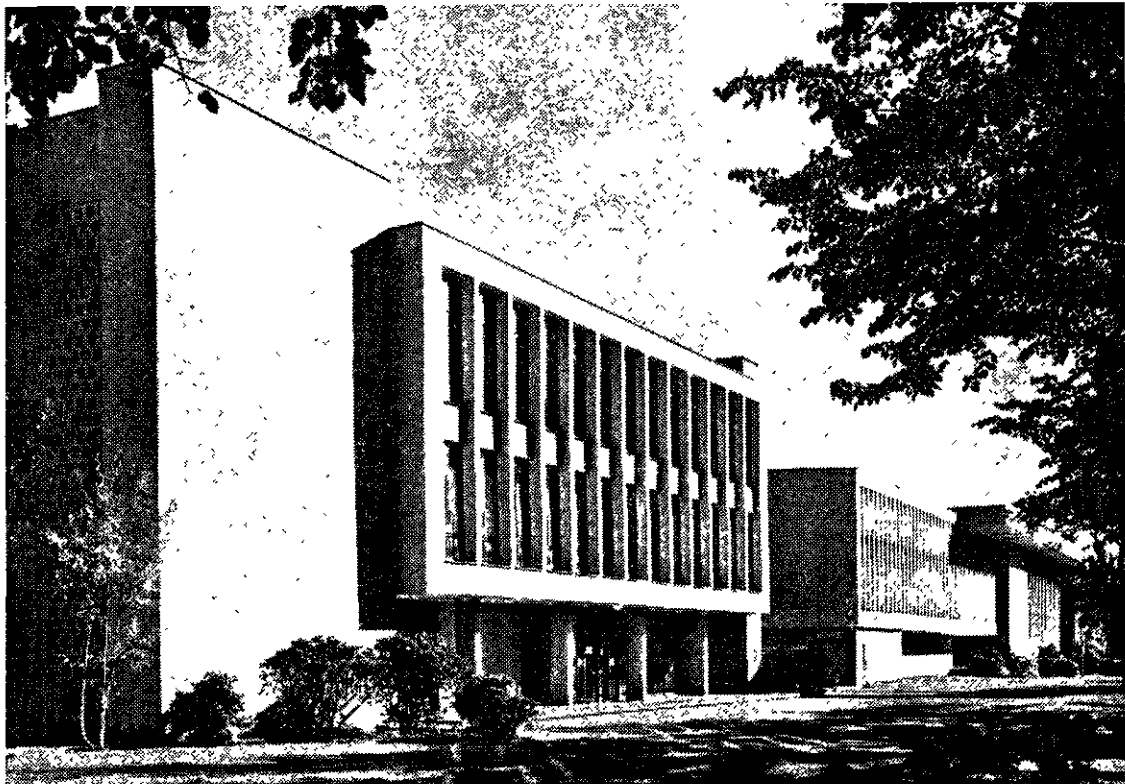


BULLETIN  
DU

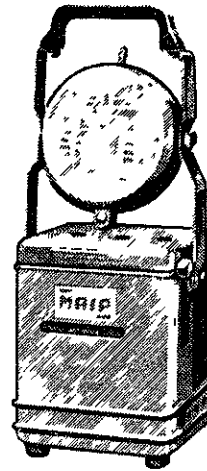
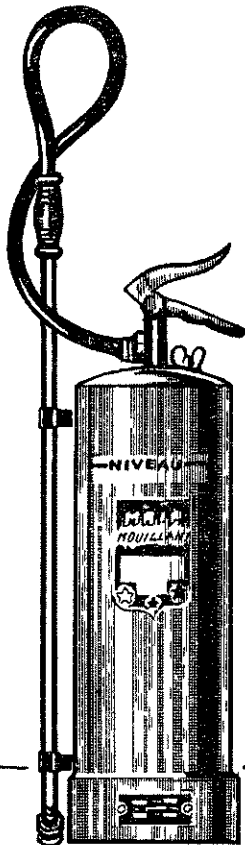
P.C.M.



Edifice principal de l'Université Libre de BERLIN-OUEST

*Les procédés modernes  
de*

**PROTECTION**



**SUPER  
PROJECTEUR  
MAIP**

Phare portatif rechargeable à signal lumineux. Donne Lumière, Sécurité, Efficacité, Maniabilité.

**EXTINCTEUR  
MAIP Z.53**

à gaz halon Z. 53 à base de FREON. Monté avec une vanne à double étanchéité. Eteint les feux d'hydrocarbure léger sans émanation de vapeurs dangereuses.

**EXTINCTEUR  
MAIP  
mouillant**

à eau mouillante pulvérisée, muni d'une gâchette à double effet. Assure une extinction parfaite, dans un temps record, des feux secs et gras.



*Extincteurs* **MAIP**

**MATÉRIEL INDUSTRIEL DE PROTECTION**

SIEGE SOCIAL : 17, RUE TERNOIS - L Y O N  
Bureau de PARIS : 7, Rue Arago, St-OUEN (Seine)  
DOUALA - CASABLANCA

De la part de cette Revue et sur simple demande, les Extincteurs MAIP vous enverront leur documentation complète et détaillée Sans engagement de votre part, demandez également à leur technicien d'étudier votre problème de protection et d'organiser une démonstration

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

# BULLETIN DU P. C. M.

## RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères

PARIS-VII<sup>e</sup>

Téléphone : LITré 25.33

## PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV<sup>e</sup>

Téléphone : LECourbe 27.19

## SOMMAIRE

Assemblée Générale Ordinaire Annuelle du P.C.M. en 1958 .....	2	Composition du Comité d'Administration du P.C.M.	20
Procès-Verbal de l'Assemblée Générale Ordinaire Annuelle du mercredi 5 mars 1958 .....	2	Composition des Sous-Comités .....	21
Rapport Moral du Président .....	3	Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées :	
Rapport Financier du Trésorier .....	8	P.-V. de l'Assemblée Générale Ordinaire du 5 mars 1958 .....	21
Banquet Annuel du P.C.M. ....	11	Rapport Moral du Président .....	22
Discours de M. Pialoux .....	12	Motion présentée et adoptée au cours de l'Assemblée Générale .....	23
Discours de M. le Ministre Paul Ribeyre .....	14	Amicale d'Entr'aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines .....	24
Discours de M. le Ministre Edouard Bonnefous..	15	Journée d'Etudes S.F.U.-P.C.M. du 22 mai 1958 ....	24
Procès-Verbaux des Réunions du Comité du P.C.M. :			
Séance du vendredi 24 janvier 1958 .....	19		
Séance du mercredi 5 mars 1958 .....	20		

**N° de compte de Chèques Postaux du P.C.M.**  
**PARIS : 508.39**

*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 1958

Le P.C.M. a tenu son Assemblée Générale Ordinaire de 1958, le mercredi 5 mars, à l'Ecole 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. **Bonnefous**, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, et **Ribeyre**, Ministre de l'Industrie et du Commerce.

On trouvera plus loin la liste des personnalités et des participants à ce banquet, qui réunissait près de 150 couverts.

Dans la matinée, avait eu lieu la traditionnelle tournée dans la région parisienne, qui a permis à nos Camarades d'admirer les remarquables réalisations de l'Aéroport d'Orly, après avoir fait une incursion tout aussi passionnante dans le domaine de constructions de logements.

M. **Fontana**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur de la Construction au M.R.L., a présidé lui-même la visite des chantiers de construction du Domaine gazier, de Paris, et de l'usine Deschiron. Au Domaine gazier, MM. **Béchu**, **Delaire**, Architectes ; M. **Gozzi**, Directeur du Bureau d'Etudes Techniques et d'Organisation et M. **Lemaire**, Directeur Général de l'Entreprise **Thireau-Morel** ont pris successivement la parole.

M. Michel **Deschiron**, Entrepreneur de Travaux Publics, bien connu de nos Camarades, Président Directeur Général de LOGICO (Compagnie Industrielle du Logement) a bien voulu ensuite accompagner les Camarades du P.C.M. au cours de la visite de l'Entreprise.

A l'Aéroport d'Orly, les Camarades ont été accueillis par M. **Cot**, Directeur de l'Aéroport de Paris, et ses collaborateurs.

Au cours du déjeuner servi à l'Aérogare d'Orly, M. **Pialoux**, Président du P.C.M., a tenu à remercier les différentes personnalités qui avaient aidé au succès de cette tournée.

---

## PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ANNUELLE du Mercredi 5 Mars 1958

---

Les Membres du P.C.M. se sont réunis en Assemblée Générale, le mercredi 5 mars 1958, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Cette année encore, en effet, M. **Grelot**, Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, avait bien voulu mettre à la disposition du P.C.M., l'amphithéâtre de 3<sup>e</sup> année.

L'Assemblée Générale s'est déroulée sous la présidence de M. **Pialoux**, Président de l'Association.

La séance est ouverte à 15 heures.

### 1°) RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT

Le Président donne lecture de son rapport moral sur le fonctionnement de l'Association depuis la dernière Assemblée Générale.

Après un court échange de vues, les Membres du P.C.M. approuvent à l'unanimité le rapport moral.

### 2°) RAPPORT FINANCIER DU TRÉSORIER

M. **Giraud**, Trésorier, donne lecture du rapport financier de l'exercice 1957 et du projet de budget pour l'exercice 1958.

La Commission de Vérification des Comptes, composée de MM. **Rostand** et **JeanDET**, propose l'approbation du rapport du Trésorier.

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

### 3°) ÉLECTIONS

Le dépouillement des votes pour le renouvellement du tiers sortant des Membres du Comité d'Administration du P.C.M. donne les résultats suivants :

#### a) Section des Ponts et Chaussées.

Pour les trois postes de Délégué général à élire pour 3 ans, ont obtenu : MM. **Baste**, 134 voix ; **Laure**, 136 voix ; **Moret**, 136 voix.

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élus comme Délégués généraux de la Section Ponts et Chaussées, pour 3 ans : MM. **Baste**, **Laure** et **Moret**.

#### b) Section Mines.

MM. **Parisot** et **Ventura** sont élus Délégués de la Section Mines pour 3 ans.

Le Président fait connaître que les Groupes ci-après

de la Section Ponts et Chaussées ont désigné les Délégués suivants pour 3 ans :

- Groupe de Paris : MM. **Aubert, Quérenet, Saillard.**
  - Groupe du Nord : M. **Longeaux.**
- Le Président fait connaître, en outre, que le Groupe

de Toulouse n'a pas encore procédé à l'élection du remplaçant de M. **Champsaur.**

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

Le Secrétaire,  
**A. Laure.**

Le Président,  
**J. Picloux.**

## Rapport moral du Président (1)

### I. — QUESTIONS GÉNÉRALES.

- 1° Enquête sur le logement.
- 2° Voyage en Israël.
- 3° Réponse au « Creuset des Cadres »
- 4° Relations du P.C.M. avec le Comité d'Etude et de Liaison de la Fonction Publique.
- 5° Situation des Ingénieurs Elèves et des jeunes Ingénieurs.

### II. — QUESTIONS INTÉRESSANT LE CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

- 1° Le Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.
- 2° Organisation des services.
- 3° L'aménagement du territoire.
- 4° Relations avec les urbanistes.
- 5° Action menée dans le domaine de l'Hydraulique.

#### LE LOGEMENT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Les difficultés de plus en plus grandes que rencontrent les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines pour se loger ont incité le Comité du P.C.M. à reprendre l'étude entreprise par notre Camarade **Lerouge** en 1954 en liaison avec le Comité d'Etude et de Coopération pour le logement des Agents de la Fonction Publique.

Il est apparu devant l'ampleur du problème qu'il était nécessaire, avant de lancer toute enquête, de réunir un certain nombre d'éléments d'information permettant d'apprécier les conditions dans lesquelles le P.C.M. pourrait éventuellement entreprendre une action directe telle que l'opération **Bagatelle** rendue possible à l'époque par l'intervention de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Il est indispensable de distinguer la Province de la Région Parisienne. En effet :

En Province les changements de résidence sont plus fréquents, l'aide des collectivités locales : départements, communes et des Offices d'H.L.M. est plus facile à obtenir. Les problèmes à résoudre sont des cas d'espèces. Les mises de fonds nécessaires sont sensiblement moindres que pour la Région Parisienne.

À Paris les difficultés sont considérables ; toutefois la mise sur pied d'une opération de construction même isolée est susceptible de toucher de nombreux Ingénieurs et Services.

Si l'action du P.C.M. doit porter en premier lieu sur la Région Parisienne, il ne faut pas négliger la Province pour les raisons suivantes :

- La majorité des Ingénieurs résident en Province ;
- La solution normale de la cession du logement du prédécesseur au successeur risque de devenir de moins en moins

possible. Les loyers n'étant pas rentables, dès qu'un logement est libre, le propriétaire en profite pour le vendre ;

- L'accession à la propriété n'est pas une solution normale pour un Ingénieur, qui, le plus souvent, ne conservera son poste que 4 à 5 ans ;
- L'article 3 de la loi-cadre sur la construction a prévu qu'une part de 10% du total des logements locatifs à construire pourra être destinée aux fonctionnaires, mais outre que le standing de ces logements n'est pas suffisant, les ressources des Ingénieurs sont supérieures au maximum autorisé pour l'attribution d'un logement H.L.M. (traitement mensuel 300 (?) fois le S.M.I.G. par part fiscale) ;
- L'article 2783 du Code de l'urbanisme prévoit bien la possibilité de passer des conventions avec les Offices d'H.L.M. pour le logement des fonctionnaires. Ces conventions qui pourraient ne pas faire état d'un traitement maximum supposent une participation de l'Etat de 20%. Le décret d'application n'est pas paru et il n'a pas été envisagé jusqu'à présent la possibilité pour le Département de se substituer à l'Etat.
- Le Ministère autorise bien, dans la limite des crédits disponibles à l'occasion de la construction de bureaux neufs, de prévoir des logements de fonction au dessus de ces bureaux, mais cette possibilité n'a reçu jusqu'à présent que peu d'application, les crédits étant en général insuffisants.

Nous voyons donc qu'à moins de voir la crise du logement se résoudre dans l'avenir en Province, la situation risque de devenir fort préoccupante et la mobilité des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, souhaitée par la Direction du Personnel, compromise.

C'est pourquoi quelques Ingénieurs en Chef ont pris les mesures nécessaires dans leur Département pour assurer à leur Service la disposition d'un certain nombre de logements de fonctions, soit au-dessus de bureaux, soit isolés.

L'achat d'un logement par le Département peut être envisagé. Cette dernière solution dépend beaucoup de la bonne volonté du Conseil Général qui peut estimer à juste titre devoir limiter son effort aux fonctionnaires du Cadre Préfectoral.

Nous proposons de demander à tous les Ingénieurs en Chef ayant réussi à obtenir, pour le Service, des logements de fonction de faire connaître au P.C.M. les procédés utilisés. Un Livre d'Or diffusé avec la discrétion souhaitable pourrait être tenu à la disposition des Camarades qui désireraient s'inspirer de ces réalisations heureuses.

Si les difficultés de logement sont grandes en Province elles ne peuvent se comparer avec celles de la Région Parisienne où les prix demandés actuellement pour la location ou l'accession à la propriété d'un appartement modeste atteignent des valeurs qui auraient été jugées parfaitement invraisemblables il y a quelques années.

C'est ainsi qu'avec les conditions économiques valables fin 1957 un appartement de 5 pièces, 100 m<sup>2</sup> de surface habitable, reviendrait dans les meilleures conditions à 7 millions à la condition encore d'être construit en banlieue .

Avec les conditions de prêt existantes, ceci suppose un apport personnel de 3 730 000 francs et une charge annuelle pour le remboursement des prêts de 291 000 francs les 5 premières années et

(1) Note liminaire : Le texte publié sur le Bulletin n'épuise pas entièrement toutes les questions évoquées au cours de la réunion de l'Assemblée Générale.

Les Camarades qui désireraient connaître le rapport in extenso pourront s'adresser soit au Secrétariat du P.C.M. à Paris, soit à leur Délégué régional.

203.000 francs de la 6<sup>m</sup> à la 20<sup>m</sup> année. En admettant l'amortissement en 20 ans de l'apport personnel au taux d'intérêt de 8%, on obtient pour cet apport personnel une charge annuelle de 373.000 francs.

Pour un tel logement en locatif, avec les taux d'intérêt du marché financier actuel, il faut compter sur un loyer minimum de 50.000 francs par mois, non compris les charges (de l'ordre de 10.000 francs).

Il importe de bien comprendre que quel que soit le prix de revient, si l'on calcule les loyers pour obtenir une rentabilité normale du capital, on s'aperçoit que le locataire paie son logement en 20 ans. Il paie donc autant que s'il avait accédé à la propriété de son logement.

Les inconvénients de l'accession à la propriété ne résident donc pas dans la charge mensuelle à payer mais tiennent à ce que :

- 1) cette solution engage l'avenir ;
- 2) nécessite en général deux ans pour aboutir ;
- 3) oblige le candidat à se procurer par des moyens parfois très onéreux le capital correspondant à son apport personnel.

C'est pourquoi le Comité a estimé nécessaire de rechercher la possibilité de faire construire des immeubles locatifs, ne serait-ce que pour assurer un hébergement provisoire qui permette d'attendre.

Or, dans les circonstances présentes où l'Etat, bien qu'il participe pour 85% dans les constructions H.L.M., se conduit comme le pire des employeurs pour le logement de ses propres cadres, la seule solution que nous pouvons envisager est la création d'une Société immobilière qui bénéficierait, en plus des prêts spéciaux pour le logement des fonctionnaires, d'un capital suffisant d'une provenance à déterminer pour assurer la construction de ces immeubles locatifs.

L'étude des conditions de constitution de ces Sociétés reste à faire. Il semble qu'un certain délai soit nécessaire, les contacts que nous avons pris au M.R.L. et les récentes déclarations de M. le Ministre **Garet** du 17 février 1958 ne permettent pas de connaître encore actuellement l'importance des prêts et des primes dont une telle Société pourrait bénéficier.

Il semble que le Comité n'ait, pour le moment, qu'à examiner les quelques éléments d'information ci-dessus, à les compléter ou les corriger au besoin, et à donner son avis sur la conclusion provisoire à laquelle nous sommes parvenus.

#### VOYAGE EN ISRAEL

Le voyage d'étude annuel du P.C.M. s'est déroulé l'année dernière en Corse et en Sardaigne à la grande satisfaction des 35 participants. Le compte-rendu détaillé de cette tournée a d'ailleurs paru dans un récent numéro du bulletin du P.C.M. Le voyage d'étude de 1958, organisé par le Camarade **Dreyfus** aura lieu en mai prochain ; il aura pour objet la visite du jeune état d'Israël. Il permettra aux Camarades intéressés de retrouver dans les sites bibliques de Nazareth, Tibériade, Sodome, Jérusalem, les décors de quelques-uns des grands épisodes de l'histoire de la pensée humaine. Il permettra aussi, sur le plan cette fois de la pure technique d'examiner les travaux entrepris pour le transport et la distribution des eaux dans des lieux particulièrement arides. Il sera possible encore de voir les vastes ouvrages modernes auxquels ont participé de nombreux français, le port d'Eylat sur la mer Rouge, l'aéroport de Lydda, et le métro d'Haïffa.

#### ARTICLE PARU DANS LE JOURNAL « CREUSET — VOIX DES CADRES »

Dans le numéro du 19 décembre 1957 du journal « Creuset — Voix des Cadres » a paru un article non signé, intitulé « Fonction publique S.N.C.F., C.G.F. ». Cet article qui tentait une comparaison entre les salaires versés par les entreprises nationalisées et par l'Etat contenait outre des erreurs manifestes sur les taux de rémunération actuels des fonctionnaires, des assimilations pour le moins tendancieuses entre cadres subalternes de la S.N.C.F. et les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées et des Mines.

Après avoir longuement discuté de l'intérêt qu'il y aurait à

adresser une mise au point à la Voix des Cadres, notre Comité a finalement estimé que toute réponse ne pouvant que provoquer de la part de la Voix des Cadres une polémique, il était préférable dans ces conditions de rester silencieux.

#### COMITÉ D'ETUDE ET DE LIAISON DE LA FONCTION PUBLIQUE

Vous savez que le P.C.M. fait partie de ce Comité d'Etude qui réunit la plupart des grands corps de l'Etat, magistrats, conseillers d'Etat, administrateurs civils, agrégés, etc... et qui s'est constitué il y a plusieurs années.

L'action menée par le Comité s'est poursuivie essentiellement dans le sens de l'harmonisation des rémunérations des fonctionnaires et de celles des grandes entreprises publiques, harmonisation prévue par l'article 32 de la loi 55-366 du 3 avril 1955. Une première étape importante a été obtenue par la parution, le 14 septembre 1957, des échelles lettres intéressant les indices supérieurs à 1.000 soit 650 net. Une certaine harmonisation avec le secteur public a donc été obtenue pour 2.900 fonctionnaires civils et militaires, ce qui est peu (moins de 1 pour 3.000) mais constitue néanmoins une première reconnaissance de nos droits.

L'harmonisation complète nécessitera vraisemblablement de longs délais. Sans prendre position sur ce point, le Secrétaire d'Etat à la Fonction Publique vient de constituer une commission réunissant des représentants des administrations de tutelle des entreprises nationales et des représentants des fonctionnaires pour rassembler les informations nécessaires et procéder à des comparaisons détaillées. Le Comité d'Etude participe à ces travaux à côté des grandes centrales syndicales. Le P.C.M. les suivra avec d'autant plus d'attention que certains articles tendancieux défavorables à nos corps d'Ingénieurs ont paru dernièrement dans la presse.

Par ailleurs, le salaire de base est passé de 170.000 frs à 180.000 le 1<sup>er</sup> novembre 1957 à 200.000 au 1<sup>er</sup> janvier 1958. Cette rémunération hiérarchisée conformément aux revendications constantes du Comité ne pouvait cependant satisfaire les fonctionnaires en raison des nouvelles hausses décidées dans les sociétés nationales par les arbitrages ministériels de novembre 1957 et qui ont eu pour effet de relever les rémunérations de leur personnel de près de 5% rétroactivement au 1<sup>er</sup> avril 1957 et de près de 10% au 1<sup>er</sup> janvier 1958. Des hausses parallèles devraient être prochainement décidées mais la dépense globale prévue en 1958, 74 milliards ne permettra aux fonctionnaires de bénéficier des 220.000 frs hiérarchisés qu'en fin d'année, malgré que ce chiffre ait été officiellement reconnu comme constituant les droits de la Fonction Publique au 1<sup>er</sup> janvier 1958. Les paliers successifs envisagés consacraient un décalage regrettable entre le relèvement du salaire de base et la hiérarchisation. Le Comité d'Etude n'a cessé de protester contre ces projets et d'insister pour la hiérarchisation immédiate, en particulier, lors des entretiens que le Secrétaire d'Etat à la Fonction Publique et un membre du Cabinet du Président du Conseil lui ont accordés à la fin de l'année 1957. Le Comité d'Etude n'a pu cependant participer à la table ronde qui doit décider de l'utilisation finale des 74 milliards.

#### SITUATION DES INGÉNIEURS ELÈVES ET DES JEUNES INGÉNIEURS

La situation faite aux Ingénieurs-Elèves a déjà été évoquée dans les rapports moraux des années précédentes. Il a été indiqué que le Comité du P.C.M. ferait tous ses efforts pour mettre fin au déclassement indiciare qui frappe nos jeunes Camarades pendant leurs études à l'Ecole du fait que contrairement à leurs Camarades des Corps militaires, ils ne sont considérés que comme fonctionnaires stagiaires. Vous avez également su que ce déclassement avait 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 avait été amendé de façon à matérialiser les propositions de la Société des Amis de l'X.

Au cours de l'année écoulée, une nouvelle intervention a été faite le 20 mai 1957 auprès du Secrétariat d'Etat à la Fonction Publique de la part du P.C.M., des Associations des Ingénieurs

des P.T.T., des Ingénieurs de la R.T.F., des Ingénieurs Géographes, du Syndicat des Ingénieurs des Manufactures de l'Etat et enfin des Ingénieurs des P.T.T. de la France d'Outre-Mer. Le Secrétariat d'Etat à la Fonction Publique a été saisi d'un projet de décret formant règlement d'administration publique dont la disposition essentielle était la suivante :

Les Ingénieurs Elèves des Ecoles Nationales des Mines, des Ponts et Chaussées, de l'Aviation Civile et Commerciale, des Sciences Géographiques, de l'Ecole Nationale Supérieure des Télécommunications, de l'Ecole d'Application des Manufactures de l'Etat et issus de l'Ecole Polytechnique sont nommés et titularisés dans le grade d'Ingénieur Elève et soumis aux dispositions de la loi du 19 octobre 1956 portant statut général des fonctionnaires

Ils peuvent être promus dans le corps auquel ils appartiennent au premier échelon de la classe de début du grade d'Ingénieur, compte tenu des dispositions de l'article 7 de la loi du 31 mars 1938 relative au recrutement de l'Armée

A cette disposition en était cependant ajoutée une autre concernant la situation de nos jeunes Camarades à leur sortie de l'Ecole :

La durée du temps passé dans le premier échelon du grade d'Ingénieur est d'une année et dans le deuxième et troisième échelon de dix-huit mois. Ces durées ne peuvent être réduites

Cette dernière disposition se serait bien entendu imposée dans les statuts de nos deux Corps et aurait permis une accélération plus rapide de l'avancement, surtout dans le Corps des Ponts et Chaussées où il y a actuellement quatre classes d'Ingénieurs, au lieu de trois classes prévues

En raison du silence de nos interlocuteurs, une nouvelle intervention a été faite le 4 décembre 1957 par la Société des Amis de l'X auprès du Secrétariat d'Etat à la Fonction Publique, en informant les différents Ministères auxquels appartiennent les Camarades en cause. Parallèlement une intervention était faite auprès de la Direction de la Fonction Publique et de la Direction du Budget

Dans cette deuxième intervention il était précisé que le projet de règlement d'administration publique qui avait été soumis en juin 1957 à la Fonction Publique constituant l'extension aux Ingénieurs des Grands Corps Civils de l'Etat d'une part des différentes mesures dont ont bénéficié depuis deux ans les anciens Elèves de l'Ecole Nationale d'Administration et les Corps d'Administrateurs Civils, d'autre part des avantages consentis aux Ingénieurs Militaires se recrutant à l'Ecole Polytechnique, autant de catégories de fonctionnaires par rapport auxquelles nos jeunes Camarades se trouvent déclassés d'une manière que rien ne justifie

L'audience qui était parallèlement demandée, a été accordée le 22 février dernier par M. le Directeur du Budget à une délégation des Associations intéressées. Mais ses résultats n'ont guère été consistants. Il semble que l'on puisse en attendre cependant, à plus ou moins longue échéance, que l'on tienne compte aux Ingénieurs sortis de leur Ecole d'Application du temps passé dans celle-ci et aussi du temps passé à l'Ecole Polytechnique

Votre Comité continuera à suivre cette importante question et à lier ses efforts à ceux des autres associations et de la Société des Amis de l'X pour aboutir le plus tôt possible à un résultat positif

### STATUT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

La question du statut a fait depuis un an des progrès très sensibles

Sur les principales dispositions du projet de statut un accord est en effet pratiquement intervenu entre la Direction du Budget, la Direction de la Fonction Publique et notre Direction du Personnel, à l'action efficace de laquelle je tiens à rendre hommage

Cet accord porte notamment sur les points suivants qui sont essentiels :

#### a) Pyramide hiérarchique.

Elle serait en principe la suivante  
— 12% d'Ingénieurs généraux

— 29% d'Ingénieurs en Chef  
— 59% d'Ingénieurs ordinaires  
alors que notre Association demandait 12 — 30 — 58

La différence est minime et je crois que nous ne pouvons que nous rallier aux chiffres de l'Administration

Toutefois la Direction du Budget a demandé que l'adoption de cette nouvelle pyramide indiciaire soit gagée par une diminution des effectifs totaux du Corps

Le tableau ci-dessous indique quels seraient, dans ces conditions, les effectifs futurs, comparés aux effectifs actuels

Grades	Effectif budget taire actuel	Effectif nouveau	Différences
Ingénieurs généraux	43	74	+ 31
Ingénieurs en chef	190	180	— 10
Ingénieurs ordinaires	426	367	— 59
	<hr/> 659	<hr/> 621	<hr/> — 38

L'effectif du Corps serait donc réduit de 38 unités. L'effectif budgétaire actuel étant déjà inférieur de 22 unités au nombre des postes organiquement existants, le déficit de l'effectif serait alors triple, puisqu'il passerait de 22 à 60

La condition d'équilibre financier de la réforme, posée par la Direction du Budget devant conduire l'Administration et notre Comité à s'interroger sur l'opportunité d'une réduction aussi sensible de l'effectif de notre Corps à un moment où précisément ses tâches s'accroissent du fait de l'expansion économique

M. le Président **Cazes** fut chargé d'une enquête à ce sujet, de laquelle il résulte que s'il est possible de supprimer certains postes d'Ingénieurs en Chef et d'Ingénieurs dans les services extérieurs, par un meilleur regroupement et une spécialisation plus poussée des compétences (de l'ordre de 35 environ), en revanche un renforcement des services centraux est indispensable pour adapter l'Administration aux impératifs des techniques modernes et renforcer son action dans le domaine des études économiques de plus en plus nécessaires, à la fois pour l'élaboration des programmes d'investissements et l'étude rationnelle des problèmes que pose l'utilisation de l'infrastructure « transport »

Dès lors la seule solution possible pour combler l'écart entre le nombre des postes nécessaires et le nouvel effectif budgétaire est de confier une soixantaine d'arrondissements de faible importance à des Ingénieurs TPE sélectionnés

En dehors du trou qu'elle permet de combler une telle mesure est à la fois possible et même souhaitable du point de vue du fonctionnement de l'Administration

Elle est possible puisque d'ores et déjà un certain nombre d'arrondissements sont tenus par des Ingénieurs TPE inférieurs qui font parfaitement face à leur tâche. La création de l'Ecole de formation des Ingénieurs TPE ne pourra d'ailleurs qu'améliorer le niveau de culture générale et technique de ce corps

Elle est souhaitable, car elle donne un débouché aux Ingénieurs TPE les plus méritants parce qu'avec l'extinction du cadre latéral il devient de plus en plus difficile de faire tenir les arrondissements les moins importants, avec résidence dans des petites villes, par des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

L'affectation de certains arrondissements à des Ingénieurs TPE s'intègre d'ailleurs dans une réforme plus générale des Services des Ponts et Chaussées

L'étude dont a été chargé M. le Président **Cazes** montre en effet qu'il est possible, toujours par un meilleur regroupement des compétences de supprimer un certain nombre de subdivisions (de l'ordre de 40 vraisemblablement) et de faire tenir des subdivisions peu importantes par des Adjointes Techniques

Il serait donc possible en définitive, malgré la réduction de l'effectif global des Ingénieurs TPE qu'entraînera, comme pour nous mêmes, l'application du nouveau statut de ce Corps, d'en affecter une soixantaine à des emplois de chefs d'arrondissements

#### b) Dissociation du grade et de la fonction pour les Ingénieurs généraux.

Le principe d'autoriser certains Ingénieurs en Chef passant Ingénieurs généraux à rester à la tête de leur service départemental

tal pendant deux échelons de leur grade, qui avait été suggéré par le PCM, a également été retenu

Toutefois d'un commun accord entre les Administrations intéressées (Travaux Publics, Finances, Fonction publique) il a été entendu que les Ingénieurs généraux devraient avoir certaines attributions régionales et qu'ils devraient jouer un rôle à l'échelon national. Sans qu'il y ait du reste concentration de l'ensemble de diverses missions dans un petit nombre de chefs-lieux de régions, on pourrait concevoir au contraire que dans une zone de territoire déterminée, il y ait partage des tâches entre quelques services départementaux.

Cette solution serait très souple permettrait l'utilisation la meilleure possible des compétences et éviterait la constitution de véritables centres régionaux, solution un peu rigide et qui a soulevé des objections valables de beaucoup de nos Camarades.

C'est dans ces départements — une trentaine en tout par exemple — que les Ingénieurs en Chef auraient vocation à passer Ingénieurs généraux sur place. La liste de ces départements pourrait d'ailleurs ne pas être fixée et s'adapter ainsi à l'évolution des tâches des services et des compétences particulières des Ingénieurs.

Telle est une des suggestions dont notre Comité a fait part à l'Administration qui l'a favorablement accueillie.

En ce qui concerne l'attribution d'un rôle à l'échelon national aux Ingénieurs généraux Chefs de service, la solution préconisée par la Direction du Personnel est que les Ingénieurs généraux, non seulement participent aux travaux du Conseil général des Ponts et Chaussées, mais même en fassent organiquement partie.

Ainsi serait réalisée une meilleure interpénétration entre les Services Extérieurs et le Conseil général des Ponts et Chaussées, mesure rendue nécessaire aussi bien par l'évolution des techniques que par celle de la conjoncture économique.

Notre Association ne peut que souscrire à ces vues.

Le nombre d'Ingénieurs généraux restant Chefs de Service départementaux devrait toutefois être assez limité de façon à ne pas fermer systématiquement aux Ingénieurs en Chef jeunes la possibilité d'obtenir des postes importants. Une dizaine paraît un maximum.

Un nombre appréciable de postes d'Administration ou de Services Centraux, actuellement tenus par des Ingénieurs en Chef, pourraient être aussi tenus par des Ingénieurs généraux.

Enfin, certains postes d'Ingénieurs généraux pourraient être affectés à des activités en voie de développement : assistance technique, marché commun, etc.

En définitive, seuls une dizaine de postes supplémentaires correspondraient à des tâches d'Inspection générale proprement dite.

Ce chiffre n'est pas excessif dans une Administration très décentralisée comme la nôtre, le rôle de l'Inspection générale est particulièrement important. Or actuellement, les Inspecteurs généraux sont, de leur propre avoué d'ailleurs, trop occupés aux multiples tâches d'ordre général qui leur échouent, pour consacrer autant de temps qu'ils le désiraient à leur circonscription territoriale, pour contrôler, animer, coordonner les divers services dont ils ont la charge.

Telles sont les principales dispositions introduites dans le projet de statut et qui innovent par rapport à la situation actuelle.

Ces dispositions devraient permettre d'améliorer non seulement les conditions d'avancement dans notre Corps qui laissent fortement à désirer, mais aussi l'efficacité interne de notre Administration et son standing extérieur.

Nous ne pouvons donc que nous en féliciter à tous égards et remercier très chaleureusement la Direction du Personnel pour les efforts qu'elle n'a cessé de déployer pour leur adoption.

Dès que l'accord définitif du Ministre des Travaux Publics sera intervenu sur ce projet de statut interviendront alors le passage devant le Conseil d'Etat et l'examen par le Conseil technique paritaire.

Ces formalités je l'espère ne devraient pas demander plus de quelques mois.

Vous pouvez être assuré que notre Comité fera tout le nécessaire pour que ce délai soit abrégé au maximum.

## ORGANISATION DES SERVICES

Le rapport moral de l'an dernier avait longuement traité cette importante question et vous disait que les idées semées par le PCM faisaient leur chemin et qu'un vent nouveau soufflait du Ministère des Travaux Publics en faveur d'un rajeunissement de ses structures. On vous annonçait que Monsieur le Président Cazes avait 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 ayant demandé les suggestions du PCM, votre groupe d'études générales et le Comité ont, à plusieurs reprises, délibéré sur cette question.

L'avis du Comité a été exprimé par une Note du 27 juin 1957, dont la partie essentielle suggère un certain nombre de réformes consistant d'une manière générale à mieux profiter des avantages de la spécialisation d'une part, et de la mécanisation des moyens matériels d'autre part.

Les réformes suggérées sont les suivantes :

1°) **Réduction limitée du nombre de subdivisions**, sous réserve de mieux étoffer les subdivisions restantes. Cette réduction devrait se faire dans le cadre d'une révision générale des effectifs.

2°) Dans les départements où le chef-lieu est la ville la plus importante, il peut y avoir intérêt à encourager le **groupement des Arrondissements** à ce chef-lieu, ce qui faciliterait une spécialisation des bureaux d'études.

3°) L'action des **Services Centraux** devrait être renforcée aussi bien dans la recherche que dans l'application.

4°) Les **moyens d'action interdépartementaux** devraient être renforcés.

5°) Les Ingénieurs devraient être utilisés à des tâches d'Ingénieurs, il faudrait accroître les cadres administratifs subalternes dans les services locaux.

6°) Poursuivre l'utilisation systématique de tous les progrès accomplis en matière de **mécanisation des moyens matériels** aussi bien dans le domaine des bureaux techniques que des bureaux administratifs ou de comptabilité.

Dans cet ordre d'idées, on devrait chercher à centraliser systématiquement la comptabilité chez les Ingénieurs en Chef.

7°) Une attention accrue devrait être portée aux problèmes de **formation** et de perfectionnement du personnel sur le plan national et sur le plan interdépartemental.

8°) Pousser encore davantage la **mécanisation de l'entretien courant des routes**, ce qui devrait conduire à des économies dans les dépenses de personnel, tout en améliorant l'entretien.

Notre Comité a eu la satisfaction de constater que certaines réformes suggérées étaient déjà entreprises. En voici deux exemples :

Un Bureau central des méthodes a été créé au Ministère et des cycles d'études organisation et méthodes ont été organisés à l'intention des Ingénieurs T.P.E. pour étudier l'amélioration des méthodes de travail.

Autre réforme à l'étude pour la mécanisation d'entretien courant des routes, la Direction des Routes et la Direction du Personnel ont entrepris une action commune qui va se traduire par des expériences contrôlées dans une dizaine de Départements.

Il paraît utile de revenir sur les points 3°) et 4°) des réformes évoquées ci-dessus c'est-à-dire le renforcement de l'action des Services Centraux et le renforcement des moyens d'action interdépartementaux.

### Services Centraux.

L'action des Services Centraux existants (ceux des Directions, le Service Central d'Etudes Techniques, le Service Spécial des Autoroutes, le Laboratoire Central, le Service de Documentation), est efficace et appréciée. Mais elle est insuffisante, aussi bien dans la recherche que dans l'application, faute de moyens. Cette insuffisance est flagrante quand on a l'occasion de faire des comparaisons avec les pays étrangers.

Pour que le Corps des Ponts et Chaussées continue à être à la pointe du progrès technique en matière de génie civil, il est in-



dispensable qu'un plus grand nombre d'Ingénieurs puisse se consacrer à la recherche dans des postes spécialisés.

Pour améliorer la productivité des Services locaux, il est très urgent que les Services Centraux soient organisés pour aider au maximum les Ingénieurs en Service : cahier des charges type, normes et spécialisations, projets types, etc..

Quelles que soient les solutions financières appliquées aux programmes de grands travaux d'équipement, il est indispensable que le Ministre des Travaux Publics dispose de Services Centraux puissants capables d'étudier les programmes, de fixer les doctrines et de dominer véritablement les problèmes.

Une mention spéciale doit être faite pour les questions économiques qui prennent une importance croissante. Il ne suffit pas de dire que les Services des Ponts et Chaussées s'intéressent aux questions économiques ; encore faut-il qu'une doctrine soit élaborée et suivie par les Ingénieurs spécialistes des Services Centraux auprès desquels les Ingénieurs des Services locaux pourront trouver les directives et les conseils nécessaires

#### Moyens d'action interdépartementaux.

C'est une des questions les plus discutées parmi nous. Je crois donc utile de vous relire sur ce sujet le texte intégral de la Note adoptée par le Comité dans sa séance du 24 mai 1957.

« Le renforcement paraît devoir être recherché simultanément de diverses manières :

a) Les Services d'Etudes centraux devraient créer, dans quelques villes de province, des « succursales » (laboratoires, bureaux d'études, ou toute autre organisation) plus aisément accessibles que le Service central lui-même, aux Ingénieurs qui désirent une aide pour l'étude de certains projets (ouvrages d'art, tracés routiers ou même études économiques)

Un tel système aurait en outre l'avantage de créer un réseau de techniciens, en étroit contact entre eux, qui contribueraient à développer les qualités de nos participations Outre-Mer et à l'étranger

b) Il faut amener les départements ayant certaines affinités entre eux, à se grouper pour mettre en commun leurs moyens d'études

Une telle tendance paraît indiquée pour les domaines qui ne sont pas suivis par un Service Central du Ministère des Travaux Publics (Urbanisme, eau et assainissement, hydraulique, téléphonique)

Les deux ordres de mesures évoquées ci-dessus seraient l'amorce de « Groupements d'études interdépartementaux » qui pourraient d'ailleurs ne pas se limiter aux questions techniques, mais aussi aider efficacement les services locaux dans les questions administratives et comptables et dans les questions économiques

Il faut en effet préparer progressivement une organisation qui permette de profiter au maximum des moyens mécaniques modernes qui simplifient et accélèrent le travail des bureaux dans les domaines les plus divers : on assiste actuellement à l'essor de machines électroniques qui sont capables d'effectuer les statistiques, des opérations comptables (paié du personnel par exemple) des métrés de terrassements, des calculs d'efforts dans les ouvrages d'art, etc. mais de telles machines ne sont pas à l'échelle des services départementaux »

Une question importante connexe de l'organisation générale de nos Services est celle du recours à des concours extérieurs

La position prise par votre Comité a été la suivante :

« Le recours à des concours extérieurs, pour les études de projets notamment, n'est pas à exclure, mais doit s'effectuer avec une certaine prudence, il faut éviter d'une part que l'Administration ne se dessaisisse des tâches essentielles de conception d'ensemble des projets qui sont la prérogative même de la Puissance publique, d'autre part, qu'elle ne favorise pas son abstention à la création d'organismes qui pourraient par la suite se substituer à elle auprès des collectivités locales

C'est ainsi qu'en matière routière, l'appel à des spécialistes tels que géomètres géologues, sondeurs, etc. ou pour certains ouvrages délicats à des Ingénieurs conseils, doit être préféré à l'embauchage de bureaux d'études qui étudieraient complètement les projets et qui feraient eux-mêmes la synthèse des divers élé-

ments qui conditionnent dans chaque cas la solution à adopter. Cette synthèse, et tout spécialement la préparation des pièces de marches, doit rester le rôle des Ingénieurs

En tout état de cause, il conviendrait, avant d'envisager un plus large appel à de tels bureaux d'études, de réaliser déjà toutes les réformes qui peuvent améliorer le rendement de l'Administration.

En matière administrative (questions financières, contentieuses) le recours à des « aides » extérieures pourrait être conseillé »

Cette question est délicate et doit être appréciée avec les nuances nécessaires, car le souci de maintenir très fermement les prérogatives de la Puissance Publique doit être concilié avec le souci de l'intérêt général

En particulier, nous ne devons pas ignorer l'argument suivant

Pour développer son activité à l'étranger, la France a besoin de grands bureaux d'études privés, comment les aurait-elle dans le domaine du Génie Civil si l'Administration des Ponts et Chaussées se refusait systématiquement à tout concours extérieur de quelque ampleur.

L'exposé un peu long de ce chapitre du rapport moral a voulu souligner devant vous l'importance que votre Comité attache à l'organisation des Services dans un esprit de rajeunissement et d'adaptation aux missions et aux méthodes nouvelles

Le Comité fait un pressant appel à tous les Camarades pour qu'ils participent encore davantage à l'étude de ces questions par l'intermédiaire des Délégués régionaux

#### M. R. L. — AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE — CONSTRUCTION

Les problèmes relatifs au M.R.L. ont peu évolué cette année.

La Loi-Cadre sur la construction a été définitivement votée et promulguée le 7 août 1957. Son article 58 reprend exactement l'article 38 du projet de loi qui vous avait été lu dans le précédent Rapport moral, il y a un an et que je vais vous relire en raison de son importance :

**Article 58.** — Le Gouvernement est autorisé à prendre toutes dispositions relatives aux attributions et aux structures des services et des cadres de la reconstruction et du logement. Il devra déterminer, en se référant aux conclusions des rapports établis, les effets permanents nécessaires, procéder à la réformation des cadres existants constituer des cadres administratifs et techniques supérieurs et principaux

« 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 »

Ce texte prépare une fusion des Corps techniques du M.R.L. et des Ponts et Chaussées par une intégration des cadres actuels du M.R.L. dans le Corps des Ponts et Chaussées

Il ne semble pas que l'application de cet article de loi ait été poursuivie activement et à notre connaissance, les règlements d'administration publique ne sont pas encore préparés

Votre Comité tient à bien préciser que dans son 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 2 Ministères conserveraient distincts les Services Centraux d'une part, les Services Extérieurs importants d'autre part, c'est-à-dire l'essentiel de leur structure. Le Corps des Ponts et Chaussées est un Corps interministériel il ne doit pas chercher à concentrer ses attributions à la « Maison mère », mais au contraire à essayer dans d'autres Administrations ou Organismes

Il importe à ce propos de souligner que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées portent un intérêt croissant aux problèmes de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la reconstruction. Nous nous réjouissons de constater que le Vice-Président du Conseil des Ponts et Chaussées est Vice-Président du Haut Conseil de l'aménagement du Territoire,

que plusieurs de nos Collègues tiennent toujours des postes éminents au M.R.L.,

qu'un Cycle d'Etudes sur les Techniques Modernes de la Cons-

truction organise en Septembre 1957 par notre Camarade qui dirige le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment a été suivi avec beaucoup d'intérêt et de profit par une vingtaine d'Ingénieurs, que le « Jour Mondial de l'Urbanisme » du 8 novembre dernier, organise dans 12 villes de provinces sur le même thème : Energie et Aménagement du Territoire, a été suivi par beaucoup d'Ingénieurs, quelques uns y ayant même participé très activement.

Bien qu'elle n'intéresse pas directement le M.R.L., nous ne voulons pas passer sous silence une activité importante de nos Services dans le domaine de la construction celle du contrôle des Constructions Scolaires, qui s'est beaucoup développée ces dernières années.

Cette activité croissante des Ingénieurs des Ponts dans les domaines de l'Urbanisme et de la Construction se poursuit dans un climat de meilleure compréhension et, très souvent, de cordiales et confiantes relations avec les Architectes. Les exemples de collaboration réussis entre Architectes et Ingénieurs sont volontiers cités par les uns et par les autres et nous devons nous féliciter de ce rapprochement.

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

Vous avez été informés l'an dernier que la Société Française des Urbanistes et le Comité du P.C.M. avaient décidé d'un commun accord, de créer un groupe d'études des problèmes généraux d'urbanisme. Plus que jamais les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ont conscience qu'on ne peut concevoir une politique d'urbanisme sans tenir compte dans une très large mesure des questions de transport et de leur évolution particulièrement rapide.

Nos relations confiantes avec la Société Française des Urbanistes se sont poursuivies, et je suis heureux de vous annoncer aujourd'hui que nous organisons en commun une journée d'études qui se tiendra à Paris, le 25 avril, et qui sera consacrée aux deux grandes questions suivantes :

- 1°) Relations entre les voies de communication et les zones riveraines hors des agglomérations ;
- 2°) Influence du développement de l'automobile sur la structure des agglomérations.

Vous êtes tous convaincus de l'intérêt de ces deux questions et vous assisterez très nombreux à cette journée d'études qui se tiendra au Siège de la Fédération du Bâtiment des Travaux Publics, dans sa belle salle de la rue Laperouse où se sont tenus en novembre dernier nos journées d'études de Technique routière.

#### ACTION MENÉE DANS LE DOMAINE DE L'HYDRAULIQUE

En matière d'hydraulique, de nombreux services, en dehors des Ponts et Chaussées ont reçu des attributions sensiblement voisines.

Il faut reconnaître, en effet, que l'hydraulique présente des aspects multiples qui nécessitent une collaboration étroite et confiante avec les divers services de l'Agriculture, de la Météorologie, des Mines, du Génie Rural, de l'Electricité, etc.

Un mouvement d'opinion dont on retrouve des échos à partir d'origines aussi diverses que le Centre des Hautes Etudes Administratives, l'Aménagement du Territoire, le Ministère de l'Agriculture ou les Comités d'Expansion Economique régionaux, porte à l'organisation d'une enquête générale sur les besoins en eau de la métropole et les diverses ressources susceptibles de faire face à la demande.

Il apparaît d'ores et déjà que dans certaines régions en particulier dans les régions hautement industrialisées, le total des besoins risque d'être supérieur au total des ressources, et qu'il est de la sorte grand temps de procéder au recensement des ressources en eau, à leur ajustement et à leur répartition.

Le P.C.M. est intervenu à ce propos auprès du Vice Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, membre du Haut Conseil de l'Aménagement du Territoire, en demandant que cette question d'une haute importance soit mise à l'ordre du jour d'un groupe de travail et que des propositions concrètes soient faites au gouvernement.

Je voudrais cependant attirer l'attention des Camarades sur le fait que notre proposition en matière d'hydraulique est liée directement à l'attention que nous portons à ces questions et aux efforts que nous faisons pour développer des relations confiantes avec les représentants des autres ministères.

Certes le Corps des Ponts et Chaussées peut se flatter d'avoir joué un rôle essentiel à l'origine des diverses branches de la science de l'hydraulique que ce soit en matière d'adduction d'eaux urbaines, de problèmes de navigation fluviale ou de problèmes agricoles, nous avons sans doute continué à développer notre expérience dans tous ces domaines. Il est indispensable que nos Ingénieurs fassent montre dans tous les Départements d'un intérêt accru aux questions d'hydraulique, en particulier lorsqu'elles ont un caractère interministériel.

C'est à ce prix que nous développerons notre position dans un domaine où nous croyons être les plus aptes à servir l'intérêt général, à condition bien entendu de ne pas vouloir travailler seuls mais en collaboration étroite avec les spécialistes des autres Corps dont l'intervention est indispensable pour un résultat complet aussi parfait que possible.

## Rapport financier de l'exercice 1957 et projet de budget pour l'exercice 1958

### A. — BILAN

La situation au 1<sup>er</sup> janvier 1957 était, en fait, la suivante :

Actif		Passif	
Portefeuille	3 205 960	Dettes	871 284
En caisse	527 593	Cotisations 1957 déjà perçues	253 300
Recette attendue	213 532	Cotisations 1958 et ultérieures déjà perçues	275 100
Cotisations en retard	46 500		<hr/>
	<hr/>	Solde créditeur	899 684
	<b>3.993 685</b>		<hr/>
			3 094 001
			<hr/>
			<b>3.993 685</b>

La situation au 1<sup>er</sup> janvier 1958 est la suivante :

Actif		Passif	
Portefeuille .....	3.205.960	Dettes .....	63.969
En caisse .....	478.974	Cotisations 1958 et ultérieures déjà perçues .....	275.100
Chèques .....	19.850	— — — —	87.300
Cotisations en retard .....	296.734	— — — —	426.369
Inventaire .....	168.413	Solde créditeur .....	3.743.562
	<u>4.169.931</u>		<u>4.169.931</u>
		Augmentation du solde créditeur .....	3.743.562
			<u>— 3.094.001</u>
			<u>649.561</u>

**B. — COMPTES PROFITS ET PERTES**

Profits		Pertes	
Cotisations 1957 perçues en 1957 .....	662.866	Frais généraux .....	570.614
Bulletin .....	20.639	Réceptions .....	79.608
Portefeuille .....	74.482	Tournée Assemblée Générale .....	7.477
Cotisations 1957 perçues avant 1957 .....	253.300	Frais de banque avant le 1-4-1957 .....	761
Cotisations 1957 restant à percevoir .....	296.734		658.460
	<u>1.308.021</u>	Solde créditeur .....	649.561
			<u>1.308.021</u>

**2. — COMPTES SPÉCIAUX**

**1. — COTISATIONS.**

Nous nous sommes efforcés de dénombrer les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui faisaient effectivement partie de notre Association, autrement dit ceux qui soit étaient membres perpétuels, soit payaient leurs cotisations. En particulier, nous avons envoyé les lettres de rappel à tous ceux qui avaient omis de se mettre en règle avant 1956. Nous avons abandonné les pénalités et proposé aux intéressés des compromis, de façon à ne pas les rebuter définitivement par le rappel de dettes trop criardes. Néanmoins, nous n'avons eu que peu de réponses, et force nous a été de retirer de notre fichier tous ceux qui refuseraient d'apporter leur quote-part au fonctionnement de notre Association.

Il nous reste environ 1.400 membres sur un effectif qui pourrait être de 1.700, et il n'est peut-être pas inutile de noter que nous comptons 1.230 membres du Corps des Ponts et Chaussées sur un effectif de 1.380, et seulement 170 du Corps des Mines sur un effectif de 320. Ces chiffres ne tiennent pas compte des 120 Ingénieurs-Elèves, dont la plus de la moitié n'a jamais rien payé. Il y a encore 125 membres permanents. En tenant compte, pour les autres, des divers grades et des diverses situations, le montant annuel de la cotisation est de : 1.200.000 francs environ.

Pour plus de précision :

340 cotisations à 1.500 .....	510.000
580 — à 1.000 .....	580.000
50 — à 600 .....	30.000
85 — à 400 .....	34.000
125 — à 300 .....	37.500
95 — à 200 .....	19.000
<u>1.275</u>	<u>1.210.500</u>
120 Ing.-Elèves à 20 .....	2.400
<u>1.395</u>	<u>1.212.900</u>

En fait, cette année, nous n'avons reçu que près de 800.000 francs, ce qui montre un fléchissement de la cadence de paiement. A vrai dire, nous n'avons pas encore envoyé de lettre de rappel aux 311 membres qui, ayant payé la cotisation de 1956, ne se sont pas encore exécutés pour 1957. Nous le ferons prochainement. Nous essaierons d'éviter des méthodes du type contribution qui pénalisent de 10% les cotisations arriérées, mais nous faisons un appel à tous pour que nous n'ayons pas à regretter ce geste.

**2. — BULLETIN.**

Recettes		Dépenses	
	<u>2.623.571</u>		2.602.932
ceci pour 9 bulletins.		Solde créditeur .....	20.639
		Balance .....	<u>2.623.571</u>

Pour les 3 autres bulletins factures fin decembre et janvier equilibre recettes depenses autour de 688 000 francs  
 Autrement dit 12 bulletins ont coûté 2 600 000 + 688 000 = 3 288 000 francs soit en moyenne 3 288 000 / 12 = 274 000 francs  
 le minimum étant de 187 000 francs pour 44 pages  
 et le maximum de 529 000 francs pour 116 pages  
 avec un prix par page variant de 4 235 à 6 193 francs (moyenne 4 800)

3 — PORTEFEUILLE inchange.

Recettes		Dépenses	
164 Caisse Nationale de l'Energie α 522	85 608		11 198
2 SNCF α 36	72	Solde créditeur	74 462
	<hr/>		<hr/>
	85 680	Balance	85 680
	<hr/>		<hr/>

4 — FRAIS GENERAUX.

Recettes		Dépenses	
Vente de papier	1 172	Salaires payés	347 467
Solde débiteur	570 614	Dettes	46 209
		Relations extérieures et documentation	29 623
		Secretariat	
		Timbres	39 683
		Telephone	24 068
		Papeterie	17 285
		Déplacements	6 030
		M O extérieure	19 318
			<hr/>
		→ Amortissement des investissements	106 384
			42 103
			<hr/>
Balance	571 786		571 786
	<hr/>		<hr/>

5 — DETAIL DES INVESTISSEMENTS.

Machine à écrire	62 000
Machine à adresser	33 250
Bac de classement	25 099
Divers	6 487
Peinture et rabotage	58 500
Telephone	25 180
	<hr/>
	210 516
	<hr/>

6 — RECEPTIONS.

Recettes		Dépenses	
Dîner Assemblée Générale	162 750	Dîner Assemblée Générale	210 550
Solde débiteur	79 608	Autres réceptions (Ingénieurs Elèves et inauguration du bureau)	31 808
	<hr/>		<hr/>
Balance	242 358		242 358
	<hr/>		<hr/>

7 — TOURNEE ASSEMBLEE GENERALE

Recettes		Dépenses	
Solde débiteur	30 000		
	7 477		
	<hr/>		
Balance	37 477		37 477
	<hr/>		<hr/>

D — PROJET DE BUDGET

Recettes		Dépenses	
Cotisations	1 200 000	Frais généraux	
Portefeuille	75 000	Salaires	500 000
		Relations extérieures et documentation	50 000
		Secretariat	120 000
		Amortissement	80 000
			<hr/>
		→ Receptions	75 000
		Tournees	100 000
		Bulletin	25 000
			400 000
	<hr/>		<hr/>
	1 275 000		1 275 000
	<hr/>		<hr/>

## BANQUET ANNUEL DU P.C.M. du Mercredi 5 Mars 1958

Le Banquet Annuel du P.C.M., le 5 mars 1958, a obtenu un vif succès. On trouvera plus loin le discours du Président du P.C.M., M. **Pialoux**, et les réponses de MM. les Ministres **Ribeyre** et **Bonnefous**.

Et ci-dessous la liste des personnalités et des Camarades qui ont assisté à ce Banquet.

- M. **Bonnefous**, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.
  - M. **Ribeyre**, Ministre de l'Industrie et du Commerce.
  - M. **Pataud**, Adjoint au Conseiller Technique, représentant M. le Ministre de la France d'Outre-Mer.
- Outre les Ministres et représentants des Ministres,
- M. **Achille**, Ingénieur des Mines, Conseiller Technique au Cabinet du Ministère de l'Industrie et du Commerce.
  - M. **Alby**, Directeur des Mines.
  - M. **Blancard**, Directeur des Carburants.
  - M. **Bonnal**, Directeur des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer.
  - M. **Combet**, Directeur du Gaz de France.
  - M. **Courbot**, Président de la Fédération des Entreprises.
  - M. **Doumenc**, Directeur Général des Chemins de Fer et des Transports.
  - M. **Delhomme**, Directeur de Cabinet au Ministère de l'Industrie et du Commerce.
  - M. **Dreyfous-Ducas**, Conseiller Technique.
  - M. **Eyrolles**, Directeur de l'Ecole Spéciale des Travaux Publics.
  - M. **Friedel**, Directeur de l'Ecole des Mines.
  - M. **Guy**, Directeur des Travaux Immobiliers et Maritimes.
  - M. **Giret**, Cabinet du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.
  - M. **Goubet**, Chargé de Mission au Ministère de l'Industrie et du Commerce.
  - M. **Jaqueminet**, Président de l'Association Française des Techniciens du Pétrole.
  - M. **Jampy**, Chef de Cabinet au Ministère de l'Industrie et du Commerce.
  - M. **Lapeyre**, Secrétaire Général de la Fédération Nationale des Travaux Publics.

- M. **Laure**, Chargé de mission.
- M. **Moroni**, Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale.
- M. **Meunier**, Directeur des Bases Aériennes.
- M. **Mexmain**, Secrétaire Général du Syndicat des Travaux Publics.
- M. **Mellac**, Chef de Cabinet au Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.
- M. **Peltier**, Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables.
- M. **Plante**, Directeur de l'Infrastructure Air.
- M. **Renaud**, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées.
- M. **Rumpler**, Directeur des Routes et de la Circulation Routière.
- M. **Renaud**, Commissaire Général aux Entreprises des Travaux Publics.
- M. **Regaudie**, Président de la Commission des Moyens de Communication.
- M. **Spinetta**, Directeur du Personnel et de la Comptabilité.
- M. **Saulgeot**, Directeur de l'Electricité et du Gaz.
- M. **Sarramite**, Directeur du Cabinet au Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

\*~\*

Les Inspecteurs Généraux, Ingénieurs en Chefs, Ingénieurs, Ingénieurs-Elèves : **Armengaud**, **Aubert Y.**, **Aubert J.**, **Alias**, **Antoine**, **Ansart**, **Babinet**, **Bringer**, **Buteau**, **Bouloche**, **Baudet**, **Bablon G.**, **Boulinier H.**, **Briquel**, **Bonnafos**, **Blaise**, **Brunschwig**, **Baquerre**, **Baste**, **Beau C.**, **Becker**, **Bocs**, **Boissereing**, **Bourgeois**, **Buffévent**, **Brunot**, **Cachera**, **Chauchois**, **Clermont**, **Cointe**, **Colin**, **De Conihout**, **Cot**, **Coutaud**, **Couture P.**, **Curet.**, **Dauvergne**, **Dreyfus**, **Dreyfuss**, **Didier**, **Desbazeille**, **Dupouy**, **Etienne**, **Fonlladosa**, **Filippi**, **Fontaine**, **Fischesser**, **Grinspan**, **Gaspard**, **Griveaud**, **Gilbert**, **Giraud**, **Hupner**, **Jouany**, **Jouvenaux**, **Laurent M.**, **Lafond M.**, **Laféuille**, **Loriferne**, **Leclercq**, **Legorgeu**, **Malcor**, **Magnien**, **Moch**, **Mothe**, **Martin**, **Mathieu**, **Netter**, **Pasquet**, **Pialoux**, **Partridge**, **Rollet**, **Richin**, **Raynaud**, **Roulet**, **De Rouville**, **Rousselin**, **Saias**, **Vincent**, **Vandange**, **Vincotte**, **Vasseur**, **Wahl**, **Wennagel**.

## Discours de M. PIALOUX

Je tiens tout d'abord à présenter mes remerciements aux nombreuses et éminentes personnalités qui ont bien voulu accepter d'être parmi nous ce soir, et qui témoignent ainsi de l'intérêt qu'elles portent à nos Corps d'Ingénieurs.

Je m'excuse de ne pas les saluer toutes individuellement : je ne voudrais pas trop allonger mon discours.

Je tiens quand même à remercier M. le Ministre de la France d'Outre-Mer, et M. le Secrétaire d'Etat à la Marine, qui chacun se sont fait représenter ce soir.

Je salue M. **Regaudie**, Président de la Commission des Moyens de Communication à l'Assemblée Nationale, et notre Camarade **Bouloche**, Délégué Général Adjoint de l'Organisation des Régions Sahariennes.

Je voudrais dire très simplement à « nos Ministres », MM. **Bonnefous** et **Ribeyre**, combien j'ai été touché lorsqu'ils ont accepté la présidence traditionnelle de ce banquet, servitude qui s'ajoute à des tâches déjà écrasantes, surtout lorsque vient s'y ajouter une charge d'académicien !

Messieurs les Ministres,

C'est en vertu d'une tradition déjà longue pour nos Corps d'Ingénieurs que j'ai, ce soir, l'honneur de vous adresser la parole, au nom de tous mes Camarades.

J'ajoute de suite, que je bornerai là mes appels à la tradition.

Car je voudrais aujourd'hui parlant à des Ministres jeunes, adopter une perspective tournée résolument vers l'avenir.

Cet aspect nous pose de graves problèmes.

Pour les résoudre, il faudra nous adapter à des situations nouvelles, à des situations qui changent tous les jours, qui changent de plus en plus vite, qui comportent des données de plus en plus nombreuses, de plus en plus complexes.

Il faudra faire face à ces situations et, pour cela, il faudra rechercher les moyens nécessaires, moyens dont nous devons disposer dans notre formation, d'abord, dans nos outils de travail, ensuite.

Tout cela demande à être posé en termes très réalistes.

J'ai essayé de réfléchir à nos titres d'Ingénieurs des Mines, d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, et de grouper, sous une formule simple, ce qu'ils pouvaient recouvrir.

La chose n'est pas facile, car une définition trop simple est toujours incomplète ; je m'y suis quand même risqué.

On pourrait dire, il me semble, que nos deux Corps d'ingénieurs ont vocation pour s'occuper notamment :

- de la recherche et de la mise en œuvre des sources d'énergie ;
- de la construction et de l'entretien des infrastructures de transports ;
- et de l'exploitation d'une partie des moyens de transports.

Que l'on prenne, en effet, les charbonnages, les recherches de pétrole, l'énergie électrique, hydraulique ou non, l'énergie atomique, les infrastructure routières, ferroviaires, fluviales, portuaires, aériennes, la voirie urbaine, les transports d'électricité, d'eau, d'hydrocarbures et de gaz, et on y retrouve, à un titre ou à un autre, une bonne partie des Ingénieurs de nos deux Corps.

En simplifiant de la sorte, je sais que j'oublie ceux de nos Camarades qui s'occupent d'hydraulique, de mines, d'urbanisme, de génie civil, de constructions, et d'autres encore, sans aucun doute.

Mais je n'ai pas cherché avant tout à être complet.

J'ai voulu d'abord faire apparaître une stabilité dans nos attributions, mais pour ajouter de suite que cette stabilité, qui apparaît dans l'énoncé de ces attributions, est aujourd'hui plus apparente que réelle.

Ce qui a changé, c'est la rapidité avec laquelle se développent et évoluent à la fois les techniques propres à chacun de ces domaines, et leurs relations réciproques.

La substitution des chemins de fer aux diligences a demandé plus de cinquante ans, c'est-à-dire près de deux générations d'hommes.

En moins d'une génération, on a vu déboucher entièrement les transports publics routiers de voyageurs et de marchandises.

Le développement prodigieux des transports aériens s'est fait en quinze ans.

Les transports par canalisation à grande distance des hydrocarbures ou des gaz sont en plein développement, les techniques propres du transport traditionnel par fer et par voies d'eau sont en pleine révolution.

Et que dire du développement de l'énergie atomique ?...

Nous assistons, dans ces diverses branches d'activité, comme dans bien d'autres domaines, à une **accélération de l'histoire**, et cela pose, ne serait-ce que pour la délimitation des zones respectives d'activité, des problèmes nouveaux.

M. **Colson** les avait déjà entrevus il y a cinquante ans ; ils se sont beaucoup compliqués depuis ; les moyens pour les résoudre se sont perfectionnés aussi.

Quoiqu'il en soit, les solutions débordent très largement et de plus en plus le domaine de la technique.

Il est impossible aujourd'hui à un Ingénieur de les aborder convenablement s'il ne dispose pas d'une solide formation économique.

La modification accélérée des techniques ne se li-

mite du reste pas aux transports et à l'énergie, toutes les activités y participent, de production ou de consommation, production industrielle, production agricole, aménagement des villes, expansion régionale, et tous ces problèmes sont de plus en plus étroitement liés.

L'Ingénieur, responsable, au sens large du terme, de l'énergie et des transports, ne peut ignorer les hommes qu'il sert et les infrastructures elles-mêmes deviennent tellement liées à l'existence quotidienne que cet Ingénieur doit posséder la formation humaine et sociale qui lui permettra d'adapter ses constructions aux exigences de l'homme et de la vie moderne.

Le raccourcissement des distances, provoqué tout spécialement par le perfectionnement des transports et des moyens de communiquer la pensée, a donné en outre à tous les problèmes une dimension internationale.

Les transports n'y échappent pas, d'abord parce qu'ils y participent en tout premier lieu, ensuite parce que les échanges d'idées influent à leur tour sur les techniques.

Ainsi il devient impossible à un Ingénieur, quelle que soit sa technique, d'ignorer ce qui se fait à l'étranger, et cette connaissance est indispensable à divers titres.

De plus en plus nombreuses s'offrent à nous les tâches d'assistance technique : bien fréquemment nous manquons du spécialiste auquel peut se trouver directement attaché notre rayonnement à l'étranger.

Les nouvelles institutions européennes sont en cours d'élaboration : il nous reste peu de temps pour repenser nos structures intérieures et cette obligation touche à notre existence même.

Que ce soit sur les plans technique, économique, social, international, nous avons à faire un effort d'adaptation ; et cet effort est sans doute sans précédent.

C'est une raison de plus pour chercher à bien mesurer les difficultés.

Les difficultés, ce sont d'abord celles qui sont inhérentes à tout changement, lorsqu'on veut éviter que ce changement ne se transforme en désordre.

Je n'ai pas l'intention d'épuiser ce sujet.

Je voudrais seulement évoquer quelques aspects qui nous préoccupent particulièrement.

Tout d'abord, aux changements rapides, il faut ajouter la complexité des techniques.

Entre le cours des « Routes » actuellement enseigné à l'Ecole des Ponts et Chaussées, et celui pouriant fort distingué que j'ai eu l'honneur d'entendre, il y a trente ans, il y a certes plus de différence qu'entre ce cours d'il y a trente ans, et celui que devaient suivre les constructeurs des voies romaines en Gaule, et surtout, le cours est beaucoup plus gros.

Les Ingénieurs sont donc, par la force des choses, obligés de se spécialiser et d'être plus nombreux.

A la base, même si les spécialités sont nombreuses, il est aisé d'y faire face, en répartissant les tâches, et en s'aidant au besoin de concours extérieurs.

Mais une difficulté demeure, pour ceux qui doivent se consacrer aux tâches de conception. Il leur faut arriver à une unité de conception, dans le domaine qui leur est confié.

Hormis des cas tout à fait exceptionnels, il est impensable de réaliser cette unité en cumulant la connaissance de toutes les spécialités en jeu.

La seule solution consiste à pouvoir « élever le débat ». La spécialisation doit donc être complétée par cette formation humaine qui permet à chacun d'avoir la tête bien faite, et c'est ici que l'appel aux connaissances économiques, sociales, et internationales prend toute sa valeur. Mais je dis bien « complétée », car cette formation générale, cette tête bien faite, indispensable à ceux qui ont des responsabilités étendues, est d'autant mieux équilibrée qu'elle est étayée par la connaissance d'un métier, d'une spécialité, et par la possibilité de faire des temps de commandement dans son métier. Ces circonstances permettent en effet de garder toujours les pieds sur terre et nous y attachons une très grande importance.

Lorsqu'il s'agit d'harmoniser les tâches dévolues à plusieurs directions d'un même Ministère, ou de Ministères différents, la question se complique encore. Et je rejoins ici les considérations brillamment développées l'an dernier par mon éminent prédécesseur au sujet d'un morcellement peut-être inévitable de la puissance publique entre organismes administratifs et para-administratifs.

Car ce morcellement aggrave encore le problème de l'unité de vues.

On en arrive alors à la nécessité d'un **Corps d'Ingénieurs à vocation interministérielle** pour atteindre cette unité nécessaire au Bien Commun.

Toutefois, je vais me permettre d'employer un langage mathématique, si cette condition est nécessaire, elle n'est pas suffisante.

Des Ingénieurs qui ont une formation commune ont certes une orientation d'esprit commune, qui facilite l'unité de vues.

Mais il faut ensuite pouvoir faire passer cette unité dans les décisions.

Pour obtenir ce résultat, trois conditions me paraissent nécessaires :

- un enseignement adéquat, au début de la carrière ;
- un cadre convenable pour le développement de cette carrière ;
- une organisation des services adaptée en permanence aux buts poursuivis.

Ces conditions sont liées, elles sont inséparables, et toutes trois influent sur la bonne qualité du recrutement. Tout cela a déjà fait l'objet de nombreux échanges de vues dans nos Associations.

Je voudrais seulement aujourd'hui, et pour terminer, dire quelques mots sur le développement de la carrière.

Je ne voudrais pas décevoir mes Camarades Ingénieurs des Mines, et je n'irai donc pas affirmer qu'ils sont tous satisfaits de leur sort, mais il faut bien reconnaître qu'ils ont un statut et qu'il n'en est malheureusement pas de même pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Une des conséquences de cet état de choses est la désaffectation progressive qui se manifeste à la sortie d'une des Ecoles où nous puisons une partie de notre recrutement.

D'une année à l'autre, on voit se déplacer la limite extrême atteinte par les rangs de sortie.

Je ne dirai pas que je vois déjà là une catastrophe, mais c'est certainement une indication.

Le goût du service public joue toujours un rôle important dans le choix que font les Français pour leur carrière.

Mais, pour que le pays puisse s'attacher le concours de serviteurs qualifiés, travaillant dans la paix, se donnant, sans arrière-pensée, au Bien Public, il faut que les soucis matériels ne soient pas trop pesants et que la perspective d'une carrière honorable puisse s'ouvrir devant ceux qui feront les efforts nécessaires pour la mériter.

Or que penser, actuellement, et très objectivement, dans des ordres d'idées différents du reste, des situations matérielle, intellectuelle et morale qui sont offertes à nos Ingénieurs, particulièrement au début ou en fin de carrière ?

Je sais bien qu'il ne servirait à rien de donner de magnifiques conditions de carrière, si les activités de nos services ne s'adaptent pas aux nécessités modernes, et nous sommes les premiers à demander les réformes nécessaires.

Mais il faut bien voir qu'une impulsion, quelque habile et énergique qu'elle soit, dans le domaine de l'organisation des services et des méthodes de travail, n'aura jamais que des résultats limités si l'adhésion de tous n'est pas acquise sans arrière-pensée.

Encore une fois, tous ces problèmes sont liés.

Si nous voulons, et nous le voulons tous, que les Corps d'Ingénieurs que nous représentons ici puissent faire honneur à notre pays, il faut vouloir l'ensemble, et en vouloir les conditions.

Il nous faut donc votre aide, Messieurs les Ministres, et je me permets de la réclamer avec beaucoup d'insistance, en ce qui concerne le Statut des Ingénieurs des Ponts, car, je dois vous le dire, un échec dans ce domaine non seulement provoquerait un profond découragement parmi tous nos Camarades, mais il porterait un coup extrêmement grave à l'avenir du Corps des Ponts et Chaussées.

Je dois ajouter que ce découragement atteindrait également tous ceux qui, dans la bonne comme dans la mauvaise fortune, nous ont toujours été attachés, je veux parler des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat, et des Adjointes techniques des Ponts et Chaussées.

Je m'empresse d'ajouter que nous attendons cette aide avec la plus grande confiance.

Vous savez, et j'aurais mauvaise grâce à le répéter, devant mes Camarades, que tous ceux que j'ai l'honneur de représenter ce soir sont particulièrement dévoués au Bien Public, Bien Public qui passe par vous-mêmes.

(applaudissements).

---

## Discours de M. Paul RIBEYRE, Ministre de l'Industrie et du Commerce

---

M. Edouard Bonnefous. — Messieurs, mon collègue et ami, M. Ribeyre me demande, avec une insistance qui est de sa part de la discrétion, de ne pas lui donner la parole ; mais je crois tout de même difficile qu'il ne vous dise pas la sympathie qu'il éprouve pour vous ; par conséquent, il est bien entendu que ce ne sera pas un discours, mais simplement un remerciement.

Monsieur le Président, Messieurs,

Mon excellent ami, Edouard Bonnefous, me charge de la partie la plus agréable de ce que nous avons à faire tous deux ; c'est de vous dire merci. Il doit, en effet, lui qui est à la tête du Ministère de tutelle le plus important des activités ici représentées, répondre, Monsieur le Président, à l'ensemble des questions que vous nous avez posées, et je suis persuadé qu'il le fera de façon aussi complète et parfaite que possible ; de sorte que je lui laisse bien volontiers cette tâche, sachant

qu'il parlera ainsi, non seulement en notre nom à tous deux, mais au nom d'un Gouvernement qui vous estime et qui met en vous tous une confiance absolue.

Pour ma part, Monsieur le Président, je me bornerai à vous dire combien j'ai écouté avec attention l'ensemble de l'exposé que vous venez de nous faire : il décrivait, dans un langage volontairement juste et avec une éloquence contenue, un ensemble de problèmes qui se posent à l'attention de tous ceux qui veulent se pencher sur la vie d'une nation, que dis-je ? sur la vie du monde, puisque vous avez indiqué fort justement que la plus grande partie des questions qui se posent à vous dépassent les frontières pour être d'ordre international.

Je devrais, en ce qui me concerne, vous suivre sur un point particulier, sur la production de l'énergie qui dépend plus spécialement du Ministère que j'ai l'honneur de diriger, et, en voyant autour de ces tables les éminents Directeurs des secteurs divers qui coordon-



nent leurs efforts dans le cadre du Ministère de l'Industrie et du Commerce, je pense que nous pourrions, en commun, vous apporter les premiers résultats de ces études qui doivent nous permettre, je pense, de donner à la France ce surcroît d'énergie dont elle a besoin pour poursuivre son expansion : mais là, je me vois arriver dans la technique et je sortirais de l'objet de mon propos, puisqu'il était bien entendu que je n'y ferais pas la moindre incursion. Je m'arrêterai donc ici et vous dirai qu'à tous, membres du Corps des Mines ou du Corps des Ponts et Chaussées, nous devons un grand merci, et nous devons vous faire confiance, car c'est en effet à vous tous, techniciens, que notre pays doit de pouvoir poursuivre son expansion et d'assurer pour tous ses enfants ce minimum de bien-être auquel tout homme a droit.

Nous sommes une nation qui n'a pas peur des difficultés puisque nous les abordons toutes et toutes à la fois. Oh ! certes, on a souvent l'occasion de tenter de regretter un temps que l'on considérerait comme beau, comme bon, peut-être parce qu'il coïncidait avec les 20 ans que, successivement, nos pères et nous-mêmes avons connus, et, si nous regardons franchement l'époque à laquelle nous vivons, nous nous apercevons vraiment que, plus qu'à toutes celles qui nous ont devancés, nous devons affronter les problèmes et les résoudre rapidement, avec cette rapidité que, le rythme de la vie moderne nous impose.

Nous avons, hélas !, acquis, au cours des cinquante

dernières années, la réputation d'être une nation vieillissante ; nous sommes maintenant la nation la plus jeune d'Europe. Nous avons actuellement 1/5<sup>e</sup> de la population française qui est d'âge scolaire, nous en aurons 1/4 dans cinq ans et, quelques années après, ces jeunes gens et ces jeunes filles, nos enfants, vont arriver à l'âge où ils aborderont la période du travail. Cela suppose des problèmes dont les uns et les autres apercevons l'étendue.

Et, dans le même temps, nous abordons avec courage l'épreuve redoutable du Marché Commun et nous risquons de subir une épreuve plus grande encore, celle de la zone de libre échange. Nous faisons tout cela dans un brassage de population, dans un brassage de conceptions tel que, vraiment, si nous n'étions pas sûrs d'avoir chez nous ces grands techniciens qui savent mettre en forme les idées qui doivent dominer la vie du monde, nous pourrions être inquiets. Mais vous êtes là, et, parce que vous êtes là, nous ne sommes pas inquiets, mais nous sommes rassurés et nous sommes mêmes sûrs que l'avenir est à nous, puisque vous le bâtirez. Et comme vous le bâtirez à la française, c'est-à-dire avec ce génie particulier qui est celui de notre race, nous sommes persuadés que la France a un bel avenir devant elle.

C'est sur ce mot de l'avenir, que je veux beau, grand et généreux que je lèverai mon verre à votre santé à tous.

(Applaudissements).

---

### Discours de M. Edouard BONNEFOUS, Ministre des Travaux Publics des Transports et du Tourisme

---

Messieurs,

On a coutume de dire que les gouvernements ne sont pas solidaires : or, mon collègue et ami, M. Ribeyre, vient de prouver qu'au moins dans le Gouvernement actuel, la solidarité était totale. Qu'est-ce qui coûte le plus à un Ministre : est-ce de déléguer ses pouvoirs ou de déléguer sa parole ? Si M. Ribeyre ne m'a pas délégué ses pouvoirs, il m'a délégué le droit de parler en son nom et je crois qu'il m'a donné là une preuve de solidarité assez exceptionnelle du point de vue gouvernemental pour que je le remercie.

(Applaudissements).

Imaginez-vous que j'étais assez embarrassé pour le discours que je devais vous faire, je l'ai dit à mon cher ami, M. le Vice-Président Buffévent, auquel d'ailleurs j'ai demandé ce qui lui valait d'être à ma droite ce soir et d'écraser en quelque sorte la hiérarchie administrative ; il m'a répondu : « Ce n'est pas en tant qu'Ingénieur en Chef en Seine-et-Oise, mais en tant que Vice-Président de l'Association. »

J'ai donc dit à M. de Buffévent : « On attend probablement de moi un discours sérieux, un discours académique. » Il m'a dit : « Détrompez-vous : un discours académique est un discours qui doit être plein de finesse et d'esprit. » Et comme je vais tout de même vous faire, ce soir, un discours très sérieux, je lui ai dit : « Vous avez raison, je vais faire un discours ministériel ! »

La flatteuse promotion d'avant-hier risque, si je n'y prends garde, de me laisser aller à une double et inhabituelle illusion. L'une, très passagère : celle de ma jeunesse. Je croyais avoir dépassé le moment où je m'entendrais traiter de « mon jeune ami ». Et cependant, on me l'a beaucoup dit : « Vous êtes si jeune, nous vous espérions, mais plus tard. » Je croyais avoir dépassé cet âge ; mais c'est paraît-il une erreur. Brusquement, je m'aperçois que je suis rentré dans la petite catégorie des benjamins auxquels on dit : « Vous avez encore l'avenir devant vous. »

Je croyais, jusqu'à présent, être voué à la perpétuelle instabilité, ce qui est le lot commun des hommes po-

littiques. Et me voilà brusquement immortel, échappant ma vie durant à toute élection. Avouez qu'il y a là de quoi surprendre. Mais cette illusion se dissipe rapidement dès que je rentre boulevard Saint-Germain ou que j'assiste au Conseil des Ministres ; tout me rappelle alors rapidement cette fâcheuse instabilité ministérielle.

Je voulais d'abord vous dire, mon cher Président, que j'ai été très intéressé par vos propos. Vous avez dit des choses excellentes, nouvelles, peut-être parce que c'était votre première présidence, ainsi que vous me l'avez appris. Je pense que vos prochains discours seront plus difficiles à faire parce que vous devrez parler, devant les mêmes auditeurs, des mêmes sujets. Bien que cette longue perspective me soit interdite, je serais assez heureux de savoir comment vous allez vous en tirer l'année prochaine pour dire des choses nouvelles sur des thèmes anciens...

Mais je prends votre discours tel qu'il est et j'y trouve plusieurs occasions : d'abord celle de dire publiquement à ce Corps des Ponts et Chaussées (à la tête duquel je suis depuis peu de temps en ce qui concerne la vie d'un homme, mais depuis déjà assez longtemps en ce qui concerne la vie d'un Ministre), que je l'apprécie complètement et sans réserve, et croyez bien qu'un tel propos, dans une période comme la nôtre, n'est pas seulement un propos de fin de banquet.

Vous avez, Monsieur le Président, — et je vous en suis reconnaissant, — élevé le débat, vous n'êtes pas resté dans des revendications d'un ordre étroitement matériel, et c'est donc en essayant de vous suivre sur ce haut terrain que je vais maintenant vous apporter quelques vues qui sont les miennes.

Vous avez, très prudemment, très discrètement, parlé d'une certaine perte de prestige du Corps des Ponts et Chaussées, ou, plus exactement, de certaines déceptions, d'une certaine désaffectation. Je crois, au contraire, que le prestige des Ponts et Chaussées est resté extraordinairement grand dans la nation et que si certaines désaffectations peuvent se produire, elles ne sont pas le fait de votre Corps, mais elles sont le fait d'une évolution générale et de l'apparition des techniques nouvelles. En effet, certaines techniques nouvelles exercent leur séduction sur les jeunes élites scientifiques, de telle façon qu'elles ont peut-être attiré un certain nombre de ceux qui ont illustré si heureusement votre Corps. Mais je crois que, bientôt, on s'apercevra de l'erreur qui a pu être commise en créant une hiérarchie dans ces préoccupations de caractère scientifique.

Les vieux pays, ceux qui sont encore à la tête des civilisations, sont ceux qui ont su justement rester à la tête du progrès technique en ce qui concerne la route, le chemin de fer, les ports maritimes, les voies aériennes et les voies navigables.

Vous me direz peut-être que c'est là un truisme d'une évidente banalité : or, c'est faux. Il y a de très nombreux pays, dont on dit d'ailleurs qu'ils ont un

grand avenir devant eux (et c'est une manière polie de dire qu'ils n'ont pas un grand présent) ; on s'aperçoit que ces pays ont, à un certain point de vue, fait des progrès prodigieux dans certains domaines, et dans le cadre des ressources minières et énergétiques, mais ne peuvent rattraper leur retard dans des secteurs décisifs de la vie économique et ce sont précisément les techniques au service desquelles vous êtes et pour lesquelles vous œuvrez.

On peut qualifier le degré de progrès et de civilisation d'un pays à son organisation générale des transports, et c'est la raison pour laquelle je suis persuadé que cette jeunesse si nécessaire pour nous maintenir au rang qui est le nôtre doit continuer à être attirée dans les disciplines qui sont les vôtres.

J'irai plus loin : nous avons un très grand rôle à jouer en ce qui concerne notre assistance technique dans le monde. De tous côtés, on nous demande des hommes de qualité. Lorsqu'on demande à des étrangers de marque quels sont les Français dont ils souhaitent la venue chez eux, soit des gens qui font des conférences littéraires, des gens qui évoquent le Salon de Mme du Deffand ou les amours d'un personnage romantique, soit des ingénieurs, des médecins, des savants, ils répondent immédiatement des ingénieurs, des médecins, des savants, des hommes dont les disciplines sont nécessaires à la vie de leur nation.

Aujourd'hui, je recevais un des plus brillants américanistes français, un homme d'une profonde intelligence et qui a vécu sous toutes les latitudes ; il est même allé vivre pendant un certain temps au bord du lac Titicaca pour assister à la lente disparition d'une race dont on ne sait d'ailleurs pas quand elle est apparue dans l'humanité. Et il me disait : « Au moment où la France est acculée à une situation dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle est hautement préoccupante, au moment où nous sommes attaqués de tous côtés et parfois avec une odieuse mauvaise foi, il est frappant de voir combien les gens se tournent vers nous pour nous demander le maître-mot d'une technique qu'ils ont besoin d'apprendre, car elle est essentielle à leur vie nationale. »

Voilà, je crois, quel peut être non seulement le rôle de notre pays dans le monde, mais quelles peuvent être les prodigieuses perspectives qui sont offertes à tous ceux qui, si nombreux parmi vous, souhaitent de faire bénéficier les pays étrangers, et particulièrement les pays sous-développés, des bienfaits de notre science.

Vous avez donc un rôle immense à jouer, mais ce rôle, je le reconnais, vous ne pourrez le jouer utilement que si, ici même, assez nombreux seront ceux qui restent. Il est exact que, depuis mon arrivée boulevard Saint-Germain, je me suis trouvé — nous en avons souvent parlé avec mon directeur et ami, M. **Spinetta** — devant des cas de conscience très difficiles à régler ; on nous demande de tous côtés des Ingénieurs, on nous demande des techniciens, cette situa-

tion n'est pas particulière au ministère des Travaux Publics ; dans d'autres ministères j'ai eu à faire face aux mêmes difficultés.

Pour nous, se pose cette question extraordinairement grave : avons-nous le droit, pour que la France continue à être présente à l'étranger, de faire que ceux qui sont nécessaires ici ne puissent plus jouer le rôle qui est le leur ? Il nous manque actuellement des techniciens en nombre suffisant pour faire face aux demandes en France et à l'étranger.

Le problème à régler est celui de l'entrée dans la carrière, immense problème des écoles techniques, de l'Université dans le sens le plus large du terme. Il faut que nous brisions ce malthusianisme qui consiste à ralentir ceux dont on croit qu'ils pourraient être un jour des concurrents, alors que, en vérité, vous le savez bien, les Français de qualité qui sortiront de nos grandes écoles ne seront jamais assez nombreux.

Puis, il y a le rôle que vous devez jouer dans la vie nationale, et là, je le dis franchement, j'ai été à même de constater, dans les nombreux déplacements que j'ai faits à l'intérieur du pays, combien les Ingénieurs des Ponts et Chaussées étaient appréciés dans la vie locale et quel rôle essentiel était le leur, un rôle qui dépasse souvent, d'ailleurs, la technique même qu'ils doivent servir. Mais ce rôle est-il aussi important qu'il devrait l'être dans la vie, non plus régionale, mais dans la vie nationale ? Est-ce que, dans notre Administration centrale, les états-majors des directions sont suffisamment armés pour faire face aux multiples tâches économiques et techniques ? Voilà la question qu'il faut nous poser, voilà la difficulté devant laquelle nous nous trouvons placés et voilà le problème qu'il nous a fallu régler et que, par des décisions prises collectivement — car je n'entends pas m'approprier seul ce qui a été fait aussi bien par ceux qui m'entourent et par moi-même — nous avons entendu régler par le nouveau statut du Corps des Ponts et Chaussées.

Ce statut — et je m'en réjouis — doit apporter une amélioration sensible à votre situation. L'accroissement du nombre des Ingénieurs généraux, la diminution du nombre de postes d'Ingénieurs ordinaires vont faciliter une promotion de vos élus dont le rôle, ainsi, deviendra plus efficace. Mais le statut n'est pas une fin en soi : il doit être aussi l'occasion de réformes plus profondes, il est un début. L'ensemble des services, vous le savez bien, et non pas seulement des services de notre maison, mais l'ensemble des services de l'administration française, est à repenser selon le principe d'une distribution efficace et d'une utilisation appropriée des compétences.

La réforme du Corps des Ponts et Chaussées, en tout cas, en ce que concerne ce domaine qui est le nôtre, doit se faire en liaison avec celle du Conseil Général des Ponts et Chaussées ; c'est autour de lui et par lui que les réformes envisagées prendront tout leur sens.

Puis, nous devons penser aussi que tout ne se fait pas à Paris, que la décentralisation si nécessaire doit

être menée d'une main ferme et vigilante. Nous sommes le seul pays qui, à notre époque, accepte cette centralisation malsaine, asphyxiante. Non seulement les autres pays n'ont jamais eu l'idée de pousser à la centralisation, mais quand, par hasard, une centralisation commençait à se dessiner, un effort de volonté était fait par l'ensemble de la nation pour aboutir à une décentralisation nécessaire : c'est ce que l'on voit non seulement en Russie, où l'on connaît cependant les conséquences considérables des décisions qui ont été prises pour décentraliser un pays qui avait, en ce qui concerne certaines de ses techniques et certaines de ses régions, un retard extraordinaire à rattraper, mais que l'on voit d'une façon encore beaucoup plus intense aux Etats-Unis, où un énorme mouvement humain est en train de se produire, une sorte de grande vague qui rappelle celle que l'on a connue au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et qui déplace petit à petit les Etats-Unis du nord vers le sud et de l'est vers l'ouest.

La France, en fait de mouvement, n'en connaît qu'un : c'est la montée vers Paris, c'est l'appauvrissement des régions et c'est cette asphyxie dénoncée déjà par Lamennais au XIX<sup>e</sup> siècle.

Nous avons aussi d'autres sujets de préoccupations : ils sont hélas ! immédiats. Je veux parler de nos difficultés financières. Mon directeur et ami, M. **Rumpler**, me rappelait tout à l'heure que le Ministère des Travaux Publics avait été un moment une section du Ministère des Finances. Aujourd'hui, nous ne sommes plus, heureusement, une section du Ministère des Finances, mais ce Ministère se préoccupe beaucoup de nous, malheureusement toujours dans le sens des restrictions. Est-il excessif d'espérer que l'on reconnaisse les services que nous rendons à la nation, autrement qu'en nous attribuant toujours la plus petite part dont il était question dans l'Evangile !

Lorsque je suis arrivé au Ministère des Travaux Publics, j'ai eu la mauvaise surprise de battre au moins un record : c'est le Ministère auquel on a imposé les plus fortes compressions budgétaires, des compressions budgétaires dont j'ai immédiatement compris qu'il était inutile de lutter pour essayer d'en réduire l'importance, car je ne me faisais, dès le début, aucune illusion, étant donné un certain nombre de considérations de caractère extérieur qu'il n'y a pas lieu d'évoquer ici ; les mois qui devaient suivre ne pouvaient que nous faire subir des amputations encore plus fortes.

Et, dussé-je être ce soir un peu pessimiste, ce qui n'est pas dans mon tempérament, je dois tout de suite vous enlever toute illusion : je ne crois pas, à voir les choses se dessiner comme elles se dessinent, que l'année 1958 soit la seule année noire et que l'année 1959 nous permettra de retrouver tout ce que nous avons perdu et de marcher allègrement sur la route de notre destinée. Je crois, au contraire, que nous entrons dans une période assez sombre et que, par conséquent, le moment est venu de faire œuvre d'imagination. Et je

ne vous cache pas que c'est ce qui a inspiré ma politique. En réfléchissant à la situation, j'étais doublement préoccupé : l'évolution générale des prix, même si les chiffres budgétaires restent les mêmes, marque, en ce qui concerne nos différents postes budgétaires, un appauvrissement progressif. En ce cas, nous verrions s'amenuiser, chaque année, notre effort.

D'autre part, nous allons entrer dans une compétition internationale extraordinairement ardue qui est le début de cette période du Marché Commun, dont M. René Mayer — je répète souvent cette formule, car je crois qu'il faut que nous nous en pénétrions — dit avec juste raison qu'il faudra beaucoup de courage, au début, pour y rester attaché, parce que, on en verra d'abord les inconvénients, et, seulement plus tard, les avantages. Entrant dans la période du Marché Commun, il était tout de même hautement regrettable que nous l'abordions par des amputations telles qu'elles avaient pour effet de nous mettre au départ dans une situation minorée, c'est-à-dire dans une situation de défaveur par rapport à nos associés.

Mais, que pouvions-nous faire ? Pouvais-je exiger que notre Ministère, à un moment où l'on se bat de la façon que vous savez pour essayer de dégager les crédits militaires constamment insuffisants et toujours remis en cause, pouvais-je exiger, et au nom de quel impératif, que notre Ministère ait une situation privilégiée par rapport aux autres ? Ou devais-je au contraire m'endormir sur le mol oreiller de la confiance et vous dire : « C'est un mauvais moment à passer, un peu de patience, tout cela s'arrangera très bien, encore quelques mois et vous verrez que mon successeur reviendra les mains pleines. »

Je crois que les deux raisonnements eussent été également dangereux et, ce qui est plus grave, malhonnêtes intellectuellement. Il ne me restait donc, qu'on le veuille ou non, qu'une solution à adopter : c'était d'essayer d'apporter des idées nouvelles : débudgétisation forcée des investissements ; c'était essayer de trouver, pour maintenir un certain rythme à nos investissements, des possibilités de financement privé d'investissements. C'est tout le sens de la politique que j'ai voulu mener depuis mon arrivée boulevard Saint-Germain.

Je sais très bien les critiques que l'on peut faire. L'avantage des hommes politiques est qu'ils peuvent faire avec autant d'adresse l'éloge de leur politique et, s'il le fallait, la critique de leur politique si elle était faite par un autre. Par conséquent, je pourrais vous donner tous les arguments qui pourraient détruire les raisons que j'ai eues de m'engager dans une telle politique. Mais — car il y a un « mais » — il n'y avait pas d'autre issue, il y avait cela ou rien, c'est-à-dire la certitude que vous alliez, les uns et les autres, devenir des administrateurs de la pénurie, des techniciens du néant.

J'ai préféré que vous ne soyez pas les techniciens du néant ; d'abord parce que je crois que cela n'eût pas été digne de votre mission, mais aussi parce que

cela aurait eu des conséquences très graves. Il ne fallait pas que les difficultés matérielles déséquilibrent plus encore notre action administrative et technique.

On ne pouvait donc faire que des investissements par des financements privés. C'est toute la raison des péages, dont il n'est pas le lieu ce soir de discuter des bienfaits techniques, c'est là un autre problème dont, en tout cas, personne ne peut nier la nécessité absolue. Sans les péages, que nous allons appliquer maintenant sur les autoroutes, que nous avons été obligés d'appliquer, nous n'aurions même pas pu envisager d'entreprendre le creusement du Tunnel sous le Mont-Blanc. Nous allons les appliquer aussi aux voies navigables, ce qui, tout de même, va nous permettre de faire ce qui n'a pas été fait depuis tant d'années.

Mais il va falloir mener une autre bataille, une bataille qui n'est pas gagnée et que nous devons, tous les ans, reprendre : celle du fonds routier. Vous êtes des gens de grande bonne foi et, malgré votre subtilité, vous ne pouvez imaginer toutes les finesses, toutes les roueries, toutes les habiletés que certains savent déployer pour essayer d'étrangler ce malheureux fonds routier devenu le pelé, le galeux de la fable. Les mauvais coups se font quand on ne s'y attend pas ; il y a bien des manières de pouvoir supprimer ce qui est gênant. Restons vigilants.

Nous avons déjà gagné une importante partie. Le système des péages va nous permettre de donner au fonds routier une place qui pourra difficilement lui être ravie par le fait qu'il est un des garants de l'opération que nous avons échafaudée.

Ceci dit, nous avons aussi à penser à notre rôle dans la concurrence européenne, car nous sommes talonnés par des concurrents qui, eux, n'ont pas les mêmes difficultés que nous d'agir parce qu'ils n'ont pas eu les mêmes charges depuis la Libération. Depuis plus de dix-huit ans, la France est en guerre ; je demande que vous me disiez quels sont les pays qui, depuis dix-huit ans, sont en guerre dans le monde ? Ceux qui n'ont pas eu les mêmes responsabilités, qui n'ont pas eu non plus à subir les mêmes sacrifices, ceux-là ont, de ce seul fait, par rapport à nous, une position privilégiée. Au moment où nous entreprenons cette grande politique européenne et particulièrement en ce qui concerne les voies navigables et la route, je dis que nous devons tout de suite connaître les projets de nos associés, de façon à pouvoir nous-mêmes rester des associés à part entière et ne pas commencer, dans ce mariage, par être les déshérités.

Un homme d'esprit disait un jour, alors qu'il avait fait un mariage d'intérêt et que sa femme, du fait des circonstances, s'était trouvée ruinée : « Je croyais avoir fait un mariage d'intérêt, je m'aperçois que j'ai fait un mariage d'amour. » Il ne faudrait pas qu'il nous arrive la même aventure ! Il ne faudrait pas que les Européens qui vont être avec nous et qui croyaient avoir fait un mariage d'intérêt s'aperçoivent après coup qu'ils ont fait avec nous un mariage d'amour, parce

que je ne sais pas si nous aurions des raisons suffisantes de nous fier à leur fidélité ! Mais comme célibataire, je dois être prudent, peut-être n'y a-t-il que les mariages d'amour qui durent ?

Et maintenant, il nous reste à envisager notre avenir prochain. Notre avenir prochain, pour reprendre l'expression de Victor Hugo, est plein de rayons et d'ombres.

Si je regarde ce que nous avons dépensé outre-mer depuis 1946 — je crois que les statistiques sont, sur ce point, assez concordantes — nous avons dû atteindre, toutes charges civiles et militaires comprises, les 4.000 milliards. Je vous pose simplement cette question : si nous avons consacré un quart de ces dépenses à la métropole, à faire des écoles qui nous manquent, à améliorer nos universités, à refaire nos routes, à améliorer nos voies navigables, à refaire notre infrastructure, à développer nos transports aériens, nous aurions une situation prodigieuse ; on viendrait nous visiter avec admiration, nous serions dans une position comparable à celle de la Suisse. Mais nous sommes des généreux, nous sommes des prodiges. Nous avons préféré consacrer ces 4.000 milliards à faire aussi des écoles, des routes, des universités dans des pays qui ne nous ont pas toujours été très fidèles et qui les garderont en tout état de cause.

Alors, je me dis parfois : pourrions-nous poursuivre un tel effort longtemps encore à un tel rythme ? Cela ne risque-t-il pas, à la longue, d'hypothéquer notre avenir proprement métropolitain ? Je n'en dirai pas plus. En disant cela, j'interprète la pensée de beaucoup de Français, surtout à un moment où notre générosité n'est pas toujours très bien comprise par ceux qui en profitent le plus. Nous avons affaire à des pays, comme l'Union des Républiques Socialistes et Soviétiques, qui dénoncent toujours chez les autres l'insuffisance

des sacrifices, dans le même temps où ils se refusent à en faire d'équivalents, dans le cadre des pays sous-développés.

J'en dirai autant de nos alliés du Pacte Atlantique, un pays comme les Etats-Unis, malgré l'immensité de leur territoire et leur capital, dépense infiniment moins que nous chaque année dans ce domaine.

La formation des élites, d'un nombre suffisant d'Ingénieurs, telle devrait être notre préoccupation majeure cette année 1958.

J'ai confiance dans l'avenir français. Quand **Renan** et Marcellin **Berthelot** nous prédisaient, à la fin du siècle dernier, un bouleversement du monde, ils ne pouvaient prévoir que la réalité de 1958 dépasserait les fictions les plus hardies chères à Jules **Verne**. J'ai confiance, car si le monde accélère sa course au progrès, en bousculant çà et là les structures périmées et les décors d'un autre temps, il y a en France une jeunesse scientifique capable de s'adapter au mouvement, et de forger notre avenir. Par elle, notre pays reste un pays jeune, un organisme en plein essor, que le progrès ne terrasse pas, mais qu'il vivifie. Par elle enfin, la France restera dans l'Europe qui se forme le foyer de l'intelligence et de l'esprit, digne de conduire l'humanité sur la voie de la liberté et de la maîtrise du monde. Victor **Hugo** disait des poètes qu'ils étaient les « mages » du troupeau humain, lui distribuant la vérité. C'est aux savants, aux techniciens qu'appartient aujourd'hui cet honneur redoutable, à charge pour eux d'en être dignes, et de rester hommes au sommet de la puissance. Si j'ai tellement confiance en vous tous, c'est que je sais fort bien que derrière chacun de vous, derrière le capital de savoir que vous représentez, il y a l'esprit humain auquel l'Occident ne saurait renoncer sans peine.

---

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

### *Séance du Vendredi 24 Janvier 1958*

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 24 janvier 1958, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Étaient présents : MM. **Pialoux**, Président du P.C.M., **Baquerre** et de **Buffévent**, Vice-Présidents ; **Giraud**, Trésorier ; MM. **Albert**, **Alias**, **Arquié**, **Bringer**, **Bourrières**, **Colin**, **Dreyfuss**, **Etienne**, **Fertin**, **Filippi**, **Frybourg**, **Fuzeau**, **Lafond**, **Laurent**, **Mathieu**, **Moret**.

Assistait à la séance : M. **Quérenet**.

Absents excusés : MM. **Baudet**, **Richard**, **Poitrat**.

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

Le Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le Procès-Verbal de la séance tenue le vendredi 13 décembre 1957.

#### 2°) Assemblée Générale du 5 mars 1958.

M. **Pialoux** expose aux membres du Comité le programme de l'Assemblée Générale pour la Tournée dans la Région parisienne, les Elections et le Banquet.

En vue de la préparation du Rapport moral, M. **Pialoux** répartit entre les divers membres du Comité les questions qui devront être abordées au cours de l'Assemblée Générale.

#### 3°) Voyage en Israël.

L'organisation du voyage se poursuit. Les 80 participants nécessaires sont définitivement inscrits. Chaque personne recevra donc directement les circulaires ayant trait à ce voyage.

## Séance du Mercredi 5 Mars 1958

A l'issue de l'Assemblée Générale, le Comité du P.C.M. s'est réuni à l'École des Ponts et Chaussées.

Étaient présents : MM. **Albert, Aubert, Baudet, Bringer, Bourrières, Fertin, Giraud, Longeaux, Mathieu, Moret, Pialoux, Quérenet, Saillard.**

Assistait à la séance : M. Gilbert **Dreyfus.**

### 1°) Election du Bureau du Comité.

Le Comité procède à la réélection de son Bureau. M. **Pialoux** est réélu Président du Comité du P.C.M. et M. **Quérenet** est désigné pour remplacer M. **Laure** au Secrétariat du P.C.M.

Le Président remercie les membres sortants du Comité des services qu'ils ont rendus au P.C.M. et souhaite la bienvenue aux nouveaux membres.

### 2°) Voyage en Israël.

Le Comité donne tout pouvoir à M. **Dreyfus** pour signer au nom du Comité le contrat d'affrètement d'un Super-Constellation avec la Compagnie Air France.

### 3°) Organisation du Travail du Comité.

Sur la proposition du Président il est décidé de confier à M. **Aubert** les questions relatives au Logement des Ingénieurs et les relations avec le Comité d'Étude et de Liaison de la Fonction Publique, de charger M. **Saillard** des problèmes que traitait auparavant M. **Arquié**, et de demander à M. **Longeaux** et à M. **Fertin**, de participer spécialement à l'étude des problèmes relatifs à l'Hydraulique et au Génie Rural.

---

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

---

### A. — BUREAU.

Président : M. **Pialoux.**

Vice-Président : MM. **Baquerre, Liffort de Buffévent et Fischesser.**

Secrétaire : M. **Quérenet.**

Trésorier : M. **Giraud.**

### B. — MEMBRES.

M. **Albert**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Centre Administratif Condé, Bourges (Cher).

M. **Alias**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 14, rue de Thann, Paris-17°.

M. **Aubert**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, rue Beaubourg, Paris-4°.

M. **Baquerre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 12, rue d'Etigny, Auch (Gers).

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

M. **Baste**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 246, Boulevard Saint-Germain, Paris-7°.

M. **Bourrières**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général du B.C.E.O.M., 90, Boulevard Latour-Maubourg, Paris-7°.

M. **Bringer**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 10, rue de l'Esplanade, Metz (Moselle).

M. **Colin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, rue du Curé Marion, Lons-le-Saunier (Jura).

M. **Dauvergne**, Ingénieur Général des Mines, 18, Avenue des Sycomores, Villa Montmorency, Paris-16°.

M. **Dreyfuss**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1, rue Louis Majorelle, Nancy (M.-et-M.).

M. **Etienne**, Ingénieur-Elève des Ponts et Chaussées, Résidence Universitaire J. Zay, Antony (Seine).

M. **Fertin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Centre Administratif, Rue Daniel Huet, Caen (Calvados).

M. **Fischesser**, Ingénieur en Chef des Mines, 60, Boulevard Saint-Michel, Paris-5°.

M. **Fuzeau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 9, rue Charles Monselet, Bordeaux (Gironde).

M. **Giraud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 48, Avenue Charles-Floquet, Paris-7°.

M. **Gouni**, Ingénieur des Mines, 72, Avenue de Châtillon, Paris-14°.

M. **Jacquard**, Ingénieur-Elève des Mines, 224, rue Lossérand, Paris-14°.

M. **Latond**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 29, Côte des Chapeliers, Valence (Drôme).

M. **Laure**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Cabinet du Ministre, 246, Boulevard St-Germain, Paris-7°.

M. **Laurent**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 11, Place Vauban, Paris-7°.

M. **Liffort de Buffévent**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1, rue du Peintre Le Brun, Versailles (Seine-et-Oise).

M. **Longeaux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 13, rue des Grands Veziers, Arras (P.-de-C.).

M. **Mathieu**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 41, rue Gounod, Nice (Alpes-Maritimes).

M. **Moret**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite, 7, Avenue du 1<sup>er</sup> Septembre, Compiègne (Oise).

M. **Pariset**, Ingénieur en Chef des Mines, 90, Boulevard Flandrin, Paris-16°.

M. **Pertus**, Ingénieur des Mines, 40, Avenue d'Éna, Paris-16°.

M. **Pialoux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, Boulevard Saint-Germain, Paris-7°.

M **Poïtrat**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 24, Avenue Hoche, Paris 8°

M **Proust**, Ingénieur en Chef des Mines, 99, rue de Grenelle, Paris-7°.

M **Quérenet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 244, Boulevard Saint Germain, Paris 7°

M **Richard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Port Autonome de Bordeaux (Gironde)

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

M **Saillard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, quai de Grenelle, Paris 15°

M **Vasseur**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 291, Boulevard Raspail, Paris 14°

M **Ventura**, Ingénieur en Chef des Mines, 218, Boulevard Saint Germain, Paris 7°

---

## COMPOSITION DES SOUS-COMITÉS

---

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

#### A — BUREAUX

Président M **Pialoux**.

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

Secrétaire M **Quérenet**.

#### B — DELEGUES GENERAUX

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

#### C — DELEGUES DE GROUPE

Groupe de Paris MM **Aubert**, **Giraud**, **Laurent**, **Poïtrat**, **Quérenet**, **Saillard**.

Groupe d'Amiens M **Longeaux** ;

Groupe de Nancy M **Dreyfuss** ;

Groupe de Lyon M **Lafond** ;

Groupe de Toulouse M

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-Élèves : M **Etienne**.

#### 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**, **Gouni**, **Jacquard**, **Pariot**, **Pertus**, **Proust**, **Robert**, **Ventura**.

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

---

# Syndical Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

---

## I. — Procès-verbal de l'Assemblée Générale ordinaire du 5 Mars 1958

---

Le Syndicat Général a tenu son Assemblée Générale le 5 mars 1958 à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de 17 h à 17 h 30, conformément à la convocation publiée au Bulletin du PCM de Janvier 1958

1°) En ouvrant la séance, M **Bringer**, Président du Comité sortant souhaite la bienvenue aux Camarades présents et exprime la gratitude de tous envers M l'Inspecteur Général **Grelot**, Directeur de l'Ecole, qui a bien voulu accorder une fois de plus l'hospitalité à cette Assemblée annuelle

2°) L'Assemblée a procédé au renouvellement des deux Députés généraux sortants du Comité

Ont été élus MM **Quérenet** et **Saillard**.

3°) Après lecture du Rapport Moral du Président du Comité sortant, M **Bringer**, et du Rapport Financier du Trésorier, M **Lerouge**, l'Assemblée a approuvé à mains levées et à l'unanimité ces deux Rapports

4°) L'Assemblée a simultanément autorisé le Comité du Syndicat à envisager à nouveau l'attribution, en 1958, de deux prix de 10 000 francs chacun à attribuer

en accord avec la Direction et les Professeurs de l'Ecole aux Ingénieurs-Elèves ayant obtenu les meilleurs résultats, respectivement :

- en Economie Politique (3<sup>e</sup> année) ;
- et en Résistance des Matériaux (2<sup>e</sup> année).

L'Assemblée a également autorisé à nouveau le Comité, s'il le juge opportun, à disposer jusqu'à la prochaine Assemblée d'une somme de 40.000 francs au maximum en faveur des Ingénieurs-Elèves, à titre de dotation de solidarité de la part de leurs anciens, à prélever s'il y a lieu sur le fonds de réserve.

5°) L'Assemblée a décidé enfin que le taux de la cotisation syndicale (100 francs pour 1957) sera fixée pour 1958, comme précédemment, par le Comité, en fonction des besoins et dans la limite de 200 francs au maximum ; le Trésorier reste autorisé à recevoir les cotisations qui lui seraient envoyées d'avance, par analogie avec ce qui a été décidé par le P.C.M. ; toutefois, les sommes ainsi encaissées par anticipation devront être comptabilisées à part dans le fonds de réserve du Syndicat.

Le Secrétaire,  
J.-L. Wennagel.

Le Président,  
Bringer.

## II. — Rapport moral du Président BRINGER à l'Assemblée Générale du 5 Mars 1958

Mes chers Camarades,

A l'occasion de l'Assemblée Générale de l'année dernière, mon sympathique prédécesseur et ami **Cachera**, évoquant le dixième anniversaire de notre Syndicat, nous avait brossé un tableau complet des origines de notre groupement, des conditions de sa naissance, et de son activité d'ensemble pendant ces dix années. Pour ceux qui n'avaient pas vécu ces heures cruciales de 1947, ce rappel historique présentait le plus grand intérêt ; pour les autres, il évoquait le souvenir d'une transition délicate dont, en définitive, l'union des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, devait sortir plus forte que jamais ; je n'ai pas relu moi-même sans émotion ce témoignage, puisque j'avais été mêlé de près, à l'époque, à cette évolution, et je voulais, au début de cette première assemblée qu'il m'est donné de présider, évoquer moi aussi ces heures très riches : nous devons les avoir constamment présentes à l'esprit et à la mémoire, surtout aux moments où nous risquerions de ne pas suffisamment échapper à la routine.

J'ai aujourd'hui à vous rendre compte de la marche de notre syndicat depuis son assemblée générale du 28 mars 1957.

Dans son action en tant que syndicat, et là où le P.C.M. ne pouvait pas agir, en raison de sa forme d'association professionnelle, nous avons eu à désigner un délégué titulaire et un délégué suppléant au Comité technique paritaire ministériel ; dans le même ordre d'idées, l'Administration nous a demandé de désigner un Camarade pour nous représenter à la commission chargée de l'étude de la fixation des primes de rendement. Toutes ces nominations se sont faites, bien entendu, en plein accord avec le P.C.M. et, quand il y avait lieu, avec les autres syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Les prix traditionnels d'Economie politique et de résistance des matériaux ont été attribués aux Ingénieurs-Elèves désignés par le Comité d'enseignement de l'Ecole. Toutefois, en ce qui concerne la résistance des

matériaux, ce Comité n'a pas pu départager deux Camarades jugés également méritants, et dont il eût été en outre d'autant plus difficile de classer les résultats l'un par rapport de l'autre qu'il s'agissait de deux Ingénieurs n'ayant pas suivi les cours dans les mêmes conditions ; pour éviter de donner à chacun une somme trop faible, votre Comité a décidé de prélever une somme de 5.000 francs sur la dotation de solidarité mise à sa disposition, portant ainsi à 15.000 francs le total des deux prix, qui ont donc été individuellement égaux à 7.500 francs. Les prix de résistance des matériaux et le prix d'économie politique ont été mis à la disposition des trois Ingénieurs-Elèves bénéficiaires.

Dans le domaine de l'entraide, enfin, votre Comité a été récemment appelé à attribuer, sur la dotation de solidarité, une somme de 30.000 francs à un Ingénieur-Elève que son état de santé a contraint d'interrompre momentanément ses études. Le prélèvement total, y compris celui opéré au titre du prix de résistance des matériaux, ayant été ainsi de 35.000 francs, il reste actuellement une somme de 5.000 francs ; votre Comité vous demande, comme l'an dernier, de l'autoriser à disposer sur le fonds de réserve d'une somme maximum de 40.000 francs pour la dotation de solidarité, jusqu'à la prochaine Assemblée générale, en reconstituant par conséquent cette dotation après les prélèvements ci-dessus.

Votre Comité vous suggère d'autre part :

a) De décider que, conformément à la tradition, deux prix de 10.000 francs chacun seront attribués en 1958 à deux Ingénieurs-Elèves, l'un pour l'économie politique, l'autre pour la résistance des matériaux ;

b) De renouveler votre décision du 28 mars 1957 en ce qui concerne le taux de la cotisation pour 1958 (fixation par le Comité dans la limite d'un maximum de 200 francs).

Dans la conclusion de son rapport moral, mon prédécesseur évoquait l'an dernier la possibilité d'un resserrement des liens existants entre le P.C.M. et le Syndicat général, en visant à étendre à la composition de



notre bureau la communauté statutaire des Comités des deux groupements. Je me propose de mettre spécialement cette question à l'étude au cours de la période qui commence, en souhaitant pouvoir présenter une solution à l'Assemblée générale de l'an prochain. Nous aurons aussi à nous préoccuper, dans le domaine de l'action syndicale proprement dite, de l'attitude qui peut être la nôtre devant certains mouvements revendicatifs, en fonction de la forme qu'ils revêtent. Si, pour des raisons qui guident incontestablement la grande majorité des Camarades, nous avons à ne pas nous

rallier à certaines formes d'action, il n'en est pas moins nécessaire de ne pas laisser croire à un isolement de notre Corps devant des problèmes toujours très difficiles, et à une séparation d'avec les catégories qui peuvent ne pas s'astreindre aux mêmes réserves. Ce sera également l'un des objectifs essentiels de votre Comité, dans les mois à venir et toujours en étroite liaison avec le P.C.M., que de définir à cet égard ce que peut et ce que doit être, dans ce domaine, la position très franche de nos groupements d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

---

---

**Motion présentée et adoptée  
au cours de l'Assemblée Générale par le**

**Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.O.)**

---

Le Congrès du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées C.G.T.-F.O. s'est réuni au siège de la Fédération des Travaux Publics C.G.T.-F.O., le 5 mars 1958.

Le Congrès, après avoir adopté le rapport moral et le rapport financier, renouvelé la Commission exécutive, a adopté, après discussion, la motion suivante :

Le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées C.G.T.-F.O.,

1) Affirme sa solidarité avec tous les travailleurs de la fonction publique dans leur lutte pour l'aboutissement de leurs revendications légitimes ;

2) Remercie de leurs efforts les Camarades qui ont fait de leur mieux pour l'obtention d'un statut particulier satisfaisant, et particulièrement les Camarades **Spinetta** et **Bouvy**, et souhaite vivement que ces efforts soient enfin couronnés de succès ;

3) Demande à l'Administration d'étudier les moyens propres à permettre aux Ingénieurs de consacrer plus de temps à la recherche et au perfectionnement de la technique :

a) en donnant aux Ingénieurs les moyens de se documenter plus facilement sur les résultats réellement obtenus en France et à l'étranger, et demande que pour cela des Ingénieurs des Ponts et Chaussées soient

chaque année envoyés en mission dans les pays étrangers et notamment aux Etats-Unis et dans le Royaume-Uni ;

b) en faisant appel à des spécialistes pour l'instruction de certaines affaires contentieuses ;

c) en faisant appel au concours de fonctionnaires d'autres administrations ou de sociétés nationales particulièrement qualifiés, et notamment aux personnels de l'Education Nationale améliorant ainsi les liaisons entre la science et la technique.

4) Attire l'attention de l'Administration sur l'intérêt qui s'attache à confier des missions économiques à des techniciens souvent plus compétents que des fonctionnaires d'une autre formation, et capables d'apporter dans le domaine économique une aide efficace au Gouvernement ;

5) Attire l'attention de l'Administration sur l'intérêt qui s'attache pour le rayonnement de la technique française, à la création d'une agence d'entraide technique qui pourrait mettre à la disposition des pays de l'Union française et des pays étrangers des techniciens de valeur pour des missions de plus ou moins longue durée, en garantissant à ces techniciens une situation convenable et en leur évitant tout préjudice de carrière dans leur Corps d'origine.

---

---

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

# AMICALE D'ENTR'AIDE AUX ORPHELINS des INGÉNIEURS des PONTS et CHAUSSÉES et des MINES

## Compte-Rendu de l'Assemblée Générale du 5 Mars 1958

L'Assemblée Générale s'est réunie le 5 mars 1958, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, sous la présidence de M. **Gueydon de Dives**, Secrétaire du Comité de Direction, remplaçant MM. **Lesieux** et **Fischer**, empêchés.

260 membres sont présents ou représentés : en conséquence le quorum est atteint conformément à l'article 19 des Statuts.

1°) M. **Gueydon de Dives** déclare la séance ouverte et présente le rapport moral du Comité de Direction.

Il indique que le nombre des adhérents n'a progressé que légèrement, passant de 384 en 1957 à 395 en 1958, ce chiffre se répartissant entre 299 adhérents complets et 96 partiels.

En 1957, l'Amicale a compté parmi ses membres adhérents complets un nouveau décès, celui de M. **Ollivier**, frappé brusquement à 43 ans et laissant 4 enfants de 10 à 19 ans.

Ce décès, porte à 15 le nombre des orphelins des 5 adhérents complets auxquels ses Statuts font à l'Amicale le devoir d'apporter toute l'aide matérielle possible pour qu'ils continuent à recevoir l'éducation et l'instruction que leur père espérait leur donner.

Cette aide s'est élevée en 1957 à des allocations de 750.000 francs, 550.000 francs, 250.000 francs pour des familles comprenant respectivement 5, 4 et 1 enfant poursuivant leurs études.

En outre, elle a pu continuer à aider six familles que le décès de Camarades, survenus avant la constitution de l'Amicale, avait laissés dans une situation difficile.

Au total les allocations versées ont atteint 3.250.000 francs, en 1957.

Le Comité de Direction a décidé d'élever en 1958 le taux des cotisations pour maintenir au niveau du coût de la vie l'aide que l'Amicale apporte aux familles.

En terminant, le Président exprime le regret d'avoir à constater que le nombre des adhésions n'augmente pas davantage chez les jeunes Camarades.

2°) Après le rapport moral, M. **Courbon**, Trésorier de l'Association présente ses comptes qui se résument comme suit :

A. — RECETTES		Francs
Cotisations encaissées au cours de l'exercice	3.055.759	
B. — DEPENSES.		
Frais d'administration .....	49.939	
Secours distribués .....	3.250.000	3.299.939
C. — EXCEDENT DES DEPENSES DE L'EXERCICE.		
B. A. ....	244.180	
D. — RESERVE AU 31-12-1956 .....	376.209	
E. — RESERVE AU 31-12-1957 D. C. ....	192.029	

L'Assemblée approuve à l'unanimité le rapport moral et les comptes du Trésorier.

3°) Il est ensuite procédé à l'élection d'un membre du Comité destiné à remplacer un membre démissionnaire.

M. Jacques **Vasseur** est élu à l'unanimité des membres présents et représentés.

Le Secrétaire,  
**Gueydon de Dives.**

Le Président,  
**Lesieux.**

### COMMUNIQUE

### Journée d'Etudes S.F.U.-P.C.M. du 22 Mai 1958

La Société Française des Urbanistes et l'Association du P.C.M. ont organisé une journée d'études en commun sur des sujets qui préoccupent aussi bien les Urbanistes que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et dans des domaines où ils ont, les uns comme les autres, des responsabilités et des moyens d'action.

Cette journée d'études doit se tenir le 22 mai 1958, dans la salle des Conférences, 7, rue Lapérouse, Paris-16<sup>e</sup>, de 9 h. 30 à 12 h. et de 15 h. à 17 h. 30.

Deux thèmes ont été retenus pour cette réunion :

— Relations entre les voies de communication et les zones riveraines hors des agglomérations ;

— Influence du développement de la circulation automobile sur la structure des agglomérations.

Ce dernier thème sera examiné sous deux angles

différents : une analyse des besoins en matière de transport dans les agglomérations et une étude de ville imaginée pour la circulation de demain.

Des exposés ont été préparés grâce à un travail d'équipe entre Urbanistes et Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Des résumés seront diffusés à l'avance aux membres de nos deux associations. Ces exposés ne prétendent pas épuiser les sujets retenus. Ils doivent simplement servir de base à une discussion aussi large que possible. C'est dans cet échange de vues sur des problèmes communs que réside l'intérêt de cette première journée d'études. Nous invitons donc les membres de nos deux associations à venir nombreux à cette réunion et à s'y préparer par un effort de réflexion sur ces questions d'une importance majeure.

SOCIÉTÉ COLONIALE

# des chaux et ciments de marseille

Siège et Bureaux : L'ESTAQUE MARSEILLE (16)

Usines à : L'ESTAQUE et LOTTINGHEN (p. d. c.)

## TOUS CIMENTS ARTIFICIELS

PARIS : 93, Boulevard Arago (XIV<sup>e</sup>). Tél. Port-Royal 37.69

**ECOUCEN PARIS 26**

**DANGER**  
PRIORITÉ DROITE

**STOP**

*Outils de la route moderne*

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

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

Répanduses et répondeuses mixtes " tous liants ", toutes capacités de 250 à 7 000 litres

**Abri de chantiers PAVAL 54**  
à éléments interchangeables tôles de parois sans boulons

GOUDRONNEUSES - POINTS A TEMPS - PORTE-PLATS - 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**  
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 100.515.000 FRANCS

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

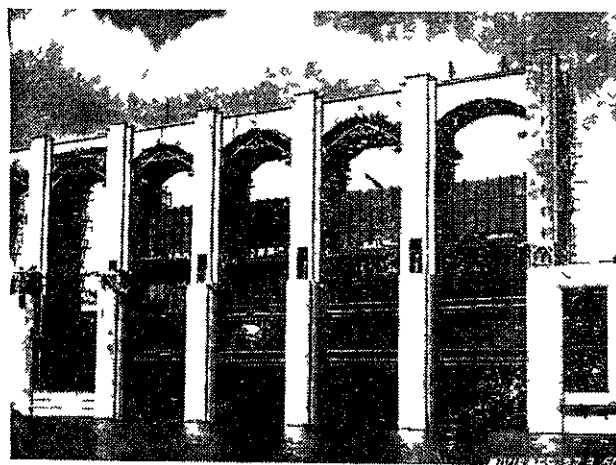
OUTILLAGE PAVAL

FOIRE DE PARIS du 10 au 26 Mai - Groupe Bâtiment - Stand 1876

Salon du Matériel de T.P. et du Bâtiment

Du 14 au 24 Mai : Stand n° 48, LE BOURGET AÉROPORT

# ENTREPRISE GÉNÉRALE CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES - CIMENT ARMÉ

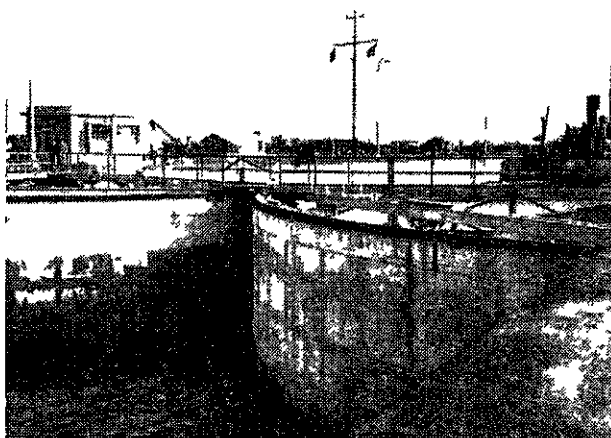


Vannes Métalliques - Barrage de Rivière sur-Tarn

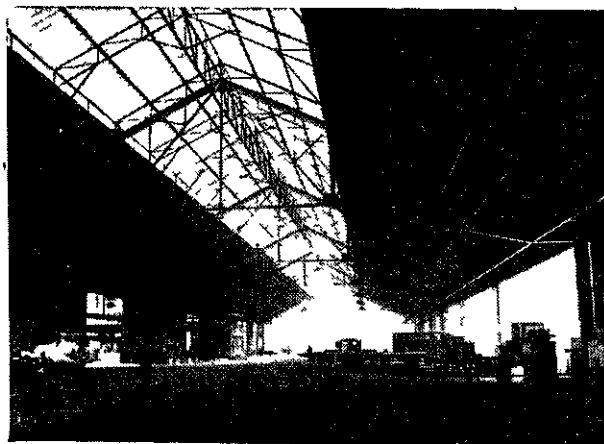
## MOISANT LAURENT S A V E Y

SOCIÉTÉ ANONYME au CAPITAL de 150.000 000 de FR

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



Portes d'écluse à secteurs - Saint Malo



Hall H - Gare Paris Tolbiac

SIÈGE SOCIAL :

**20, Boulevard de Vaugirard  
PARIS (XV<sup>e</sup>) - Tél. SÉCUR 05-22**

ATELIERS :

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