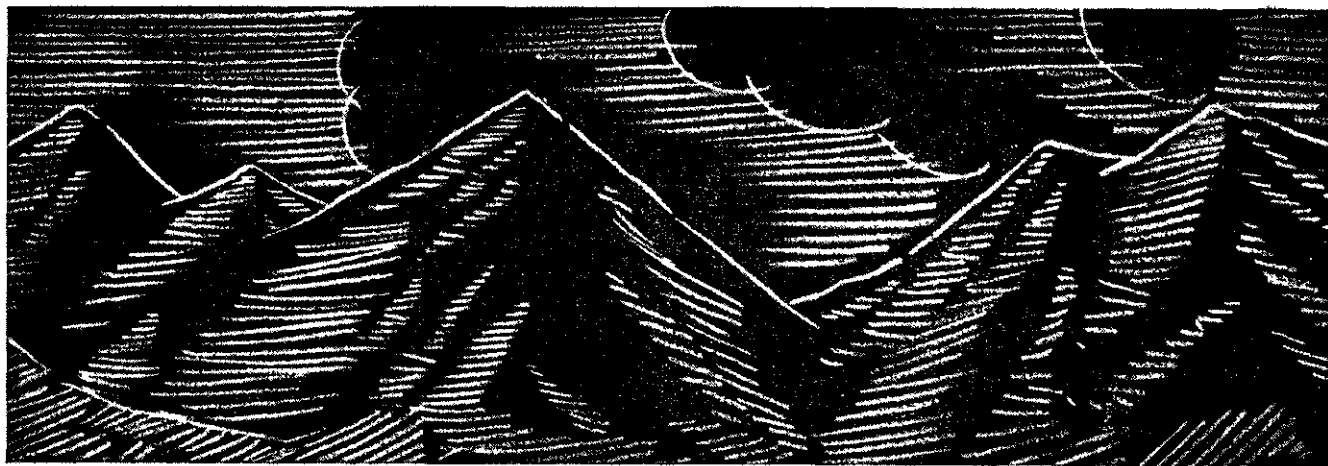
Abris de chantiers PAVAL 5x6  
 à éléments interchangeables  
 tôles de parois sans boulons




GOUDRONNEUSES    POINTS A TEMPS    PORTE RITS    APPAREILS A TERMA  
 CADAM    FONDOIRS    CHARRETTES MÉTALLIQUES    TOMBEREAUX    TONNES  
 A EAUX    BROUETTES    PELLES    PIOCHES    FOURCHES    OUTILS DE CARRIÈRE  
 BALAIS DE ROUTE    APPAREILS DE LEVAGE    INSTRUMENTS D'ARPENTAGE

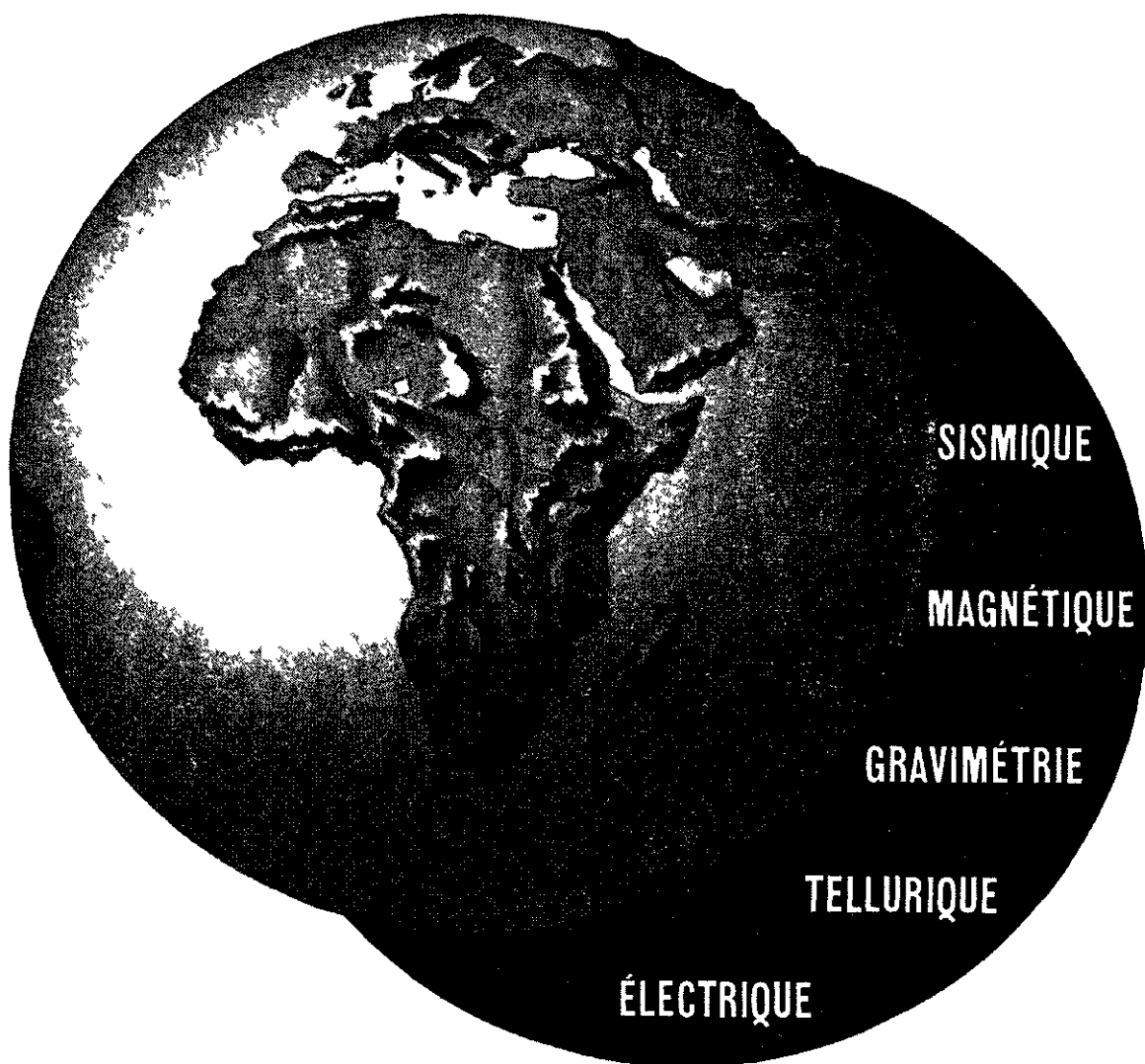
**ET VALLETTE & PAVON**  
SOUSCRIPTION AU CAPITAL DE 100 000 000 FRANCS

17, RUE MASSÉNA, LYON (6<sup>e</sup>) — Téléph. LA 24-47 — R. C. Lyon 54 B-113



...ausculte le globe

**Compagnie Générale de Géophysique**



50, RUE FABERT - PARIS VII<sup>e</sup>

GM