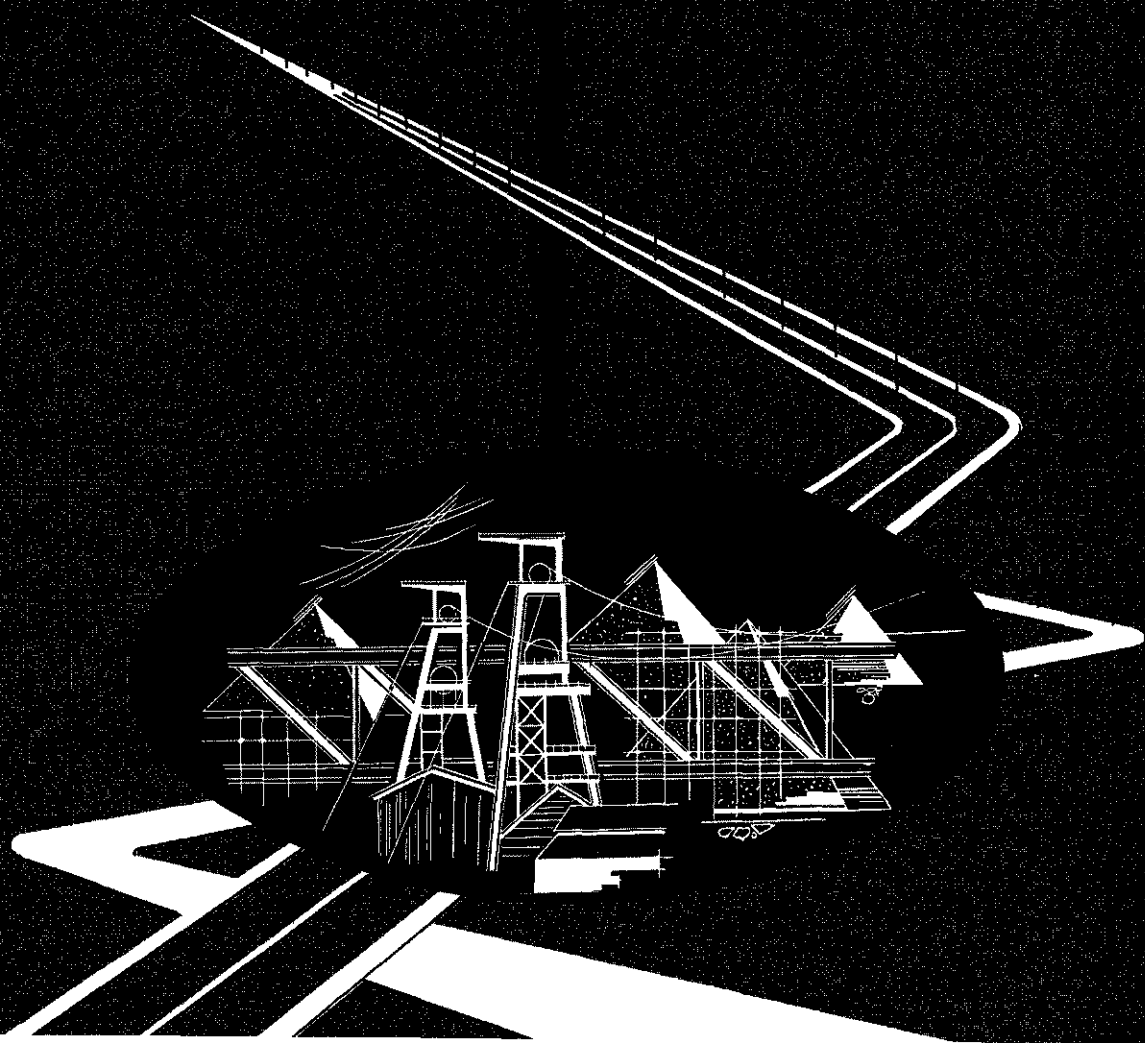


BULLETIN DU

PCM

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS
DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

28 Rue des Saints-Pères - Paris-7^e



ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS
DES PONTS ET CHAUSSÉES
ET DES MINES

SIÈGE SOCIAL

28, rue des Saints-Peres PARIS-VI *

bulletin du **P. C. M.**

REDACTION :

28, rue des Saints-Peres PARIS-VII*

Telephone LITre 25 33

PUBLICITÉ :

254, rue de Vaugirard, PARIS XV*

Telephone LECourbe 27 19

SOMMAIRE

Note d'Information	2
Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. en 1963	3
Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées	15
Diact du P.C.M. du 6 mars 1963	16
Chronique anecdotique	22
Divergences	22
Bibliographie	23
La Page des Retraités	24
Page du Trésorier	25
Organigrammes	26

Note d'Information

Dans le cadre de ses missions le P.C.M. se préoccupe de la situation et de l'avenir de notre Corps. Des études sont menées activement de façon concomitante au sein des deux groupes d'études :

— le groupe « Prospective » animé par FRYBOURG, HIRSCH, DIDIER et LHERMITTE,

— le groupe « Effectifs » sous la direction de BIDEAU.

Ces études doivent déboucher au mois de novembre 1963 sur l'organisation de journées « Prospective » organisées par le P.C.M.

L'ACTIVITÉ DU GROUPE « PROSPECTIVE » se traduit par des travaux préparés par 3 sous groupes :

- le sous-groupe Missions animé par BLOCK,
- le sous-groupe Structures animé par DELAPORTE,
- le sous-groupe Voies et Moyens animé par TANZI.

Un premier document de travail sera examiné le 29 avril par le groupe, puis diffusé aux groupes « Prospective » régionaux pour élargir l'assiette du débat. Après que ces groupes aient fait connaître leur avis, un rapport définitif sera rédigé et publié au bulletin du P.C.M., après les vacances en vue de la grande confrontation de Novembre.

Afin que les conclusions de ces journées soient le fruit d'une œuvre commune, la collaboration de tous les Camarades est indispensable. Cette participation doit s'effectuer.

- par l'intermédiaire des groupes « Prospective » régionaux aux travaux desquels chacun est invité à prendre part,

— par la voie d'un questionnaire préparé par le groupe « Effectifs », enquête à laquelle nous nous devons tous de répondre.

L'ACTIVITÉ DU GROUPE « EFFECTIFS » a en effet permis de définir un questionnaire qui sera adressé par le P.C.M. aux Camarades, probablement en Mai. Nous attirons l'attention sur l'importance de ce document, qui dépouillé mécanographiquement, permettra seul de connaître enfin réellement ce qu'est la « population » formée par les Ingénieurs des Ponts, avec les caractéristiques des fonctions de chacun, les tendances d'évolution et leurs raisons profondes. Les résultats de cette enquête seront fondamentaux pour l'avenir du Corps des Ponts. Ils constitueront un élément essentiel pour la préparation des journées « Prospective ». Nous comptons donc sur vous : il ne faut pas que le grand mouvement qui commence à se faire jour au sein de notre Corps reste le fait d'une minorité.

Savez-vous que d'ici huit ans, le nombre d'Ingénieurs des Ponts ayant entre 43 et 51 ans va doubler ? Celui des Ingénieurs ayant entre 46 et 48 ans plus que tripler ? alors que celui des Ingénieurs ayant entre 40 et 42 ans sera au contraire presque divisé par deux ? (1).

Imaginez-vous quelles en seront les conséquences ? Aidez-nous à les prévoir en répondant au questionnaire.

(1) Il s'agit des effectifs totaux, et non pas seulement de ceux des Ingénieurs en service « normal ».

Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. en 1963

RAPPORT MORAL

présenté au nom du Comité par le Président du P.C.M.

ACTIVITÉ GÉNÉRALE DU P.C.M.

L'effectif de notre Association s'est accru depuis l'an dernier et atteint aujourd'hui le chiffre de 1750 dont 1490 Ingénieurs des Ponts et 260 Ingénieurs des Mines

Il nous a paru nécessaire de préciser nos informations statistiques et les appels répétés que nous avons lancés pour obtenir les adresses exactes de nos membres ont en grande partie été entendus. Le Comité, vous le savez, a décidé de faire publier un Annuaire donnant les renseignements élémentaires suivants : la fonction, les adresses — la promotion de l'X et la promotion de sortie de l'Ecole des Ponts. De nombreux Camarades se sont en effet plaints, à juste titre, de l'absence de tout annuaire des Travaux Publics, le dernier, Annuaire Vert du Ministère, date de plus de 3 ans, et il est incomplet.

Comme par ailleurs nos Camarades des Mines disposent d'un Annuaire Administratif très bien fait et très complet, nous avons pensé à réunir dans un seul annuaire les Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées et les Ingénieurs Civils des Ponts et Chaussées.

Ce travail est assez difficile, mais votre Secrétariat espère le mener à bien avant l'été prochain et toutes mesures ont été prises pour assurer à cet annuaire une présentation convenable. Nous nous excusons par avance des imperfections que vous y trouverez et sollicitons vos rectifications qui nous permettront de faire mieux l'an prochain.

En même temps votre trésorier a dû accomplir un gros effort pour faire rentrer les cotisations des retardataires et il vous précisera tout à l'heure la situation financière, qui n'est pas bonne. Ainsi le Comité, lors d'une récente réunion a-t-il dû prendre la pénible décision de doubler les cotisations qui atteignent ainsi : 50 F - 30 F - 20 F - et 10 F.

En ce qui concerne le Bulletin Mensuel nous envisageons diverses mesures tendant à améliorer en core sa présentation, et à régulariser la parution d'articles qui seraient repartis dans des rubriques diverses telles que, l'aménagement du territoire, l'équipement urbain, les questions économiques, etc. Nous continuons à penser qu'il doit surtout jouer un rôle d'information et nous espérons qu'à cet égard vous aurez apprécié l'encart « Autoroutes-Actualité ». Cette année nous avons consacré une place impor-

tante aux compte rendus de nos diverses activités : Journées d'Etudes sur les Transports et Aménagement au Territoire — « Libres Opinions » sur le voyage à Florence de la promotion des Ponts de 1962 — Publication d'un dossier sur les problèmes de l'Algérie, en ce qui concerne nos Camarades rapatriés — Voyage du PCM en Allemagne en mai 1962. Votre Comité sera toujours heureux de recevoir des suggestions et des critiques qui pourront lui permettre d'améliorer ce Bulletin Mensuel.

Nous avons enfin préparé pour 1963, un voyage du PCM en Grèce pour lequel nous espérons recevoir de nombreuses adhésions.

Je vous signale enfin que le Secrétariat du PCM, jusqu'ici installé dans les combles de l'Ecole, disposera bientôt grâce à l'amabilité de notre Camarade **Brunot** et des Services de la Seine d'un local plus digne de notre Association. Un bureau contigu est en outre placé à la disposition de tous les Camarades de province qui sont de passage à Paris et qui pourront ainsi trouver quelques moyens élémentaires facilitant leur travail : téléphone — moyen de correspondance — organisation de rendez-vous, etc.

Je tiens enfin à remercier tout spécialement les membres du Comité qui participent fidèlement à nos réunions mensuelles, et tous les Camarades qui collaborent à nos divers groupes de travail.

Vous connaissez l'articulation des quatre groupes principaux, et c'est en suivant cette articulation que je vais maintenant exposer les résultats de leurs réunions de cette année, en remerciant chaleureusement les Camarades très dévoués et très dynamiques qui ont sans cesse animé ces Groupes et qui ont bien voulu me fournir les informations qui vont suivre.

I. — SITUATION MATÉRIELLE DES INGÉNIEURS ET STATUTS

1) Situation générale des fonctionnaires. Action du Comité d'étude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique.

Les mesures prises par le Gouvernement en 1962 pour améliorer la situation des fonctionnaires ont été les suivantes :

— relevement du salaire de base de 2,25% au 1^{er} janvier et de 1% au 1^{er} octobre

- ouverture de l'éventail hiérarchique de 15 points au 1^{er} janvier et de 10 points au 1^{er} juillet. L'éventail qui s'étendait de l'indice 100 à l'indice 735 net à la fin de 1961 a donc été élargi à 100-760.
- amélioration de la situation des catégories C et D.
- intégration dans le traitement de base de la deuxième partie de l'indemnité dégressive. Cette mesure n'intéresse en fait que les retraités dont l'indice net est inférieur à 300.

Enfin, une prime non hiérarchisée de 100 F (50 F pour les retraités) a été accordée à la fin de l'année.

Au total, ces diverses augmentations de l'année 1962 représentent un peu plus de 8%. Il s'y est ajouté au 1^{er} janvier 1963 un relèvement de 4,5% du salaire de base. Malgré ces augmentations notables la situation des fonctionnaires a évolué un peu moins rapidement que celle des personnels des Sociétés Nationalisées, eux-mêmes, moins favorisés que le secteur privé. Le décalage constaté en 1959 par la Commission d'Harmonisation entre les rémunérations publiques et semi-publiques que la loi du 3 avril avait décidé de faire disparaître, a donc tendance à s'aggraver encore.

Le Comité d'Etude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique qui groupe 14 associations de cadres fonctionnaires a effectué de nombreuses démarches pour redresser cette situation et tenter d'obtenir l'application plus rapide du plan Guillaumat de revalorisation de la Fonction Publique qui prévoit, dans une première étape, l'élargissement de l'éventail hiérarchique jusqu'à l'indice net 800. Lors des discussions parlementaires relatives au budget de 1963, le Rapporteur des crédits de la Fonction Publique a insisté pour que les mesures soient prises dans ce sens. Mais le Gouvernement n'a voulu prendre jusqu'à ce jour aucun engagement formel malgré ses promesses antérieures.

Au cours d'une récente audience par le Ministre chargé de la Fonction Publique le Comité d'Etude et de Liaison a exprimé à nouveau ses inquiétudes devant cette situation qui ne peut qu'aggraver les difficultés de recrutement et les départs vers le secteur semi-public ou privé, qui nuisent déjà à l'efficacité de l'administration. Le Comité a insisté particulièrement pour que soient obtenus l'indice 780 au 1^{er} juillet et l'indice 800 avant la fin de l'année, l'objectif à long terme étant de rétablir l'éventail 100 - 1000 qui existait en 48.

2) Révision indiciaire des Corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Il vous a été indiqué l'an dernier que le Comité avait déposé une demande de révision des indices des ingénieurs de nos deux Corps, révision d'autant plus nécessaire que les administrateurs civils, par le décret du 17 octobre 1961 et les enseignants,

avaient obtenu une amélioration sensible de leur situation. Cette revendication a été en définitive examinée au cours de l'été par le Conseil Supérieur de la Fonction Publique, mais c'est seulement le 31 octobre 1962 que le décret relatif à la révision de notre classement indiciaire a été pris. Ce texte, que vous avez vu au Journal Officiel du 3 novembre, fixe seulement les indices extrêmes de chaque grade. Ces indices sont les suivants :

	Indice brut	Indice net	Anciens indices nets
Ingénieur-élève	355	290	250
Ingénieur	390-835	315-575	315-550
Ingénieur en Chef	735-1000	525-650	500-650

et poursuite hors échelle

Ils s'appliquent également aux Ingénieurs des Télécommunications de la Météorologie, de la Navigation Aérienne, de la Construction et aux Urbanistes.

Bien qu'inférieurs à nos demandes, ils améliorent la situation des 3 grades d'ingénieurs.

Certains points devront être reconsidérés, notamment l'indice des ingénieurs-élèves qui devrait être porté à 315. Mais il importe évidemment, en premier lieu d'obtenir l'application effective des dispositions du décret, c'est-à-dire que soient précisés dès que possible les niveaux et les durées des divers échelons.

Le P.C.M. et l'Association des Ingénieurs des Télécommunications, avec laquelle nous entretenons des relations de plus en plus étroites et confiantes, ont adopté à ce sujet une position commune qui s'est matérialisée par une note conjointe adressée fin novembre à nos Directions du Personnel. Nous y demandons notamment :

a) un rappel de scolarité permettant l'accès direct au 3^e échelon du grade d'ingénieur à la sortie de l'école — cette disposition est statutaire pour les administrateurs civils, sortant de l'E.N.A. (décret du 14 mars 1962).

b) l'amélioration des conditions d'accès à la première classe en relevant de 8 à 19% le pourcentage d'ingénieurs de cette classe dans la pyramide hiérarchique, au détriment du pourcentage d'ingénieurs de 2^e classe.

c) l'accès des ingénieurs en chef aux échelles lettres A et B en fin de carrière. Les divers échelons auraient une durée moyenne de 2 ans à l'exception des trois premiers échelons de la 2^e classe d'ingénieurs qui seraient réduits à 1 an et des deux suivants qui dureraient 18 mois.

Enfin, le classement hors échelle des ingénieurs généraux devrait être amélioré pour mettre ceux-ci à parité avec leurs homologues du Conseil d'Etat et de la Cour des Comptes.

Ces diverses demandes, dont certaines pourront exiger la modification des statuts de nos Corps, ont

reçu un accueil favorable de nos Administrations et les discussions se poursuivent avec le Ministère des Finances

3) Problèmes concernant les retraites et pensions.

Le rapport moral présenté à l'Assemblée Générale de 1962 passant en revue les principales raisons pour lesquelles la situation des retraités de nos Corps se trouve anormalement dégradée

Votre Comité a poursuivi ses efforts et nous pouvons aujourd'hui mentionner quelques points sur lesquels la situation des retraités s'est trouvée améliorée au cours des derniers mois. Pour aussi insister sur le fait que ce bilan puisse paraître il n'en est pas moins positif

Tout d'abord une certaine hiérarchisation des pensions d'invalidité attribuées, en plus de leur retraite proportionnelle, aux fonctionnaires dont la carrière se trouve gravement affectée par un accident de service, a été accordée par la loi rectificative des finances du 31 juillet 1962. Alors que cette pension d'invalidité était auparavant le produit du pourcentage d'invalidité par le traitement de base de l'indice 100, quel que soit le classement du fonctionnaire, cette rente sera désormais proportionnelle aux émoluments de base jusqu'à un traitement triple de celui de l'indice 100. La partie excédant ce seul ne sera comptée que pour un tiers. Il ne sera pas tenu compte de la partie dépassant 10 fois le traitement de l'indice 100. Comme auparavant le total de la pension proportionnelle et de la rente d'invalidité restera limitée au traitement de base du fonctionnaire à l'époque de l'accident. Ce maximum qui était le plus souvent loin d'être atteint même pour un taux d'invalidité de 100%, représentera désormais la réparation normale sur laquelle pourront compter nos Camarades gravement accidentés

Ces nouvelles dispositions sont de présent en vigueur pour les accidents postérieurs au 31 juillet 1962. Pensant à nos Camarades frappés antérieurement ou à leurs ayants-cause nous avons demandé au Comité d'étude et de liaison pour la défense de la Fonction Publique d'intervenir auprès du Ministre des Finances pour que des instructions d'application autorisent une application rétroactive du régime amélioré. Cette requête s'appuyait sur le fait que la dernière loi n'accordait pas de nouveaux droits mais modifiait seulement le taux de liquidation de droits déjà reconnus

Une libéralisation des règles de cumul applicables aux fonctionnaires retraités à l'ancienneté va d'autre part intervenir au titre de la loi des Finances de 1963 dont la discussion vient de s'achever. Il s'agit d'une suite aux conclusions du rapport déposé par la Commission Laroque sur les Problèmes de la Vieillesse conclusions qui avaient été évoquées devant l'Assemblée Générale de 1962

Les dispositions de l'article 16 du décret du 11 juillet

1955 qui limitent au montant du traitement de base sur lequel la retraite avait été liquidée, le plafond de cumul de rémunération des personnels retraités ne s'appliqueront plus aux fonctionnaires ayant atteint l'âge de la retraite obligatoire. Ces derniers pourront donc désormais se livrer à des activités nouvelles même au service des collectivités publiques, sans s'exposer à une suspension de leur pension de retraite

On peut observer pour terminer cette revue que nos Camarades retraités vont bénéficier pleinement ainsi qu'il est normal de la réforme indicative des traitements des Ingénieurs et Ingénieurs en Chef accordée par le décret du 31 octobre 1962 et dont il a été question ci avant

Sur le plan de notre action future le Comité vous propose de continuer à réclamer avec insistance

- la prise en compte de tout en partie de l'indemnité de résidence pour le calcul des retraites
- la suppression de l'écrêtement pour les traitements dépassant 10 fois celui de l'indice 100
- l'amélioration du taux des pensions de réversion du conjoint survivant
- la création d'une indemnité de départ à la retraite égale à 3 mois de traitement d'activité

La première revendication ci-dessus paraît être celle qui à l'heure actuelle fait l'objet du maximum d'efforts de la part des groupements des fonctionnaires et retraités, tant auprès du Gouvernement que des commissions parlementaires. Il semble d'ailleurs que la prise en considération de cette demande éminemment juste devrait normalement faire suite à l'incorporation des indemnités dégressives dans le traitement de base achevée au 1^{er} décembre 1962, et que les Finances ne pourront plus bien longtemps opposer de prétendues nécessités budgétaires au calcul des retraites sur les traitements réels des fonctionnaires.

Les circonstances tant budgétaires que politiques paraissent favorables et le PCM demandera au Comité d'Etudes et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique qui est le porte parole le mieux désigné pour promouvoir au nom des corps de fonctionnaires supérieurs les réformes d'intérêt général telles que celles qui concernent les retraités, d'user de tous ses moyens d'influence en faveur de l'aboutissement des demandes retenues par votre Assemblée

4) Rémunérations accessoires (Ingénieurs des Services Centraux).

Ainsi qu'il vous a été rendu compte l'an dernier faisant suite à la motion adoptée par notre Assemblée Générale de 1961 notre Comité est intervenu auprès de l'Administration pour que soit améliorée sans attendre la réforme générale du système de répartition des rémunérations accessoires la situation matérielle des Ingénieurs chargés de fonctions techni-

ques ou économiques dans les administrations Centrales et Services Centraux

Monsieur le Ministre a décidé d'augmenter les sommes versées aux Ingénieurs en cause, sans prélèvement exceptionnel, mais en faisant appel au compte central alimenté par le prélèvement national. Une première application de cette mesure a eu lieu en mars 1962 sous la forme d'une attribution complémentaire d'indemnités accessoires au titre de l'année 1959.

Une seconde application est intervenue, selon des modalités analogues, en janvier 1963, sous la forme d'une attribution complémentaire d'indemnités accessoires au titre de l'année 1960.

Notre Comité se félicite de ce qui a été réalisé dans ce sens et souhaite que l'effort soit poursuivi dans l'intérêt général de notre Corps. Il demande en outre que soit donnée une indemnité aux Ingénieurs élus pendant leurs deux mois de mission, cette aide étant désormais imputée sur la part des Services Centraux alimentée par le prélèvement National.

5) Rémunération accessoire, Modifications des règles de répartition.

Au moment de notre assemblée générale de l'an dernier nous venions de faire connaître à M le Président **Vincent** par une lettre du 24 mars 1962, la position du P.C.M. quant à la modification, reconnue nécessaire, des règles de répartition des rémunérations accessoires. Le texte de cette lettre a été, entre temps, porté à la connaissance des délégués de groupes, de manière à ce qu'ils puissent renseigner les Camarades, enregistrer leurs observations éventuelles et assurer ainsi la liaison nécessaire avec le Comité ainsi qu'avec l'équipe de travail spécialisée.

D'autre part, nous avons pris des contacts avec le syndicat C.G.T.-F.O. des Ingénieurs T.P.E., tant pour notre information réciproque que parce que l'administration aurait souhaité se trouver devant une position définitive commune des Ingénieurs des T.P.E. et du P.C.M. Il n'a pas paru possible d'aboutir à un tel accord, car chacun entendant, sur le plan des principes, ne pas se rallier à un autre système que celui préconisé par sa propre organisation professionnelle ou syndicale. Sur certains points particuliers cependant, il y avait une concordance formelle de nos avis : c'est ainsi que les Ingénieurs T.P.E., tout comme le P.C.M. ont catégoriquement rejeté tout système qui s'apparenterait de près ou de loin à un fond commun, tel, par exemple, le principe d'un prélèvement très massif dont le produit serait ensuite reparti par l'administration centrale pour aboutir à une véritable redistribution des indemnités entre tous les services.

D'après nos dernières informations les études pour suivies par M le Président **Vincent** sont maintenant achevées. L'administration va incessamment être en possession de ses propositions, et il y a lieu de

s'attendre à de prochaines instructions pour la répartition des honoraires de 1962.

Un autre aspect de la même question intéresse les repercussions de la circulaire « Finances » du 20 avril 1962 sur la situation des conducteurs des T.P.E. Si un accord de principe est intervenu, à cet égard, à l'échelon des directeurs, entre le Ministre de l'Intérieur et celui des Travaux Publics, la mise au point de l'affaire par les « bureaux » compétents semble se heurter à quelques difficultés du côté de l'Intérieur. On peut cependant espérer une solution définitive satisfaisante.

6) Logement des Ingénieurs des Ponts à Paris.

Le Ministère de la Construction met actuellement au point avec le Ministère des Finances une procédure financière permettant le logement de cadres en location. Le Camarade **Aubert**, Directeur de la Construction, entend bien faire profiter les Camarades de cette possibilité.

II. — PROBLÈMES DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSÉES

1) Autoroutes.

Les autoroutes ont été, en 1962, au tout premier rang des préoccupations de notre Corps et de notre Comité. Après le réveil de 1961 qui a connu le premier Budget important d'autoroutes (525 Millions d'Autorisations de Programme et 124 Millions de Crédits de Paiement, alors que la moyenne annuelle des 10 précédentes années n'était que de 40 Millions en A.P. et en C.P.), les Ingénieurs des Ponts ont eu, en effet, la grande satisfaction de constater que la Nation Française était fermement résolue à réaliser un grand programme d'autoroutes, à cadence accélérée. Cette résolution s'est exprimée par d'importantes décisions gouvernementales et par une sensibilité accrue de l'opinion.

À peine le IV^e Plan était-il approuvé par la loi du 4 août 1962 que le Gouvernement décidait de doubler la cadence en portant de 450 à 880 kms le programme d'autoroutes à engager avant la fin de 1965, et une nouvelle accélération est probable puisque le Ministre des Finances a annoncé récemment à l'Assemblée Nationale une action continue et croissante pour les autoroutes dont l'accélération sera mise à l'ordre du jour des travaux d'ajustement du IV^e Plan pour les années 1964 et 1965.

Notre Comité n'a pas voulu répondre à certaines campagnes de Presse car le Corps des Ponts ne se sent pas responsable du retard des autoroutes. Les Ingénieurs ont prévu et annoncé l'évolution de la circulation : ils ont préparé un programme de 3 500 kms d'autoroutes et ils se sont organisés, tant à la Direction des Routes, qu'au Service Spécial des Au-

toroutes, au Laboratoire Central et dans les Services Extérieurs. Jusqu'ici tous les crédits ont été régulièrement consommés chaque année et, dès le début de 1962, toutes dispositions étaient prises pour réaliser avec des méthodes techniques et administratives évoluées, le programme de 400 km inscrit au IV^e Plan.

Quand votre Comité a eu connaissance de la décision gouvernementale de doublement de ce programme et des perspectives d'accélération, il a estimé nécessaire de « repenser » complètement les nombreux problèmes autoroutes et il en a chargé un nouveau groupe d'études.

Les premiers travaux de ce groupe ont conduit aux conclusions suivantes que votre Comité a adoptées :

1) Il est nécessaire d'améliorer la documentation sur l'activité Autoroutes des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, tant à l'intérieur de notre Association que devant l'opinion publique. Un bulletin spécial « Autoroutes Actualités » sera désormais publié chaque mois et encarté dans la Revue PCM. Nous espérons que vous aurez apprécié les 3 premiers numéros.

2) Les principes de la politique de notre Association en matière d'autoroutes ont été confirmés et précisés. Nous avons affirmé notre opposition à toute Administration parallèle qui, sous le couvert d'une Société Nationale, retirerait aux Services Extérieurs le soin d'étudier, de réaliser et d'exploiter les grands ouvrages d'infrastructure que sont les autoroutes. Une telle création ne manquerait pas de « vicinaliser » les Services Extérieurs en les rejetant vers les tâches mineures et dispersées qui, à terme, provoqueraient leur sclérose.

Notre Administration peut et doit trouver dans la construction du réseau d'autoroutes une très belle occasion de poursuivre et d'accélérer l'amélioration de ses structures et de ses méthodes et de constituer des équipes étoffées, entraînées aux grands travaux qui insuffleront partout un esprit nouveau et lui permettront ensuite de faire face aux tâches de plus en plus nombreuses et lourdes qu'elle aura à assumer dans un pays en voie d'expansion et de rénovation.

3) Les décisions prises par le Gouvernement en matière de financement des autoroutes, de perception de péages et d'intervention de Sociétés d'Economie Mixte, constituent pour notre action une donnée dont nous prenons acte et que nous nous abstenons de critiquer. Notre attitude ne doit cependant pas être interprétée comme traduisant un accord sur ce problème de fond.

Le groupe autoroutes s'est attaché à l'étude des problèmes que posent les relations de notre Service avec les Sociétés d'Economie Mixte, tant pour le tabouissement des avants-projets et pour les acquisitions immobilières qui devraient en principe être faites par l'Administration des Ponts et Chaussées (Services Spécial des Autoroutes et Services extérieurs) que pour les projets d'exécution, la passation des mar-

chés et la direction des travaux, qui incombent normalement à la Société concessionnaire avec le concours technique des services extérieurs des Ponts et Chaussées sous le Contrôle du Service Spécial des Autoroutes.

4) Pour faire face à ces missions autoroutes, l'Administration des Ponts et Chaussées doit renforcer ses moyens et aménager ses structures en ne perdant pas de vue que l'accélération du programme des autoroutes n'est qu'un élément de la politique suivie par le Gouvernement en faveur des équipements collectifs.

Un effort considérable va être en effet consenti en faveur des équipements urbains. Le IV^e Plan prévoit d'ores et déjà une forte accélération (plus de 50%) des travaux d'infrastructure dans les villes. Ce taux sera sans doute dépassé par suite de l'accélération des programmes de voirie et d'assainissement décidés par le District de la région de Paris.

Au cours de l'année 1963 le groupe autoroutes continuera ses études qui porteront plus spécialement sur l'entretien et l'exploitation des autoroutes et sur les incidences du programme d'autoroutes en matière d'aménagement du Territoire et d'Urbanisation. A cet égard on doit noter que les perspectives démographiques, que le Gouvernement vient de préciser par la voix du Premier Ministre, se traduisent d'ici l'An 2000 par une augmentation globale de la population française de près de 40% et un doublement de la population urbaine. Quand on prend conscience, grâce aux études déjà faites et aux travaux déjà réalisés, notamment dans la Région Parisienne, du rôle capital que doivent jouer les Autoroutes convenablement conçues à cette fin dans l'aménagement des zones urbaines en voie de développement, on doit comprendre qu'il importe pour notre Association de porter dès maintenant toute son attention sur ces problèmes relativement nouveaux.

Votre Comité souhaite vivement que l'ensemble du Corps s'intéresse à la grande affaire des autoroutes, le programme des 3500 kms en 3 urgences intéresse déjà 44 Départements d'autres Départements seront sans doute intéressés par un programme complémentaire actuellement à l'étude, et la France entière ressentira les effets directs et indirects d'un nouvel équipement autoroutier français.

2) Voirie Communale.

Les textes d'application de l'ordonnance du 7 janvier 1959 portant réforme de la voirie communale ayant paru en 1961 l'année 1962 a permis de faire le point, en ce qui concerne la gestion de la voirie communale.

Selon les résultats de l'enquête faite par le Ministère de l'Intérieur, le service des Ponts et Chaussées est chargé de la gestion de 90% des voies communales et 75% des chemins ruraux, ou encore de

la gestion de la voirie de 94% des communes (situation au 1^{er} février 1963 se rapportant à 66 départements dont les renseignements sont complets pour au moins 90% des communes).

En pratique, seules les villes importantes, qui ont un service propre, et les toutes petites communes qui ont très peu de voirie à gérer (on a trouvé deux communes n'ayant **aucune** voirie) et qui n'ont aucun service technique, ne s'adressent pas à notre service pour la gestion de leur voirie. Encore convient-il d'observer que bon nombre de ces communes ont recours au service pour des travaux occasionnels.

Quant au service du Génie Rural, que les textes parus avaient mis sur un pied d'égalité avec le service des Ponts et Chaussées, il n'est chargé de la gestion totale ou partielle de la voirie communale que dans moins de 0,37% des communes. La concurrence qu'il nous fait dans ce domaine est négligeable, et le recours que le PCM concurremment avec le Syndicat des Ingénieurs des TPE, a présenté devant le Conseil d'Etat, n'a, en l'état actuel des choses, qu'une portée pratique limitée.

Votre Comité a cru néanmoins devoir le maintenir pour le principe, et je suis informé que l'arrêt du Conseil d'Etat va être incessamment rendu, dans un sens favorable.

Une difficulté d'un autre ordre, et plus grave a surgi à la suite de la diffusion, auprès des Trésoriers Payeurs Généraux, d'une instruction de la Direction de la Comptabilité Publique, en date du 10 avril 1962, sur la gestion de la voirie communale. D'après cette instruction, la rémunération que les communes peuvent verser aux conducteurs des travaux publics de l'Etat, pour leur intervention dans la gestion de la voirie, est exclusive des honoraires revenant au Service. En d'autres termes, lorsque le Conducteur de Travaux et le Service interviennent tous deux, la rémunération du Conducteur des Travaux Publics est à prélever sur les honoraires du Service. Un certain nombre de trésoriers Payeurs Généraux ont, en application de ces instructions, soit refusé le paiement des indemnités aux conducteurs de travaux publics, soit prétendu réduire du montant de ces indemnités les sommes à verser au compte 33 006.

Cette interprétation est manifestement erronée. Notre Administration Supérieure, et le Ministre de l'Intérieur, cosignataires de l'arrêt du 13 avril 1961, sont bien d'accord sur le fait que l'intervention simultanée du Service et du Conducteur de Travaux Publics de l'Etat est possible, et normale, car la nature de ces interventions est différente, l'une de direction, l'autre de surveillance, et que les deux rémunérations doivent s'ajouter.

Pour qu'aucune ambiguïté ne subsiste, un projet d'arrêt interministériel a été préparé, qui prévoit d'inclure l'intervention du Conducteur des Travaux Publics dans celle du Service, dont la rémunération

serait augmentée d'autant. Le texte n'est pas encore sorti en raison des lenteurs administratives, mais nous avons bon espoir que cette question recevra prochainement sa solution.

3) Exercice de la Police des eaux.

Le Service Hydraulique, essentiellement chargé de la police des eaux non domaniales, était jusqu'à ces derniers temps exercé par les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, sous l'autorité du Ministère de l'Agriculture, ce dernier ayant manifesté l'intention de confier ce Service aux Ingénieurs en Chef du Génie Rural, des négociations ont été engagées en vue d'obtenir que le Ministre des Travaux Publics ait le Contrôle d'un certain nombre de cours d'eau ne faisant pas partie du domaine public, mais nécessaires à l'alimentation des canaux ou présentant un intérêt particulier du point de vue de la défense contre les inondations ou du point de vue industriel.

Deux décrets n° 1448 et 1449 du 24 novembre 1962 ont matérialisé l'accord intervenu entre les deux Administrations : le Ministère des Travaux Publics, par le canal des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, conserve les fonctions de police sur la presque totalité des cours d'eaux domaniaux et est dorénavant chargé de ces mêmes fonctions sur certaines voies d'eau du domaine privé énumérées par le décret n° 1448. Ce texte règle également les conditions d'intervention des deux Ministères dans certaines rivières où ils ont des intérêts communs importants. Une circulaire d'application a été préparée par l'Administration Centrale et vient d'être adressée aux Ingénieurs en Chef.

4) Réorganisation du Service Hydrologique.

La nécessité de renforcer les possibilités d'action de l'Administration des Travaux Publics dans le domaine de l'eau se faisant vivement sentir. Après la création des inspections générales spécialisées dans chacun des grands bassins fluviaux, des arrêtés et une circulaire en date du 18 janvier 1962 ont eu pour objet de :

- créer un service central hydrologique par réorganisation du Service central des Inondations et du Service Central Hydrométrique,
- instituer, dans les bassins relevant de plusieurs Services des Ponts et Chaussées, un Service Hydrologique Centralisateur,
- donner une nouvelle impulsion à la Commission Permanente des crues et des inondations réorganisée sous le nom de Commission Centrale Hydrologique.

Les textes du 18 janvier 1962 définissent les missions de ces divers organismes leur rôle principal consistant à animer et coordonner les études et tra-

vaux concernant l'annonce des crues, le régime général des cours d'eau et la défense contre les inondations, cela sur un plan général par le Service Central Hydrologique et dans le cadre des bassins par les Services Hydrologiques Centralisateurs

5) Distribution d'énergie électrique.

La mise en application du nouveau cahier des charges des distributions publiques d'énergie électrique et le regroupement des collectivités concédantes sont restés, cette année comme l'année dernière, les questions essentielles suivies par votre Comité

Dans ces matières difficiles, complexes et mouvantes, de nombreux ingénieurs déplorent de ne pas être suffisamment informés de l'avancement des études, et des intentions de l'Administration Supérieure. Ils souhaitent en particulier savoir comment s'orienter la réforme de la tarification. Des contacts sont pris avec M. le Directeur du Gaz et de l'Electricité, en vue de répondre à ce vœu, soit par la diffusion de notes d'information générale (qui pourraient suivre leur objet, émaner officiellement de l'Administration, ou officieusement du Comité du PCM) soit par des réunions régionales organisées par les ingénieurs en chef des circonscriptions électriques.

Nous tenons, d'autre part, à garder de bonnes relations avec la Fédération des Collectivités concédantes, estimant que celles-ci doivent conduire à de fructueux échanges de vues sur les problèmes généraux, et à la solution amiable d'éventuelles difficultés locales.

III. — VOCATION INTERMINISTÉRIELLE DU CORPS DES PONTS ET CHAUSSEES

1) Relations avec le Ministère de la Construction - Statut.

Depuis plusieurs mois le Ministère de la Construction étudie un Statut des Ingénieurs de la Construction. Après plusieurs navettes entre les Ministères intéressés (Construction, Travaux Publics et Transports, Finances) ce statut vient d'être finalement adopté, et va être publié incessamment. Il prévoit le recrutement des Ingénieurs de la Construction à la fois à la sortie de l'Ecole Nationale des Ponts, et par affectation d'Ingénieurs des Ponts ayant déjà quelques années de grade. Nous pensons que ce résultat correspond bien aux idées exprimées souvent par le PCM et qu'il facilitera une osmose souhaitable entre les deux Ministères.

2) Constructions Scolaires, Universitaires et Sportives.

Les travaux du 4^e Plan ont établi à 12 milliards de francs la masse des investissements à consentir entre 1962 et 1965 dans le domaine scolaire et universi-

taire. Le budget de la Direction de l'Equipelement du Ministère de l'Education Nationale est de l'ordre de 3 milliards en 1963 et reste cependant insuffisant pour faire face aux besoins que requièrent l'augmentation démographique, les déplacements de population, le développement de la scolarité, la vétusté d'une fraction importante des établissements scolaires.

L'importance des constructions à lancer et leur répartition sur l'ensemble du territoire ont conduit le Ministère de l'Education Nationale à solliciter l'intervention des Ministères des Travaux Publics et de la Construction. C'est ainsi qu'a été signé le protocole du 26 juin 1959 et que des arrêtés du 9 décembre 1959 ont désigné des services constructeurs dans tous les départements.

D'une manière générale, les services des Ponts et Chaussées se sont vu confier

- la conduite des opérations du second degré dans la grande majorité des départements,
- le contrôle des opérations du 1^{er} degré, de la Jeunesse et des Sports dans la totalité des départements.

Pour les opérations dont l'Etat est maître d'ouvrage, le service constructeur coordonne toutes les actions dans la phase de préparation des avant-projets et dirige ensuite directement la phase de l'exécution.

a) Application en 1962 du protocole du 26 juin 1959

Les services des Ponts et Chaussées ont fait un très gros effort au cours de l'année 1962 pour lancer les chantiers dont l'urgence avait été définie par le Ministère de l'Education Nationale au cours de la réunion groupant les Ingénieurs en Chef à Paris, en octobre 1961.

Au cours de cette réunion les bases de l'action des services constructeurs avaient été assises, on peut regretter toutefois qu'aucune instruction écrite ne soit venue ensuite les codifier. La discussion d'octobre 1961 avait mis en lumière la nécessité d'une programmation précise à longue échéance pour permettre d'entreprendre toutes les études dans l'année précédant les inscriptions budgétaires.

Une circulaire du 5 juillet 1962 a donné des directives précises aux Ingénieurs en Chef sur la poursuite, en 1963, des opérations partiellement financées en 1962 et antérieurement. La méthode inaugurée à l'occasion de ce texte, dont la rédaction a été faite avec la participation de quelques Ingénieurs en Chef et Ingénieurs, paraît satisfaisante et efficace.

La courbe des paiements effectués sur l'ensemble du territoire s'est très nettement améliorée en 1962 traduisant l'activité déployée.

Toutefois, de nombreux services ont fait valoir que le maintien et a fortiori le développement de cet effort nécessitent que certains départements, chargés en constructions scolaires, puissent recruter du personnel d'appoint. Par une action conjointe des deux Ministères des postes de contractuels des catégories A et

B ont été créés au budget de l'Education Nationale Par contre, n'ont pas à ce jour abouti les demandes faites pour que les frais de fonctionnement au titre du 1 pour mille puissent être mis en place sans attendre le service fait (le protocole du 26 juin 1959 mentionne « le service fait »)

b) Intégration d'Ingénieurs de l'Education Nationale dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

Cette intégration s'est faite en application de l'ordonnance du 26 septembre 1959 et du décret portant règlement d'administration publique en date du 2 novembre 1961

Sur les onze Ingénieurs touchés par ces deux textes, sept ont été intégrés dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et quatre dans le Corps des Travaux Publics de l'Etat Un décret du 28 novembre 1962 a précisé la situation des intéressés à la date rétroactive du 1^{er} janvier 1958 Un arrêté du 29 décembre 1962 a établi leur situation actuelle

c) Situation à l'Administration Centrale de l'Education Nationale des Ingénieurs relevant du Ministère des Travaux Publics.

A la suite de ces mesures, la situation d'ensemble est la suivante : la Direction de l'Equipement Scolaire, Universitaire et Sportif dispose d'un poste d'Ingénieur général, d'un poste de chef de service, de cinq postes d'Ingénieurs en Chef, de dix postes d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, de vingt postes d'Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat Les titulaires y sont en service normal

d) Conseillers techniques des Recteurs d'Académie

14 postes d'Ingénieurs divisionnaires figurent à cet effet au budget de 1963, trois Ingénieurs divisionnaires sont déjà en poste à Aix-en-Provence, Rennes et Montpellier, deux Ingénieurs TPE occupent des fonctions de divisionnaires à Poitiers et Orléans De nouvelles affectations auront lieu en 1963

e) Décret du 27 novembre 1962

Le décret récent du 27 novembre 1962 qui transforme fondamentalement le régime des participations réciproques de l'Etat et des collectivités locales dans la construction des établissements du niveau du second degré, peut avoir d'importantes répercussions sur le rôle des services constructeurs

En application des dispositions du nouveau texte le financement de la majeure partie des opérations de cette catégorie sera dorénavant inscrit au titre VI du budget et les collectivités locales auront la direction et la responsabilité des travaux, sauf si elles les confient à l'Etat par convention

Dans les cas où les collectivités locales garderont la maîtrise de l'ouvrage, les services des Ponts et Chaussées n'assumeront qu'une mission de contrôle. L'expérience a prouvé que cette tâche qui ne place pas l'exécution du projet, la passation des marchés,

le déroulement des travaux et la comptabilité sous l'autorité directe du chef du service constructeur ne pouvait être aussi efficace que lorsque ce dernier assume les prérogatives du maître de l'ouvrage. Les actions de contrôle ne peuvent être que sporadiques ; elles sont la plupart du temps passives En matière de dépenses supplémentaires et de respect du planning notamment, il est pratiquement impossible d'infléchir la tournure du chantier Le service constructeur qui ne passe pas les contrats et ne règle pas leurs honoraires, n'a alors pas d'action réelle sur les architectes, ceux-ci n'étant pas responsables devant lui.

L'attention du Ministre de l'Education Nationale et du Directeur de l'Equipement scolaire, Universitaire et Sportif sera appelée à nouveau tout spécialement sur ces graves inconvénients, déjà développés au cours des réunions où a été mise au point la circulaire interministérielle d'application du décret du 27 novembre 1962

3) Constructions Sanitaires et Sociales.

Les activités du Ministère de la Santé Publique retiennent l'attention du PCM parce que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont amenés à y prendre part de deux façons.

- Des Ingénieurs sont ou seront affectés directement à ce Ministère par voie de détachement ou de mise à disposition
- Un grand nombre d'autres dans les services ordinaires sont ou seront chargés d'intervenir sur le plan local comme ils le font déjà pour d'autres Ministères

a) Organisation Générale

Le Ministère de la Santé Publique a créé le **Centre Technique de l'Equipement Sanitaire et Social** pour prendre en charge la réalisation du Plan d'Equipement arrêté sur la base des besoins étudiés par les deux Directions Générales de la Santé Publique d'une part, de la Population et de l'Action Sociale d'autre part.

Ses attributions ont été confirmées en 1962 par trois textes .

Arrêté du 16/3/62, (JO du 22/3/62)

Circulaire d'application du 20/3/62, non parue au JO.

Arrêté du 13/9/62, (JO du 22/9/62)

Il prend rang parmi les directions centrales et constitue la tête de l'organisation

Il n'est pas question de créer des services spéciaux Sur le plan local, les fonctions d'intervention seront réparties entre des services d'Etat existants

Ces services seront les Services Ordinaires des Ponts et Chaussées agissant chacun dans son département, sauf dans cinq de ceux-ci où il sera fait appel

aux Services de la Construction, ainsi que dans la Région Parisienne (district) où une formule spéciale est encore à l'étude

L'idée a été émise de désigner des échelons régionaux choisis parmi les divers services départementaux. Elle a beaucoup perdu de puissance depuis un an, et constitue actuellement une simple éventualité

b) Echelon Central (CTESS)

Les besoins en Ingénieurs des Ponts et Chaussées à l'échelon central dépendent directement de l'organisation interne du Centre Technique de l'Équipement Sanitaire et Social

Il y a un Ingénieur (depuis le 1/9/63)

Il en faudrait deux ou trois (dont deux disposant déjà d'une connaissance suffisante des problèmes locaux). Car pour réaliser des opérations importantes (un centre hospitalier revient de 25 000 000 F à 120 000 000 F), confiées à des maîtres d'ouvrage locaux à compétence souvent insuffisante sur les trois plans, technique, administratif et financier, le Centre Technique sera seul capable de connaître les problèmes et de dessiner les solutions

La position de ces Ingénieurs est la mise à disposition avec affectation pour ordre à un Service de la Région Parisienne

c) Recours aux Services Départementaux

Depuis octobre 1961, un protocole d'accord a été préparé avec le Ministère des Travaux Publics

Il a pour but

- l'affirmation du rôle du Service des Ponts et Chaussées,
- la désignation des Ingénieurs en Chef comme ordonnateurs secondaires des dépenses,
- l'établissement d'une clause de rémunération de services et remboursement de frais administratifs au prorata de la **dépense subventionnée**, (et non de la subvention)

Il est surtout destiné à ouvrir la voie à un rapprochement sensible des textes de 1937 et à un raffermissement des liens entre l'échelon central et l'échelon local (conseils)

Ce protocole n'est malheureusement pas encore passé, bien que les deux Ministères en présence soient eux-mêmes d'accord sur le fond et sur la forme, car l'adhésion du Ministère des Finances n'est pas encore acquise

Depuis plus d'un an, le Centre Technique s'appuie déjà systématiquement sur les Services des Ponts et Chaussées et des résultats très encourageants ont été obtenus. Mais l'impossibilité de faire connaître la doctrine de l'échelon central et d'étudier les textes pratiques d'application qui suivront le protocole limitent beaucoup la portée et la valeur des résultats

En conclusion le Corps des Ponts et Chaussées est appelé à prendre des responsabilités importantes

dans un domaine d'investissements publics certainement en expansion, compte tenu de l'accroissement du niveau de vie et des exigences du public sur le plan de la sauvegarde des vies humaines et de l'aide aux catégories sociales défavorisées

La période actuelle constitue une phase de rodage où le Ministère de la Santé Publique doit lui-même faire le point et s'organiser. Le Corps des Ponts et Chaussées ne peut qu'attendre et se familiariser progressivement avec les problèmes de l'équipement sanitaire et social à la faveur d'un contact plus étroit avec les opérations qui sont déjà sous son contrôle dans le cadre du décret de 1937

4) Problèmes de l'Équipement urbain.

Le problème des villes requiert aussi toute notre attention

Dans sa conférence de presse, M. Delouvrier a fait ressortir que la population de la France urbaine était appelée à augmenter de 80% d'ici l'an 2000, que si l'on voulait éviter une trop forte croissance de la région parisienne, il fallait que les principales villes de province doublent au moins d'importance d'ici là

Cette constatation, ainsi que la volonté exprimée dans le IV^e plan, d'une priorité au bénéfice des équipements collectifs, mettent en lumière l'ampleur des phénomènes qui vont affecter les villes et l'importance des efforts d'équipement et d'aménagement qui devront être entrepris en leur faveur

L'ensemble de nos Camarades sont pleinement conscients de ces perspectives et de l'importance du rôle et des responsabilités qui vont leur échoir, non seulement dans l'exécution même des grandes infrastructures urbaines (voies, eau, assainissement, transports en commun, stationnement, etc.) ainsi que des constructions scolaires et hospitalières, mais aussi au niveau même de la conception

À cet égard, de nombreux Camarades participent actuellement aux études et aux décisions relatives à la planification urbaine, soit à l'échelon central (Commissariat général du Plan, Ministère de la Construction), soit à l'« échelon local dans certains services départementaux du Ministère de la Construction, ou en tant que « rapporteurs » des programmes d'équipement des villes

Cette procédure, mise en application depuis quelques années, par le Commissariat Général du Plan, et qui vise à prévoir, pour chaque agglomération importante, les investissements publics à réaliser dans les dix ou quinze ans qui viennent suppose un important travail de synthèse, effectuée localement sous l'égide du Préfet, par un « rapporteur » choisi intuitu personæ dans les administrations locales

Dans bon nombre d'agglomérations, nous constatons avec satisfaction que le rapporteur appartient au service local des Ponts et Chaussées

C'est ainsi qu'aux dernières journées d'études sur

les programmes urbains, organisées par le Commissariat Général du Plan à Royaumont, et présidées par notre Camarade, l'Ingénieur Général **Baudet**, participaient, à côté des membres de l'administration préfectorale, de directeurs de la Construction, d'administrateurs de l'I.N.S.E.E., etc... trois Ingénieurs généraux des Ponts et Chaussées, une dizaine d'Ingénieurs en Chef et une vingtaine d'Ingénieurs ordinaires.

Ce caractère interdisciplinaire, symbolisé par cette assistance variée aux journées de Royaumont, nous paraît extrêmement fécond et nous souhaiterions que, dans cette même optique, nos Camarades soient appelés, pour le compte, tant du Commissariat Général au Plan que de la Délégation Générale à l'Aménagement du Territoire, à participer aux équipes qui seront chargées, à l'échelon national et aux échelons régionaux de concevoir et d'animer la politique d'aménagement du territoire.

A cet égard, c'est avec plaisir que nous constatons qu'une des Vice-Présidences de la Commission Nationale d'Aménagement du Territoire, récemment créée, est confiée de droit au Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

5) Coopération Technique.

Pendant l'année écoulée, les effectifs d'Ingénieurs faisant de la coopération technique se sont maintenus. On compte actuellement 95 Ingénieurs des Ponts et Chaussées s'occupant de coopération technique à des titres divers.

Si l'on doit prévoir normalement une réduction progressive de l'appel fait par les jeunes Etats indépendants aux Ingénieurs français, en corrélation avec la formation des cadres autochtones, il ne faut pas perdre de vue que ce mouvement sera ralenti parce que les besoins se diversifient au fur et à mesure du développement des Etats et que les interventions par le canal des organismes de coopération technique devraient s'intensifier. De plus, nous ne répondons pas à toutes les demandes émanant d'organismes internationaux ou régionaux ou d'Etats étrangers, qui pourraient être satisfaites par des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Il est toujours difficile de mobiliser pour des périodes longues des Ingénieurs de grande qualité qui sont pris par leurs tâches normales.

Chez les jeunes Ingénieurs, on constate toujours un vif intérêt pour la coopération technique et pour le service aux populations défavorisées qu'elle comporte.

Diverses dispositions ont été prises pour les mieux préparer dès l'école à ces tâches. Il faut s'efforcer de trouver prochainement de nouvelles dispositions satisfaisantes pour l'utilisation en coopération technique des ingénieurs débutants, compte tenu du fait que les Etats indépendants désireront moins faire appel à eux à l'avenir et qu'il est cependant particulièrement souhaitable d'utiliser leur concours.

La représentation des intérêts moraux et matériels au sein du P.C.M., de nos Camarades en postes à l'étranger pose désormais des problèmes nouveaux et difficiles. Les Camarades qui représentaient jusqu'ici le Groupe Afrique du Nord et le Groupe dit « France d'Outre Mer » ont vu leur mandat venir à expiration. Le Comité s'est préoccupé de leur remplacement et des solutions sont actuellement sur le point d'intervenir.

IV. — ENSEIGNEMENT - RECHERCHE - AVENIR

1) Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Le statut de l'Ecole qui était défini par le décret du 22 décembre 1939 a fait l'objet d'un texte nouveau, le Décret du 31 janvier 1962 qui, assouplissant le régime antérieur, permet à l'Ecole de se développer en fonction des besoins actuels.

Divers textes d'application ont déjà été pris concernant le Comité d'Enseignement où siègent maintenant des représentants des Maîtres de conférences, le Conseil de Perfectionnement a été élargi. Le nouveau texte prévoit explicitement d'une part des options, d'autre part la possibilité de poursuivre après l'obtention du diplôme des études spécialisées avec un professeur de l'Ecole. Enfin, il est prévu que l'Ecole peut organiser ou contribuer à organiser des semaines ou journées de recyclage.

Certaines de ces dispositions ont déjà été mises en œuvre, notamment avec la semaine d'études économiques, les journées de l'hydraulique, qui ont, croyons-nous, intéressé les nombreux Camarades qui ont bien voulu y assister.

Le P.C.M. attache une grande importance à ce que l'évolution de l'enseignement ainsi amorcé se poursuive, étant persuadé que les efforts de notre Camarade **Brunot** permettront de répondre à cet espoir.

Une des préoccupations de votre Comité est de donner une impulsion décisive à ce mouvement de réforme. Le Groupe de travail « Enseignement » s'est préoccupé de cette question et, au cours de larges échanges de vues, a tenu à bien préciser les désirs de votre Comité afin que nos représentants au Conseil de Perfectionnement puissent faire part de nos préoccupations.

Il nous apparaît, en particulier, utile que le Conseil de Perfectionnement définisse les grandes lignes de l'enseignement à l'Ecole et donne les directives nécessaires, dans le cadre desquelles le Comité d'Enseignement pourra harmoniser les conditions de l'enseignement.

Actuellement, les trois points essentiels nous semblent les suivants :

1°) Définition d'un enseignement de base, qui constituerait le tronc commun obligatoire à l'ensemble des élèves présents à l'Ecole des Ponts, et aménagement des structures de l'enseignement faisant une

plus large place aux petites classes, et conduisant à repenser le rôle des examens

2°) Réorganisation de l'enseignement technique par utilisation profonde des options, permettant d'éviter la multiplicité des cours et allégeant le travail de mémoire actuellement demandé

3°) Inflexion des méthodes de travail afin de permettre aux élèves en cours de scolarité d'effectuer un travail approfondi, soit sous forme de travail personnel, soit sous forme de travaux d'équipe.

Le Directeur de l'Ecole nous a assurés de son concours pour la mise en œuvre de ces idées, et nous pensons que l'année qui vient verra de nombreuses réalisations dans ce sens

Toutefois, certains problèmes matériels gênent encore cette réforme, et le Directeur est vivement préoccupé par ces questions. Notre Comité est tout à fait favorable pour lui apporter notre appui le plus large. Il est d'abord nécessaire que le Corps Enseignant soit rémunéré sur des bases convenables analogues à celles dont bénéficient les professeurs à l'Ecole Polytechnique ou à l'Ecole Centrale

Il est également très souhaitable que l'Ecole soit mieux installée

Enfin l'attention de notre Comité a été attirée sur les mesures prises pour l'affectation des 42 Ingénieurs élèves de la promo 1962. La tradition voulait que la promotion sortante se voit proposer un nombre de postes égal à son effectif, et que les élèves choisissent leur affectation. Les postes ont cette fois été affectés par la Direction du Personnel en suivant une liste de préférences établie quelques semaines avant la sortie en termes très généraux puisque les postes offerts n'étaient pas encore connus. Sans doute s'agit-il d'une situation doublement exceptionnelle, due aux retours d'Algérie, et à l'obligation de placer 2 promoteurs. La Direction du Personnel a bien admis un certain nombre de mutations, mais il n'en est pas moins résulté un malaise regrettable.

Nous pensons qu'il faut en revenir au système précédent, d'ailleurs employé à notre connaissance dans toutes les écoles et nous pensons que le PCM devra confirmer nettement s'il est besoin son opinion à ce sujet.

Nous signalerons enfin que cette année a vu l'amélioration des conditions d'installation à Paris de nos Camarades Ingénieurs-élèves des Mines et des Ponts et Chaussées, à la suite de l'agrandissement de la Maison des Mines et des Ponts et Chaussées qui double presque sa capacité d'accueil. Nous sommes heureux de remercier toutes les entreprises privées et publiques, tous les organismes professionnels et syndicaux qui par leur concours pécuniaire, ont permis la réalisation des travaux. Grâce à eux de jeunes Camarades de nos deux Corps pourront, renouant une ancienne tradition, habiter rue Saint-Jacques avec leurs Camarades d'Ecole.

2) Recherche scientifique et technique - Laboratoire Central des Ponts et Chaussées.

Votre Comité a continué à suivre l'étude de la réforme de structure du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées et notamment le projet de transformation de ce Service en Etablissement Public à caractère industriel et commercial

Faisant suite à l'étude qui avait été remise en 1961 à M. l'Inspecteur Général Besson, le groupe de travail du PCM a préparé un projet de texte portant création et organisation de l'établissement projet qui a été présenté au Cabinet du Ministre en juin 1962

D'autre part, après examen de l'affaire par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, l'Administration Supérieure a adopté un texte moins complet qui ne traite que de la création du CNERPC et renvoie à des règlements d'administration publique les modalités d'organisation et de fonctionnement du Centre. Ce texte fait actuellement l'objet d'une consultation auprès des divers ministères intéressés

Dans ces conditions, le groupe de travail du PCM a poursuivi son étude en préparant deux projets de texte, l'un relatif à la création du Centre, l'autre à son organisation, qui ont été présentés le 30 janvier 1963 à l'Administration Supérieure. A cette occasion, nous avons notamment mis l'accent sur la nécessité d'une structure souple pour le futur organisme, tant en ce qui concerne la gestion du personnel que la gestion financière. Et nous avons manifesté notre inquiétude à l'égard de certains projets tendant à donner à l'établissement un caractère administratif qui n'assurerait pas la souplesse souhaitable. En effet votre Comité, tout en constatant que la réforme n'a pas abouti après plus de trois ans d'étude et en regrettant ce retard, estime qu'on ne doit pas perdre de vue les objectifs fondamentaux d'une réforme positive

3) Avenir du Corps - Groupe prospective.

L'année écoulée a vu se développer l'action Prospective dans des directions diverses

Tout d'abord, sous l'impulsion de nos jeunes Camarades, Maîtres de Conférences à l'Ecole des Ponts, a eu lieu le voyage à Florence, dont le bulletin du PCM a largement rendu compte, et qui fut à l'origine de la Tribune Libre ouverte sur l'avenir du Corps, à laquelle de nombreux Camarades ont bien voulu contribuer

A l'initiative de certains groupes PCM de province, les animateurs du Groupe Prospective ont eu l'occasion d'exposer l'évolution des idées sur les problèmes à long terme, et de recueillir les avis de certains d'entre vous. Des groupes prospectifs locaux se sont même créés nous en attendons beaucoup

Mais, lorsqu'il s'agit de Prospective, c'est l'avenir

qui nous intéresse et le développement de cette activité doit nous conduire, à la fin de l'année, à une journée d'études P.C.M., dont le thème sera — après la Recherche et l'aménagement du territoire, thème des journées précédentes — l'avenir de nos Corps. Le Groupe Prospective a déjà mis en chantier la préparation du Rapport Général dont les différentes parties seront l'œuvre de groupes restreints animés respectivement par nos Camarades **Frybourg, Hirsch, Tanzi et Delaporte.**

Enfin, de nombreux contacts ont été pris ; nous espérons que cette activité aboutira prochainement à des conséquences concrètes engageant l'orientation de certains de nos Camarades vers de nouvelles préoccupations.

4) Journée-débats sur les transports et l'aménagement du territoire.

En 1962 la Journée-débats traditionnellement organisée par le P.C.M. a été consacrée au sujet suivant : les transports et l'aménagement du territoire. Elle s'est tenue le 11 mai 1962 à l'Institut du Bâtiment. M. l'Ingénieur Général **Bouloche**, Conseiller d'Etat, ancien Ministre, avait bien voulu en assumer la présidence. La préparation des débats a été assurée par un groupe de rapporteurs, les Camarades **Rouselot, Suard, Waldmann, Walrave**, qui s'étaient réunis plusieurs fois avec M. **Bouloche**, le Président du P.C.M. et plusieurs Camarades de province dont M. Gilbert **Dreyfuss** et M. **Arquie**. Ils ont établi quatre rapports qui ont été publiés dans le Bulletin du P.C.M. d'avril 1962 :

A. Place des transports dans l'économie de la Nation ;

B. Analyse théorique du problème ;

C. Politique des transports interrégionaux favorisant le développement économique régional. Rôle de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées ;

D. Les transports urbains et l'aménagement du territoire.

Ces documents faisaient un tour d'horizon des différents aspects du problème posé et proposaient déjà un certain nombre de mesures concrètes.

La journée-débats s'est déroulée dans les meilleures conditions. De nombreux Camarades y ont participé et ont contribué à des discussions animées et très fructueuses. La séance du matin était principalement consacrée à des débats assez généraux sur la politique des transports à appliquer dans le cadre de l'aménagement du territoire. Les perspectives d'application prochaine de la réforme tarifaire de la S.N.C.F. leur donnaient un relief particulier. Dans le courant de l'après-midi, la discussion a principalement porté sur le rôle de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées dans les structures administratives locales responsables de l'application de la politique

d'aménagement du territoire, et dans toutes les instances régionales et centrales chargées de définir le contenu de cette politique.

De nombreuses interventions ont porté successivement sur la formation complémentaire à donner aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées en matière d'économie et d'urbanisme et sur la spécialisation souhaitable d'un certain nombre d'entre eux dans une discipline d'aménagement du territoire. Des réformes de structure ont été également évoquées, tendant à établir un double courant d'information entre les échelons centraux et les échelons régionaux de notre Corps, et à donner des responsabilités plus importantes et plus directes aux Ingénieurs Généraux, aux Ingénieurs en Chef et aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans les organismes administratifs ad hoc.

Toutes ces propositions ont été concrétisées dans une motion adoptée à la fin des débats. Le texte de cette motion et le compte rendu des débats ont été publiés dans le numéro d'octobre du Bulletin du P.C.M.

La journée-débats sur les transports et l'aménagement du territoire s'est déroulée en un moment très opportun, où les problèmes d'aménagement du territoire étaient à l'ordre du jour avec la récente désignation d'un Ministre délégué à l'Aménagement du territoire. De nombreuses personnalités avaient souligné par leur présence l'importance de la manifestation, dont M. **Giraud**, Directeur du Cabinet de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, M. **Brac de la Perrière**, Directeur du Cabinet de M. le Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire, M. **Randet**, Directeur de l'Aménagement du Territoire au Ministère de la Construction.

La journée-débats du P.C.M. a mis en évidence le rôle éminent que peut jouer notre Corps dans les problèmes d'aménagement du territoire et elle a souligné l'importance et l'intérêt de la contribution que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont dès maintenant en mesure d'apporter pour la solution de ces problèmes.

CONCLUSION

En achevant ce compte-rendu je désire remercier très chaleureusement tous les Camarades qui, au Comité comme dans les groupes de travail, m'ont apporté une collaboration et un soutien qui me sont indispensables.

Je voulais tout spécialement remercier les deux Vice-Présidents, les Camarades **Bringer et Lhermitte** et leur dire, en votre nom à tous les profonds regrets que nous laisse leur départ, exigé par la rigueur des Statuts. Mais je suis bien sûr que ce n'est qu'un « au-revoir » et que, non seulement ils continueront tous deux, avec foi, de travailler pour le P.C.M. et ses groupes de Travail, mais encore qu'ils voudront bien, certainement, reprendre place un jour prochain au Comité.

Je voudrais aussi remercier les délégués des divers groupes de Province qui vont être remplacés après avoir animé leurs groupes pendant ces dernières années. Le Comité aura dans une prochaine séance à prendre acte des modifications ainsi décidées, et en particulier du remaniement nécessaire des anciens groupes Afrique du Nord et France d'Outre-Mer. Je félicite les Camarades **Didier, Frybourg, Regard, et Maillant, Rousselot, Lefoulon** qui viennent d'être élus ou réélus.

Je voudrais enfin remercier nos Camarades qui, en service détaché ou en disponibilité, continuent à s'intéresser activement au sort de nos Corps d'Ingénieurs, et qui nous apportent, au Comité, et aux groupes de travail l'aide de leur expérience et de leurs idées, et je suis heureux d'en apercevoir plusieurs dans cette salle.

Merci mes chers Camarades de votre attention et de toutes vos intéressantes interventions qui témoignent de la vitalité de nos Corps d'Ingénieurs.

Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 5 MARS 1963

RAPPORT MORAL du PRÉSIDENT

Mes Chers Camarades,

Au moment où s'est tenue notre assemblée générale de l'année dernière, nous allions avoir à élire les représentants du personnel à la commission administrative paritaire du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Dans le rapport moral qui vous avait été présenté, j'indiquais que, comme trois ans plus tôt, les différents syndicats s'étaient mis d'accord, dans le cadre du P.C.M., pour présenter une liste unique au suffrage des Camarades. Les élections qui ont eu lieu le 30 avril 1962 ont donc une fois de plus consacré la validité de la formule qui s'est imposée voici maintenant 16 ans, à savoir la multiplicité des syndicats dans l'unicité du P.C.M.

En dehors de cette circonstance importante pour notre Corps, l'action du syndicat général a, comme toujours, consisté à rester en étroite liaison avec le P.C.M. et avec ses différents groupes d'études, saisis des questions de plus en plus nombreuses qui nous intéressent; tout ce que j'aurais à vous exposer se trouve donc déjà dit dans le rapport moral du Président du P.C.M., et nous avons eu déjà la possibilité d'en discuter.

Pour les prix à décerner aux Ingénieurs-élèves, il a été fait application de la décision que vous avez

prise l'an dernier, et leurs montants ont pu être doublés : 200 frs pour chacun des prix de résistance des matériaux et d'économie politique, et 300 frs pour celui attribué au meilleur travail personnel. Sans pouvoir prétendre rivaliser avec l'industrie privée, dans ce domaine comme dans pas mal d'autres, il n'est pas douteux que nous ayons abouti à une situation matériellement plus décente et à des valeurs de prix qui justifient un peu mieux les efforts et le travail de leurs titulaires.

Nous avons eu aussi, à la suite de l'initiative prise par M. **Brunot**, Directeur de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, à participer au geste de solidarité suscitée en faveur de la famille de notre Camarade **Cuchet**, disparu en Algérie; le versement que nous avons effectué, en fonction des possibilités de notre trésorerie, nous a depuis été remboursé, de sorte qu'il s'est en définitive analysé en une simple avance.

Et ceci me conduit, pour conclure, à faire état de notre situation financière, qui demeure satisfaisante; nous avons encaissé, au 31 décembre 1962, une somme de 948,72 frs, largement suffisante pour faire face aux besoins à prévoir, et ceci d'autant plus que l'augmentation de la cotisation annuelle, portée de 2 frs à 5 frs, n'est intervenue qu'au 1^{er} janvier dernier.

DINER du P.C.M. du 6 MARS 1963

Allocution de M. MATHIEU, Président du P.C.M

Messieurs les Ministres,
Messieurs les Présidents,
Messieurs les Directeurs,
Mes chers Camarades,

Permettez-moi d'abord de vous dire, MM. les Ministres, tout le prix que notre Association attache à votre présence à cette manifestation. Vous avez bien voulu, malgré vos lourdes tâches, consacrer par cette double présidence la cohésion et la collaboration de nos deux Corps des Mines et des Ponts et Chaussées qui, formés sur les mêmes bancs de l'Ecole Polytechnique, se retrouvent sans cesse et avec plaisir au Service des grandes réalisations techniques et économiques de l'Etat.

Nous vous en sommes très reconnaissants.

Monsieur le Directeur,

Monsieur le Ministre de la Construction retenu par des engagements antérieurs a bien voulu vous demander de le représenter ce soir. Nous vous demandons de lui transmettre, avec nos remerciements, l'assurance de nos sentiments les plus déférents et les plus dévoués.

Je voudrais également exprimer notre reconnaissance à toutes les hautes personnalités qui, cette année encore, nous font l'honneur d'accepter notre invitation. Et tout particulièrement à notre Camarade **Bouloche**, ancien Ministre, à nos Présidents des Conseils Généraux, aux Directeurs de nos Administrations de tutelle et à tous les Directeurs des Ministères et des Grands Services avec qui nous entretenons de si cordiales et si confiantes relations.

Nous sommes aussi très heureux de compter parmi nous :

M. **Courbot**, Président de la Fédération Nationale des Travaux Publics, M. **Lapeyre**, Secrétaire Général de la Fédération des Travaux Publics et M. **Mexmain**, Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs des T.P.E., à qui je n'ai pas besoin de dire qu'ils sont ici chez eux puisque notre activité professionnelle réunit constamment nos deux Corps sur tous les plans aux entreprises de Travaux Publics et à nos collaborateurs et amis, les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat.

Je tiens encore à saluer M. **Eyrolles**, Directeur de l'Ecole des Travaux Publics, et M. **Cazali**, Président de

l'Association des Ingénieurs Civils des Ponts à qui tant de liens nous unissent.

Messieurs, nous venons à l'instant d'apprendre le lâche assassinat dont a été victime ce matin M. Henri **Lafond**, Ingénieur au Corps des Mines et Président de la Banque de l'Union Parisienne. La plupart d'entre nous connaissaient M. **Lafond** et tous admiraient et respectaient cette éminente personnalité. C'est une perte irréparable, et je tenais à dire la consternation que nous ressentons devant cet attentat inexplicable et particulièrement odieux.

Messieurs les Ministres,

S'il arrivait à un curieux de parcourir les précédents discours du Président du P.C.M. à ses Ministres, il constaterait qu'une tradition bien établie l'amène à toujours glisser dans son allocution quelques allusions ou quelques demandes relatives à la situation matérielle des deux Corps. Je respecterai cette tradition mais j'ai aujourd'hui la grande chance de pouvoir débiter en cette matière par un remerciement qui s'adresse à nos deux Ministres, au Directeur des Mines et aux deux Directeurs du Personnel. Nous vous remercions en effet, Messieurs, du résultat obtenu récemment des efforts communs que vous avez tous déployés depuis plusieurs années, pour obtenir une révision des indices des Ingénieurs de nos deux Corps.

Le Décret du 31 octobre 1962 nous a donné satisfaction, au moins partielle, en ce qu'il relève les indices des Ingénieurs-élèves, et fait pénétrer les Ingénieurs en Chef dans les échelles lettres. Nous savons comment cette cause a été plaidée auprès de la Fonction Publique et des Finances, et nous vous en sommes très reconnaissants. Sans doute la question n'est elle pas encore réglée à notre entière satisfaction puisque nous n'avons pas retrouvé la parité des deux grands Corps Techniques recrutés à l'Ecole Polytechnique avec les trois Grands Corps Administratifs recrutés parmi les premiers classés de l'E.N.A.

Mais nous sommes revenus à la charge et c'est avec espoir, **et patience**, que nous attendrons la mise au point définitive qui doit apporter aux jeunes un rappel d'ancienneté pour scolarité, et aux anciens, un alignement des échelles lettres sur celles accordées aux Grands Corps Administratifs.

Autant que l'insuffisance de certaines rémunérations, nous regrettons l'insuffisance des moyens maté-

riels dont disposent les Services Centraux et en particulier le Ministère des Travaux Publics (locaux, automobiles, téléphones, etc) Paris est à cet égard très en retard sur les Services extérieurs où de nombreux Ingénieurs en Chef ont pu améliorer et même construire des bureaux convenables grâce au plan d'équipement immobilier mis en place par Décision du 8 mars 1962 Je sais que vous êtes très avertis de ce problème et je veux ici vous remercier, M le Ministre, de nous avoir confirmé, lorsque vous avez reçu notre bureau PCM il y a un mois, les projets gouvernementaux de réinstallation de votre Ministère dans le périmètre Garibaldi.

Encore serait-il très souhaitable, à notre avis, en attendant les années 1970, d'apporter quelques améliorations à notre Vieille Maison, où les bureaux affectés aux Ingénieurs aux jeunes sortant de l'Ecole, comme aux plus anciens, sont souvent indignes de l'époque moderne et risquent de contribuer fortement pour les visiteurs français et surtout étrangers à cette impression de dégradation de la Fonction Publique que nous constatons malheureusement dans de nombreux domaines.

Le logement des Ingénieurs, affectés à un nouveau poste, surtout lorsque c'est à Paris, pose aussi à nos Camarades de gros problèmes.

La mobilité très souhaitable des Ingénieurs en est lourdement freinée. La Direction du Personnel ne peut ainsi réaliser les mutations que l'intérêt du Service imposerait. La seule solution serait que l'Etat puisse donner des facilités de logement à ses fonctionnaires, à l'exemple des Sociétés privées et même du secteur nationalisé.

Nous avons appris qu'un Groupe de Travail a été créé à cet effet au sein du Conseil Supérieur de la Fonction Publique. Nous serions heureux d'être informés des suites envisagées.

Tous les moyens matériels, bureaux, logements convenables sont en effet de plus en plus nécessaires, je le répète, pour les Ingénieurs placés à Paris dans les Services Centraux qui s'étoffent en jeunes Ingénieurs beaucoup plus qu'ils ne l'avaient jamais fait, et particulièrement au Ministère des Travaux Publics. Le PCM se félicite de cette politique à laquelle il se flatte d'avoir beaucoup poussé et qui va vous permettre, M le Ministre et MM les Directeurs grâce à des Etats-Majors renforcés en nombre et en qualité de mieux diriger les efforts et les travaux des Services départementaux.

Je voudrais passer rapidement en revue les résultats substantiels obtenus depuis quelque temps dans ce sens au Ministère des Travaux Publics et des Transports grâce à votre action M le Ministre, et grâce à la confiance que vous faites aux Directeurs Techniques et au Directeur du Personnel.

Renforcement des bureaux d'Etudes Economiques, meilleure harmonisation des Transports, création du Service Central Hydrologique création de Comités

pour l'Etude des grandes liaisons fluviales, une des questions qui retiennent à nouveau l'attention de l'Opinion Publique, création, à laquelle le Ministère des Travaux Publics a apporté une forte contribution, du Comité Interministériel de l'Eau et de ses Comités Régionaux qui réuniront en une seule équipe les Ingénieurs des Mines, des Ponts et Chaussées et du Génie Rural, organisme qui vient tout naturellement d'être rattaché au délégué à l'Aménagement du Territoire.

Dans le domaine des Routes, je n'ai pas besoin d'insister longuement sur les mesures prises tout dernièrement et qui sont le fruit, long à mûrir, d'une série d'études et d'efforts patients et souvent méconnus qu'un petit groupe d'Ingénieurs a accomplis dans cette maison depuis plus de 10 ans.

L'Opinion Publique, depuis quelques mois seulement, manifeste avec force pour demander la construction d'un réseau d'autoroutes modernes, et le PCM cette dernière année, s'est tout particulièrement attaché à demander l'organisation et le renforcement des moyens nécessaires.

Tous nos Camarades, soyez-en sûrs, attendent avec impatience le moment où leur seraient donnés les moyens de construire ce réseau.

Certains nous reprochent maintenant de n'avoir pas employé pour manifester cette impatience des moyens plus percutants. Peut-être en effet est-ce une caractéristique de nos deux Corps d'être fidèles à une ancienne tradition de sagesse et de discipline, mais je ne pense pas que nos Ministres, en tout cas, songent à nous le reprocher.

Quoi qu'il en soit tout le Corps des Ponts et Chaussées s'organise pour pouvoir faire face au rythme souhaité de ce réseau moderne et nous vous remercions, M le Ministre, de ce que vous avez fait, de ce que vous ferez encore pour donner à la Direction des Routes les moyens nécessaires, et surtout de la vigilance dont vous faites preuve pour assurer les sources du financement et les développer encore.

Le PCM s'intéresse bien entendu à cette tâche passionnante et il se fait ici l'écho de tous les Ingénieurs pour dire qu'il leur appartient de réaliser cette nouvelle infrastructure. Il a créé un Bulletin mensuel « Autoroutes Actualités » pour donner régulièrement à tous nos Camarades toutes informations utiles sur l'activité « Autoroute ».

Le PCM insiste pour que le renforcement du Service Spécial des Autoroutes, certains aménagements de structures régionales soient accélérés. Ainsi le Ministère des Travaux Publics possèdera un outil plus efficace non seulement pour cette création d'un nouveau réseau de circulation, mais pour réaliser la politique d'ensemble du Gouvernement en faveur des équipements collectifs.

Le tissu urbain, c'est évident, doit être partout profondément remanié en raison du volume et des exigences de la circulation. Nous pensons être bien

placés pour participer à cette tâche considérable qui doit d'ailleurs employer comme tout ce qui concerne l'aménagement du territoire des équipes comprenant des hommes de disciplines très diverses

Le problème a été déjà exposé plusieurs fois, et tout récemment M Delouvrier a fait ressortir que si l'on voulait éviter une croissance monstrueuse de la Région Parisienne il fallait que les principales villes de province doublent avant l'an 2000

Dans les grandes métropoles régionales, et dans des villes plus modestes, le Commissariat Général au Plan a mis en application une procédure d'étude de la planification urbaine où beaucoup de nos Camarades interviennent comme rapporteurs

Notre vocation interministérielle nous permet d'ailleurs avec votre accord de travailler aussi à cette tâche dans les cadres du Ministère de la Construction et je suis heureux en passant de saluer la conclusion maintenant imminente du Statut des Ingénieurs de la Construction qui seront recrutés parmi les Ingénieurs des Ponts et Chaussées soit à la sortie de l'ENPC, soit en cours de carrière, ce qui permettra une osmose très utile entre les deux Ministères. Nous souhaitons une collaboration toujours plus intime des deux Ministères, et à titre d'exemple nous citerons la création récente de Groupes destinés à l'étude en commun des problèmes d'aménagement foncier et d'urbanisme soulevés par les Auto routes, leurs échangeurs et leurs liaisons avec les agglomérations desservies

Je voudrais bien souligner ici que nous ne prétendons absolument pas faire ce qui est confié à d'autres organismes, au Commissariat au Plan, au Délégué Général à l'Aménagement du territoire, nous pensons simplement pouvoir y participer, d'abord dans les cadres des services centraux et locaux des deux Ministères de l'Industrie et des Travaux Publics, aussi de celui de la Construction, mais tous les jours au sein d'équipes de sociologues, d'architectes, d'urbanistes, d'économistes et d'ingénieurs. Je ne crois pas non plus, pour ma part, que le responsable de l'aménagement du territoire dans un domaine donné puisse être un spécialiste de ces disciplines et je crois que c'est là une tâche politique. Il appartient aux spécialistes de faire des études, de les présenter, de convaincre le politique, de « l'enseigner » si vous me permettez ce mot, mais je crois qu'il doit et peut seul prendre les décisions utiles. Et quand je parle du politique je veux justement bien marquer qu'il s'agit d'une vraie politique au sens le plus noble qui devrait dépasser bien entendu l'horizon souvent particulier du financier autant que l'horizon de l'Ingénieur.

L'aménagement du territoire nous y participons déjà et en particulier, puisque le Plan National doit maintenant se traduire dans des plans régionaux. Le PCM se félicite des progrès récemment constatés en ce qui concerne l'intervention des Ingénieurs des

Mines et des Ponts à l'échelon régional. Le Conseil Général des Ponts a récemment exposé sa doctrine à ce sujet et vous a présenté, M. le Ministre, des propositions très précises. Dans chaque région, dans les Conférences interdépartementales comme auprès des Autorités régionales, l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées devra être présent entouré de quelques jeunes Ingénieurs choisis pour leur compétence et leur spécialisation pour participer à un groupe de synthèse. Et dans ce domaine, nous sommes tout particulièrement heureux de constater que la Commission Nationale de l'Aménagement du territoire, tout récemment créée, comporte parmi ses Vice-Présidents le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Nous pensons que le Vice-Président du Conseil des Mines y devrait également figurer, et nous savons, M. le Ministre de l'Industrie, que vous avez bien voulu le demander.

Dans ces études de l'Aménagement du Territoire nous retrouvons nos Camarades des Mines que leur formation et leurs contacts avec l'industrie rend particulièrement aptes à résoudre les problèmes de l'eau, de la lutte contre la pollution atmosphérique, de l'organisation des transports d'énergie et de toute la coordination des sources énergétiques. Nous croyons que le décloisonnement, la collaboration étroite avec les autres Corps est essentielle, et nous entretenons d'ailleurs des relations suivies avec les Ingénieurs du Génie Rural avec les Architectes, les Urbanistes.

C'est dans ce même esprit de collaboration avec d'autres disciplines que nous avons appuyé le projet de création d'un Centre de Recherche Scientifique et Technique, grand ensemble qui réunirait aux Ingénieurs des savants, des universitaires, des chercheurs de toute origine. Cet organisme qui devrait avoir le caractère d'un Etablissement Public pourrait très efficacement contribuer à une économie des forces par le regroupement de plusieurs services du Ministère des Travaux Publics et des Transports, actuellement mal coordonnées. En liaison avec les Ecoles des Mines et des Ponts il permettrait d'améliorer la formation technique et la mise à jour continue des connaissances des Ingénieurs en améliorant ainsi leur rendement.

Aux tâches que j'ai rapidement énumérées, s'ajoute la Coopération Technique avec les pays en voie de développement, tâche qui passionne beaucoup de nos jeunes Camarades. Cette coopération s'effectue par 2 méthodes différentes. Tantôt l'Ingénieur des Mines ou des Ponts et Chaussées est placé dans l'Administration du pays intéressé (en Afrique généralement) — tantôt la Coopération emprunte la voie des Sociétés d'Etat, de Sociétés d'Economie Mixte, ou d'Etablissements Publics tels que le BCEOM, la SCET, le BRGM.

Nous voyons que l'ensemble de toutes ces tâches les unes traditionnelles, les autres neuves, requièrent beaucoup d'Ingénieurs et il apparaît que les demandes dépassent bien souvent les effectifs existants

Le PCM a commencé à étudier ce grave problème en étroite accord avec les Directeurs du Personnel. Sous l'impulsion des jeunes dans nos deux Corps, des Groupes de « prospective » se sont constitués qui cherchent à définir et à proposer des mesures qui permettront d'adapter nos structures et qui permettront, sans augmenter lourdement les effectifs, d'en augmenter le rendement.

Sans avoir encore abouti à des conclusions nous pouvons indiquer quelques orientations qui paraissent dignes d'être précisées : le cadre Départemental ou travaille sinon le Corps des Mines, du moins les Ponts et Chaussées, paraît actuellement trop étroit pour y utiliser efficacement tous les Ingénieurs qui y sont affectés.

Une première réforme est en cours depuis 2 ans qui plaçant à la tête de nombreux arrondissements, des Ingénieurs divisionnaires d'excellente qualité permet de dégager autant d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées pour les affecter à des postes plus spécialisés, techniques et économiques non seulement dans les Services Centraux, mais encore dans des organismes régionaux d'études et d'impulsion en voie de création. Certains pensent aussi à l'intérêt d'une dissociation du grade et de la fonction allant jusqu'à ne retenir qu'un grade unique d'Ingénieur.

Toutes ces études nous conduiront, à la fin de l'année, à une Journée PCM dont le thème sera l'Avenir du Corps des Ponts et Chaussées. C'est cet avenir que nous voulons modéliser, vous le savez, MM les Ministres, dans la lignée d'une tradition très ancienne, pour exercer avec une efficacité toujours plus grande, sous votre haute autorité, ce métier que nous avons choisi pour le Service de l'Etat et de l'Intérêt public.

Discours de M. Marc JACQUET, Ministre des Travaux Publics et des Transports

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Présidents,
Messieurs les Directeurs,
Messieurs,

Laissez-moi vous dire tout d'abord Monsieur le Président, le plaisir que j'éprouve à être parmi vous ce soir et, en même temps, la fierté que je ressens à être admis même temporairement, dans la grande famille des Ponts et Chaussées et des Mines, que j'apprends tous les jours à mieux connaître et à apprécier.

En vous écoutant tout à l'heure, Monsieur le Président demander davantage de moyens pour pouvoir mener à bien les tâches multiples que vous confie le Gouvernement, j'ai pris une plus juste conscience de la responsabilité qui pèse sur le Ministre des Travaux Publics. Car les missions ne manquent pas, si j'en juge par la liste impressionnante des tâches que vous venez de dresser et qui, traditionnelles ou nouvelles justifient la substantielle promotion faite chaque année dans les promotions de l'École Polytechnique pour alimenter vos deux Corps.

Avec la bienveillante et amicale autorisation de M. le Ministre Michel **Maurice-Bokanowski**, je m'adresse d'abord aux Ingénieurs des Mines pour leur dire tout l'intérêt que je leur porte ainsi qu'à leurs travaux.

La collaboration entre vos deux Corps me paraît essentielle, elle est facilitée par une formation ana-

logue et le souci de l'intérêt public, qui passe avant les considérations de personnes ou de corps.

Ma conviction est qu'elle doit se manifester dans de nombreux domaines :

— les problèmes de l'eau (vous l'avez dit), où les Ingénieurs des Ponts et Chaussées veillent sur les eaux de surface et ceux des Mines sur les eaux souterraines ;

— l'aménagement du territoire, où les problèmes d'implantation sont liés à des questions d'infrastructure, de transports et à des perspectives d'urbanisation ;

— les problèmes tarifaires, où une juste mesure doit être trouvée entre les intérêts des transporteurs et des usagers.

Cette communauté d'objectifs et de missions doit se traduire par une grande interpénétration des deux Corps entre nos deux Ministères.

Dans cet esprit, je suis heureux de saluer Monsieur l'Ingénieur Général des Mines **Dauvergne**, qui a été longtemps votre Président et qui quitte l'Administration après une carrière partagée entre le Ministre de l'Industrie et le Ministre des Travaux Publics (Applaudissements).

Si je ne suis pas qualifié pour donner aux Ingénieurs des Mines des paroles d'encouragement pour leur avenir (mais la présence de leur Ministre n'est-elle pas le meilleur des encouragements ?) je ne doute pas qu'il sera tenu le plus grand compte par mon collègue des remarques que vous avez pu, Mon-

sieur le Président, faire à leur sujet, car vos préoccupations sont celles de l'avenir

Et pour en venir aux tâches propres au Ministère des Travaux Publics, je veux vous remercier d'avoir insisté sur des points qui nous tiennent spécialement à cœur :

D'abord l'infrastructure routière. Ce dur hiver que nous venons de traverser a montré les inconvénients pour l'économie nationale toute entière, des graves restrictions apportées aux transports routiers par le verglas ou par les barrières de dégel. Malgré l'insuffisance de leurs crédits, je sais avec quelle diligence et quel dévouement les Services des Ponts et Chaussées se sont efforcés, dans toute la France de maintenir les communications indispensables, tout en surveillant, jour par jour, et même heure par heure, la tenue de leurs routes. Aussi puis-je vous assurer que je plaiderai sans relâche cette cause du bon entretien et de la mise en condition des routes nationales pour obtenir les crédits qu'exige le développement continu de la circulation automobile.

Autre tâche d'une ampleur particulière et dont je veux souligner l'importance, surtout aux yeux d'un Gouvernement qui a choisi de faire l'Europe celle de la réalisation du programme français d'autoroutes, qui doit permettre de relier rapidement les principales villes françaises, non seulement entre elles, mais aussi et surtout, peut-être, aux grandes métropoles européennes. Ce programme est comparable, dans ses dimensions et ses conséquences, à la création, au siècle dernier, du réseau de chemins de fer, et je peux bien dire qu'il est tout à fait de nature à soulever de jeunes enthousiasmes, tant par les études très complexes de circulation, de tracés, de calculs économiques qu'il met en jeu que par les techniques et les machines qu'exige sa réalisation. Et si, dans ce domaine des autoroutes, nous avons, par rapport à nos voisins européens, un grand retard à rattraper, je sais qu'il n'est pas imputable à nos Ingénieurs (ce que l'on dit parfois), mais à l'insuffisance et à la précarité des moyens financiers qui étaient jusqu'alors consacrés à ces investissements (Applaudissements).

C'est le rôle du Ministre des Travaux Publics de convaincre le Gouvernement de l'urgente nécessité de ce programme si l'on veut que la France ne soit pas à l'écart des grands courants du tourisme international, et vous savez bien, comme tous ceux qui travaillent journellement avec moi, que je ferai tous les jours tout mon possible pour vous assurer les sources de financement nécessaires.

Je connais, en effet, votre impatience et votre désir de montrer que la qualité de vos ouvrages (j'en ai eu personnellement, récemment, une éclatante démonstration dans mon département de Seine et Marne) ne le cède en rien aux autoroutes étrangères. C'est à cette qualité qu'une opinion publique également

impatiente et avertie reconnaîtra l'efficacité et la compétence du grand Corps des Ponts et Chaussées.

Sans doute cela implique-t-il un certain renforcement des moyens et une adaptation de votre organisation territoriale dont votre Association s'est récemment encore préoccupée, mais ces problèmes sont, je m'empresse de le dire, tout à fait mineurs (sans jeu de mots !) à côté du problème financier.

Je n'aurai garde d'oublier, en parlant d'autoroutes, le résultat qu'il est permis d'en attendre du point de vue de la sécurité routière, tout en soulignant, en cette matière où la réglementation est essentielle et la recherche particulièrement importante, les bienfaits d'une collaboration encore plus étroite et constante entre la Direction des Routes et les Ingénieurs des Mines pour tout ce qui touche à la construction et au contrôle des véhicules.

En matière d'infrastructure de transports, les grandes tâches ne se limitent pas au secteur routier. Le réseau des voies navigables, lui aussi victime depuis longtemps d'une insuffisance grave de crédits, a besoin d'une modernisation radicale et de la réalisation de certaines grandes liaisons fluviales au gabarit européen.

En dehors de quelques opérations parvenues au stade de la réalisation et même de l'exploitation, l'essentiel de l'effort se situe encore sur le plan des études techniques ou économiques qui nécessitent là aussi, une perspective européenne.

Quant à notre système portuaire, c'est dans le cadre du Marché Commun que son organisation a été repensée pour permettre aux grands ports français de soutenir la concurrence de leurs voisins étrangers.

Voilà donc, Messieurs, un vaste champ d'action pour la réalisation de ces projets, et vous y apportez une somme d'expérience, de connaissances et de dévouement absolument irremplaçable.

D'abord, ces programmes de modernisation et d'extension ne peuvent être mis au point et entraîner l'adhésion sans des études approfondies. Dans le domaine économique, la place de l'Ingénieur me semble prédominante, car il est bien placé pour connaître les aspects techniques et humains de l'exploitation pour, en collaboration avec l'économiste et le financier, mettre au point les solutions réalistes.

C'est, comme vous le savez, dans cet esprit de collaboration que travaille, depuis sa création dans notre Maison, le Service des Affaires Économiques et Internationales.

Nous sommes à une époque où nul ne peut se targuer d'être expert en tout et où, par suite du rythme accéléré de l'évolution et des nécessités des plans, le souci de l'efficacité exige que soient intégrés tous les facteurs, techniques et économiques, sociaux et politiques. C'est en grande partie ce qui fait la difficulté mais aussi l'attrait des problèmes d'aménagement du territoire, et votre présence (vous l'avez

dit et je le répète) s'impose au sein des équipes qui devront être constituées à la demande du Délégué à l'Aménagement du Territoire

Vous avez, en effet, Monsieur le Président insiste justement sur la vocation interministérielle des deux Corps des Ponts et Chaussées et des Mines qui a permis à nombre d'entre vous d'apporter un concours apprécié pour la solution des problèmes d'habitation, d'urbanisme, d'équipements collectifs de constructions scolaires et hospitalières.

Ce concours ne sera pas moins nécessaire en matière d'équipement urbain Parmi les tâches nouvelles qui vous sont proposées, nulle autre, en effet, que l'aménagement des régions urbaines ne peut mieux illustrer la transformation radicale dans laquelle la France est engagée au cours de cette deuxième moitié du XX^e siècle

Si j'en crois le Livre Blanc récemment publié par M Paul Delouvrier, auquel vous vous êtes référé tout à l'heure, la France atteindra, à la fin de ce siècle les 65 à 70 millions d'habitants Sa population urbaine, qui ne représente à présent que moins des deux tiers de la population totale, serait alors de 50 à 55 millions d'habitants, au lieu de 28 seulement en 1962

En dehors de l'agglomération parisienne, dont la population serait voisine de 15 millions, trois ou quatre autres centres auront sans doute atteint ou dépassé le million ou le million et demi d'habitants On imagine ce que cela suppose d'études coordonnées, de plans de financement, d'options politiques ou techniques dans le contexte d'une France en pleine mutation, où les villes auront à faire face à une véritable compétition pour le logement, pour l'emploi et, plus encore peut-être, pour l'éducation et les loisirs

Si l'on ajoute à ces tâches les besoins que vous avez rappelés, le développement de la recherche et ceux, extérieurs au cadre métropolitain et encore mal connus de l'assistance technique aux pays d'Afrique Noire et l'Afrique du Nord, on ne peut qu'être frappé de l'intérêt de votre métier d'Ingénieur et de la diversité des carrières auxquelles il mène

Aussi un problème d'organisation de mobilisation de vos Corps est-il maintenant posé, au moins pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, par l'ampleur et la variété des tâches auxquelles vous allez devoir vous consacrer

Je sais qu'un premier pas a été fait dans cette voie grâce à la réforme en cours, que mes prédécesseurs ont approuvée et fait appliquer depuis deux ans Il faut sans doute dégager de leurs tâches traditionnelles un certain nombre d'Ingénieurs pour qu'ils viennent étoffer les services techniques centraux, mais aussi pour qu'ils fassent bénéficier d'autres Ministères de leur expérience

Je conçois (et vous avez eu raison d'y insister) que ce serait peine perdue de dégager ces effectifs

sans prévoir en même temps des collaborateurs compétents et des bureaux modernes dotés de tous les moyens de simplification du travail

Les besoins croissants en bureaux, pour les Services centraux comme pour l'Administration, posent en fait la question de la construction d'un Ministère moderne qui serait l'occasion du regroupement de tous les Services placés sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics et des Transports, y compris l'Aviation Civile et la Marine Marchande

Je compte (et vous l'avez rappelé) lancer incessamment des études d'implantation de ce grand édifice sans oublier pour autant les mesures qui permettront d'attendre cette installation définitive, puisqu'aussi bien l'évacuation du Quartier Garibaldi qui nous est proposée demandera plusieurs années.

Vous l'avez rappelé également, un autre obstacle qui s'oppose à la mobilité des Ingénieurs est le logement des fonctionnaires, aujourd'hui nettement défavorisés par rapport aux cadres du secteur privé ou du secteur parapublic C'est là un problème qui me préoccupe au plus haut point, et je compte intervenir très prochainement auprès de la Direction de la Fonction Publique et des Services responsables pour qu'une solution convenable puisse être trouvée

Dans la même perspective d'accroissement des moyens, j'ai approuvé dans son principe la création du Centre National d'Etudes et de Recherches des Ponts et Chaussées, et ceci d'autant plus facilement que cet organisme devrait être l'amorce d'un changement de structure A une époque où l'Administration, devant la complexité de plus en plus accrue des problèmes, se modernise en multipliant les liaisons horizontales, il est naturel que les Corps d'Ingénieurs s'interrogent sur le type d'organisation le mieux adapté aux missions de l'an 2000, car on ne peut à la fois prôner la polyvalence et recommander la spécialisation, rechercher l'efficacité et rester en fermé dans le cadre de l'arrondissement

Je n'ai pas la prétention de vous apporter ce soir la réponse à un problème dont l'importance justifie plus qu'un échange de vues, un véritable colloque, que vous vous attachez je crois, à préparer, vous venez de le rappeler Je souhaite que cette journée que vous consacrez à ces études prospectives apporte des suggestions et des idées neuves et définisse les solutions propres à assurer l'avenir des Corps d'Ingénieurs au service du Pays

Mais, allant plus loin je voudrais vous dire, Monsieur le Président, Messieurs, en terminant, que la grandeur de cet avenir dépendra toujours de la conception que vous vous ferez vous-même de votre rôle et de la valeur propre de vos fonctions Vous ne m'en voudrez pas d'affirmer qu'elle dépasse les problèmes d'organisation et de classement indiciaire évoqués dans vos propos

L'Ingénieur en ce nouvel âge de l'humanité qu'est

la civilisation des machines et où la qualité devient comme l'a écrit M. Louis **Armand**, le sous-produit de la quantité a une place particulière entre le technocrate économiste ou financier et le technicien spécialisé puisqu'il est sans doute le plus proche au contact des hommes. Votre formation vous permet de dominer les connaissances de les utiliser pour un rendement humain de les concilier avec cet art de vivre qui, dans tous les cas, conserve à l'homme sa dignité.

Je vois en vous, Messieurs les Ingénieurs ceux

dont la mission est d'employer et de forcer la technique au service du bien commun.

Votre méthode comme celle de Descartes, est aussi une morale puisqu'elle vise à mettre les ressources de la collectivité au service de l'individu et du mieux-être personnel. L'équipement, en effet, commande tout le progrès social et actuellement plus que jamais le prédestine. C'est donc à vous qu'il appartient de permettre à la Cité de rester fraternelle et, par conséquent à l'esprit civique de progresser du même pas que la technique.

Chronique anecdotique des Ponts et Chaussées et des Mines

LOUIS XVIII ET LE PONT D'ÉNA

Le Pont d'Éna avait été construit à Paris, sous le Premier Empire, par l'ingénieur Lamandé. Son nom commémorait la victoire remportée en 1806 sur les Prussiens. « Aussi ne fût-il pas de leur goût, lors qu'ils occupèrent Paris, en 1815. Le maréchal Blücher décida même de faire sauter le pont. Déjà les sapeurs prussiens commençaient à le miner. Les faubourgs de Chaillot et du Gros Caillou étaient en effervescence. Des protestations énergiques furent faites, non seulement auprès des Prussiens, mais encore des Anglais et des Russes. Louis XVIII intervint en personne. Il écrivit au roi de Prusse : « Monsieur mon Frère, le feld-maréchal Blücher abuse de vos ordres pour commander la destruction du pont d'Éna, dont j'ai changé le nom en celui de l'École militaire. Cet acte est inconvenant. Je considère ma couronne, car enfin je suis à Paris et je présume que Paris est encore ma capitale. Je prie votre Majesté d'imposer son autorité, c'est

« une grâce que je lui demande. Si toutefois vous ne voulez pas me l'accorder, je me bornerai à vous inviter à me faire savoir où l'on fera sauter le pont pour que j'aie le plaisir de me placer au milieu. »

« En même temps il prevenait l'empereur de Russie. Et celui-ci fit dire à Blücher que « sous peine de courir son indignation personnelle, il lui fit à se garder de consommer l'acte de vandalisme qu'il a commencé. » Face aux sentinelles de Frédéric Guillaume un détachement de troupes russes devint prendre position sur le pont. »

« Les Prussiens finirent par céder. Sans doute il avait fallu, pour quelque temps, changer le nom de cet ouvrage (en même temps que le nom du pont d'Austerlitz). On devait l'appeler pont de l'École militaire ou pont des Invalides. Mais le pont était sauvé. »

In. **Vaux de Foletier (F)** — Arches de Paris 1960 p. 72

DIVAGATIONS

dans le Vocabulaire des Voies de Communication (suite)

par **HÉRILLE**

Route — Li reis de Blaque les ot tote por suiz (suivis) tote leur **route** (Villehardouin)

Les deux vocables qui se partagent depuis l'origine du français l'honneur de nommer les voies carrossables : route et chemin, tendent aujourd'hui à s'accorder dans le langage technique le premier s'attribuant

les voies entretenues par l'État et laissant les autres au second. L'autoroute consacre la prééminence de route.

Dans un pays couvert de forêts comme était la Gaule pour ouvrir un passage il fallait frayer la voie d'où l'expression raptā via, voie frayée, en abré-

gérupta, dont la prononciation ne différait pas beaucoup de celle de notre route, qui en vient régulièrement. C'est un terme propre au domaine gallo-roman, qui ne se retrouve hors du français que sous forme d'emprunt.

A l'origine, le mot ne s'appliquait pas tant à une voie aménagée qu'à un itinéraire, comme on le voit par l'exemple (début du XIII^e siècle). C'est encore le sens habituel de route dans les pays de langue anglaise (prononcer comme en français), ou de ruta es pagno.

Si pendant longtemps, on a dit « les grands chemins », plutôt que « les grandes routes », c'est que route était telescope par un autre « route » avec le sens de bande, troupe indisciplinée. Celui-ci étant le féminin substantivé de rout, latin ruptum, ancien participe passé du verbe rompre, aujourd'hui supplanté par rompu. Ce rout, passé en Angleterre, où il survit

dans le sens de foule, nous est revenu avec une prononciation approximativement anglaise, raout, réunion mondaine. Derouter était autrefois débâter, comme en anglais, to rout. Il nous reste le substantif verbal dérouté. Au sens moderne, dérouter fut d'abord un terme de venerie ou de marine. Un routier était un soldat, faisant partie d'une route. On dit encore un vieux routier, pour un débrouillard. De nos jours le routier est un conducteur de camion sur longue distance, un coureur cycliste sur route, un scout âgé de plus de 17 ans (d'après le petit Larousse).

Dans les pays de l'Ouest, un routin est une petite route, un sentier. Une routine était aussi un chemin suivi par habitude, d'où le sens figuré, qui seul survit, et avec lequel le mot s'est répandu en Angleterre, en Allemagne, où il a donné routinier, expérimenté, et jusqu'en Russie, rutina (prononcer u comme ou et accentuer sur i).

BIBLIOGRAPHIE

Manuel de Composition des Bétons. — Méthode expérimentale Vallette par Roger **Vallette**, Ingénieur civil des Ponts et Chaussées, Ingénieur principal honoraire de la S.N.C.F. Préface de M. **Duriez**, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Inspecteur général des laboratoires du Ministère des Travaux Publics.

Le but du « Manuel de composition des bétons » est de faire une mise au point technique et pratique complète de la question du béton, sous toutes ses formes. L'auteur a intégré dans ce manuel ses précédents exposés, publiés depuis 1940, et ceux qui constituent son enseignement à l'Institut Supérieur du Béton armé de Marseille. C'est ce qui a conduit M. Duriez, dans sa préface, à écrire, notamment en parlant de l'auteur, de sa méthode et du présent manuel :

« Ses idées sur la technologie du béton sont connues, à nous les a déjà présentées dans plusieurs études, mais il y manquait un travail de synthèse que l'on aurait aimé avoir depuis longtemps sous la main. C'est maintenant chose faite.

« C'est une œuvre non seulement empreinte d'une grande originalité, qui ne ressemble à aucune autre, mais c'est aussi une œuvre longuement méditée, qu'une longue épreuve sur les chantiers a solidement charpentée.

« En vingt années de laboratoire, nous avons eu le loisir d'apprécier la valeur et l'efficacité de sa méthode de composition des bétons ».

Après un historique des mortiers et bétons (jusqu'en 1944) l'auteur aborde les études postérieures

qui fixent définitivement la question. Ces études comportent :

- Une recherche sur la résistance du béton en fonction du rapport gravier-sable
- L'examen critique de toutes les propositions passées, qui conclue à leur abandon
- La recherche rationnelle des compositions binaires courantes à granulats quelconques
- La recherche scientifique de la solution pratique du problème total du béton qui comprend les déterminations de la granulation et de la composition optimales, et dont l'appui physique ne pouvait être trouvé que dans la loi de Férét.

Les conditions des bétons sont ensuite exposées, en mettant en évidence l'importance du choix des granulats, les relations entre la résistance et la grosseur des bétons, les modalités d'emploi des divers bétons, l'influence de la mise en œuvre, l'action des adjuvants, le contrôle des bétons.

La détermination des compositions est traitée en détail avec les modalités pratiques, les modes opératoires, des exemples complets et la transposition aux chantiers.

Le « Manuel de composition des bétons » répond au vœu de tous les constructeurs (entreprises, Ponts et Chaussées, S.N.C.F., etc.), laboratoires du bâtiment et des travaux publics, ingénieurs-conseils, bureaux d'études, producteurs de matériaux de carrières et de chaux et ciments, contrôles techniques, élèves-ingénieurs du bâtiment et des travaux publics.

La Page des Retraités

I. — Cumul de retraites et de rémunération d'activité.

Le rapport moral présenté à la dernière Assemblée Générale du PCM, signalant que la loi de Finances pour 1963 avait allégé sensiblement les règles de cumul applicables aux fonctionnaires retraités. Les nouvelles dispositions sont contenues dans les articles 51 et 52 de la loi du 23 février 1963 (publiées au JO du 24-2-63) auxquels nos Camarades intéressés pourront se reporter.

Ces textes répondent aux recommandations formulées sur la question particulière du cumul des salaires et pensions par la commission d'étude des problèmes de la vieillesse (Commission Laroque) dans le rapport déposé par elle en 1961. Nous rappelons en effet, que la Commission après avoir constaté que la réglementation des cumuls alors en vigueur, tendait à décourager les fonctionnaires retraités de poursuivre une quelconque activité au service des collectivités ou établissements publics, s'était prononcée dans un paragraphe de ses conclusions générales pour la réduction ou la suppression « des obstacles qui à l'heure actuelle s'opposent à l'emploi ou au maintien en activité des personnes âgées ». Ainsi qu'on va le voir le nouveau régime s'inspire directement d'un avis exprimé devant la Commission par la Direction Générale de la Sécurité Sociale, avis qui préconisait un libre cumul pour les retraités à la limite d'âge et une interdiction de cumul des retraites accordées à des personnes « non âgées ».

La nouvelle loi porte essentiellement modification dans les conditions suivantes des articles 16 et 24 bis du décret du 29 octobre 1936 révisé à diverses reprises et de l'article L 133 du Code des pensions.

Avec l'ancien art 16 un retraité quelconque, quel que soit son âge, pouvait cumuler une pension avec une nouvelle rémunération mais seulement dans la limite

- soit du traitement du nouvel emploi
- soit du traitement ayant servi de base au calcul de sa pension
- soit de 5 fois le traitement de base de l'indice 100

Le nouvel art 16 ne fixe plus de plafond mais prévoit que le fonctionnaire admis à la retraite sur sa demande, avant d'avoir atteint la limite d'âge et qui reprend une nouvelle activité au service d'une des collectivités désignées à l'article 1 ne pourra bénéficier de sa pension qu'après avoir atteint la limite d'âge.

Des dérogations à cette règle ne sont prévues que

- pour les titulaires de pensions d'invalidité ou de pensions proportionnelles de sous-officiers
- lorsque la nouvelle rémunération n'excède pas le quart de la pension ni le traitement de l'indice 100

Rien ne vise plus le cas du retraité à la limite d'âge qui pourra cumuler librement sa pension avec une quelconque nouvelle rémunération.

En application du nouvel art 24 bis, le cumul de deux ou plusieurs pensions acquises dans des emplois successifs est, désormais possible sans les limitations précédemment prévues.

Enfin aux termes du nouvel art L 133 du code des pensions les retraités à la limite d'âge qui ne pouvaient antérieurement acquérir de nouveaux droits à pension dans un 2^e emploi, auront désormais la possibilité de le faire en renonçant à leur première pension jusqu'à la liquidation de l'ensemble de leurs services.

Signalons en outre que les paragraphes terminaux des articles 51 et 52 de la loi du 23-2-63 accordent aux intéressés une certaine faculté d'option pour le régime antérieur.

II. — Rétroactivité du nouveau mode de calcul des pensions d'invalidité des fonctionnaires défini par les articles 5 et 6 de la loi rectificative des Finances de 1962.

Nos démarches en faveur d'une rétroactivité qui aurait permis d'améliorer des situations pénibles résultant d'accidents de service, démarches qui s'appuyaient sur le fait que la loi du 31-7-62 fixait seulement de nouveaux tarifs applicables à des droits reconnus par la législation antérieure, ne paraissent pas avoir été prises en considération par le Ministre des Finances.

C'est en effet ce qui résulte d'une réponse de ce dernier à une question écrite de M. **Alduy** député parue au JO du 14 février 1963 page 2163 et que nous reproduisons ci-après.

« La question posée par l'honorable parlementaire « comporte une réponse négative. En vertu du principe de non-rétroactivité des lois le nouveau régime d'invalidité institué par l'article 6 de la loi « de finances rectificative N° 62-873 du 31 juillet 1962 « ne peut s'appliquer qu'aux militaires rayés des « cadres postérieurement au 3 août 1962, ainsi qu'aux « ayants cause de militaires décédés postérieurement à cette date. Il s'agit là d'un principe général « très strict qui est constamment appliqué notamment en matière de pension ».

Encore qu'il ne soit question dans cette réponse que de pensions militaires il est à prévoir que les instructions attendues sur l'application de la loi susvisée aux pensions d'invalidité des fonctionnaires civils s'inspireront du même principe restrictif et nous le regrettons.

] **Artigue.**

IMPORTANT

LA PAGE DU TRÉSORIER

Cotisations P.C.M. pour l'Exercice 1963

NOUVEAUX TAUX

Les taux des cotisations du P.C.M. pour l'Exercice 1963 ont été fixés par le Comité dans sa séance du 15 février 1963.⁽¹⁾

En activité.....	}	Ingénieur Général.....	50 F.
		Ingénieur en Chef.....	50 F.
En service détaché.....	}	Ingénieur.....	30 F.
		Ingénieur Elève.....	0
Hors cadres.....	}	Tous grades.....	20 F.
En disponibilité.....			
Démissionnaire.....			
En retraite.....		Tous grades.....	10 F.

Le versement de la cotisation est exigible dans le premier trimestre de l'Exercice en cours (Article 15 du Règlement intérieur) ⁽²⁾.

Pour plus de simplicité, vous pouvez verser immédiatement à titre d'acompte sur vos cotisations prochaines, une somme égale A CINQ FOIS VOTRE COTISATION ANNUELLE actuelle et vous serez ainsi tranquille pour cinq ans, à moins, évidemment, que vous ne changiez de grade entre temps.

(1) Ces taux concernent exclusivement les cotisations du P.C.M. ; ils ne comprennent pas, notamment, la cotisation de 5 NF par an pour le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; à la demande de ce Syndicat, cette cotisation peut cependant être versée au P.C.M.

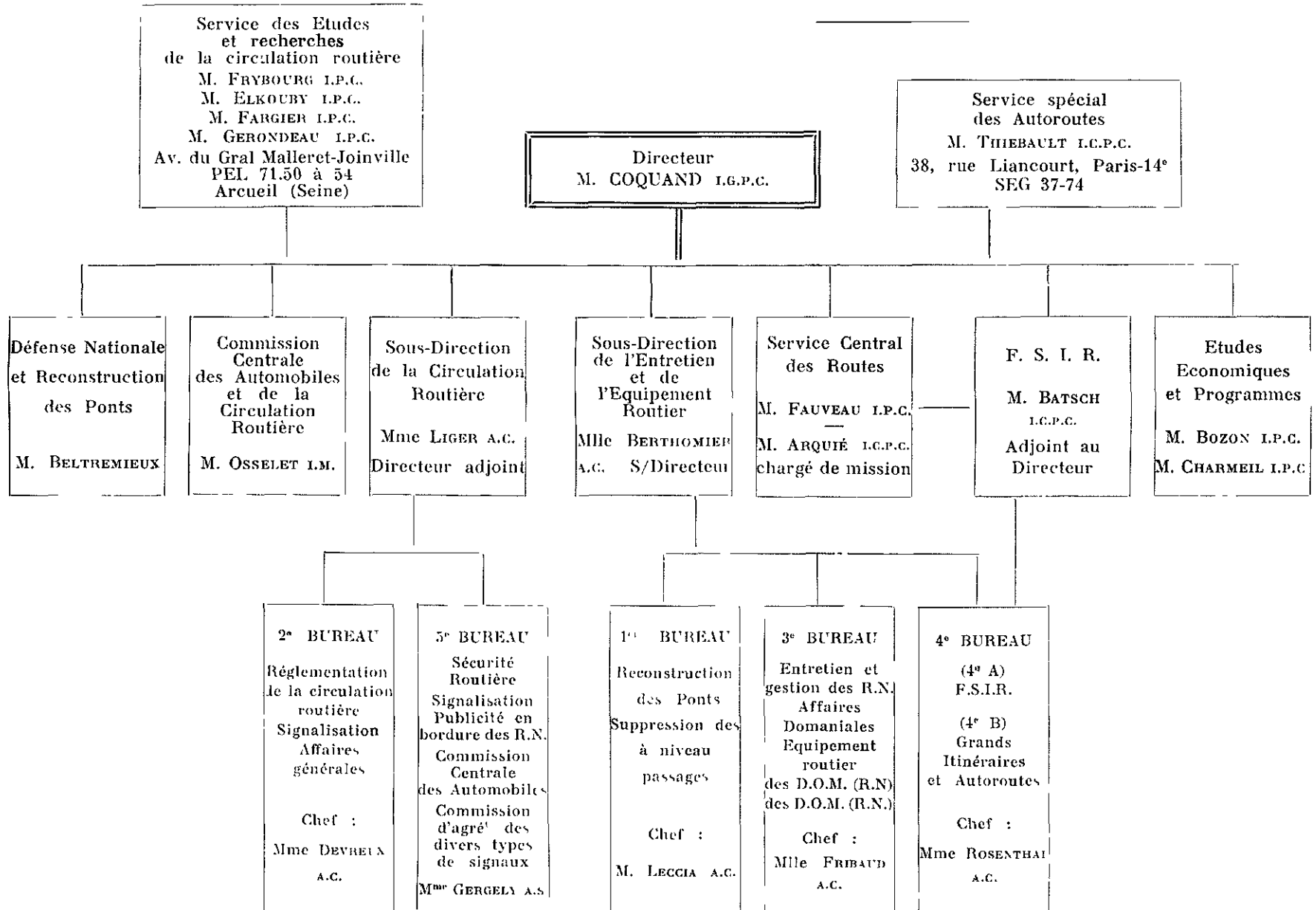
(2) Libellez toujours vos chèques bancaires et postaux à l'adresse impersonnelle

" Association du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères — PARIS-7 "

Le N° du Compte de Chèques Postaux du P.C.M. est PARIS 508.39

DIRECTION DES ROUTES

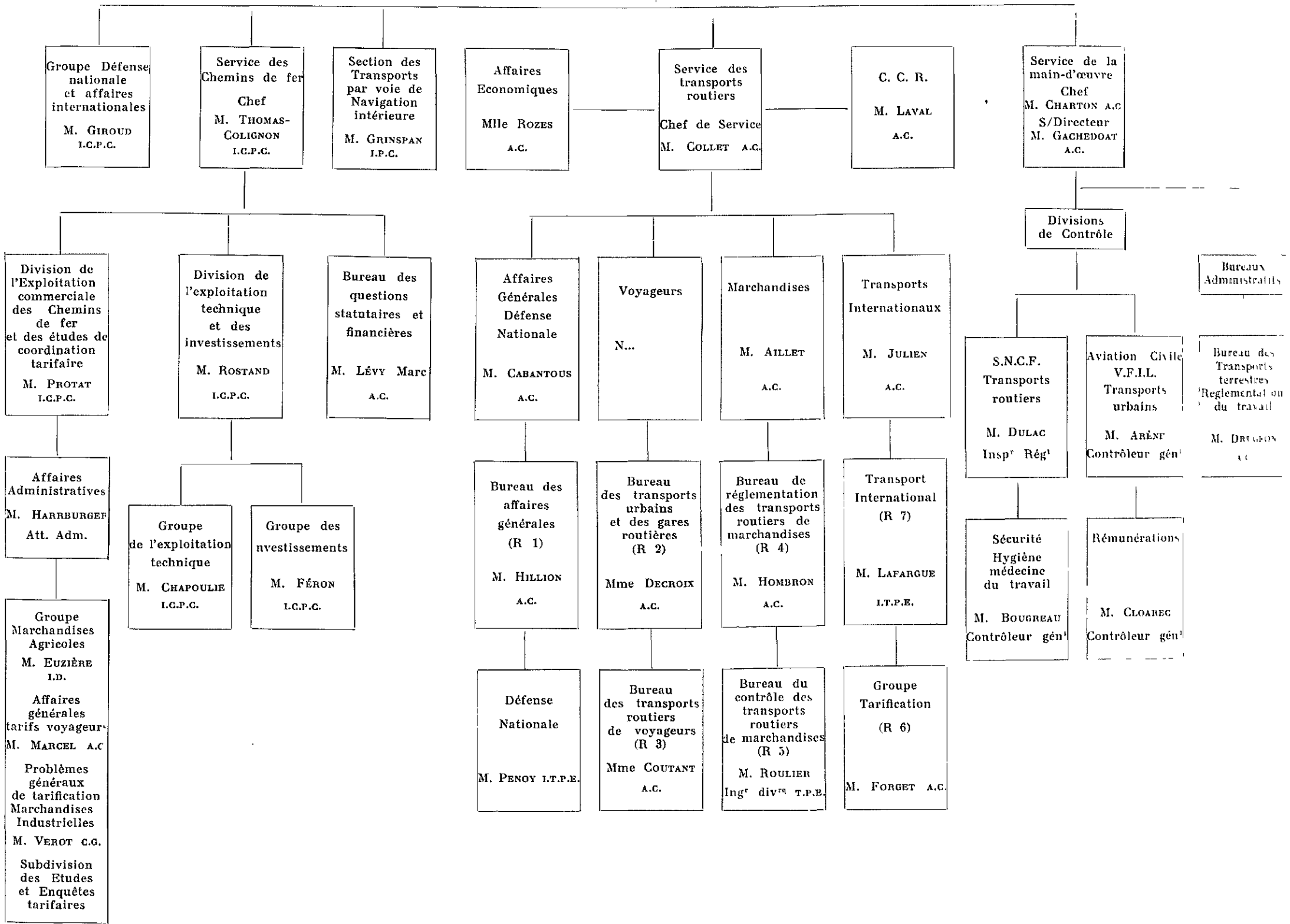
et de la CIRCULATION ROUTIÈRE



DIRECTION DES

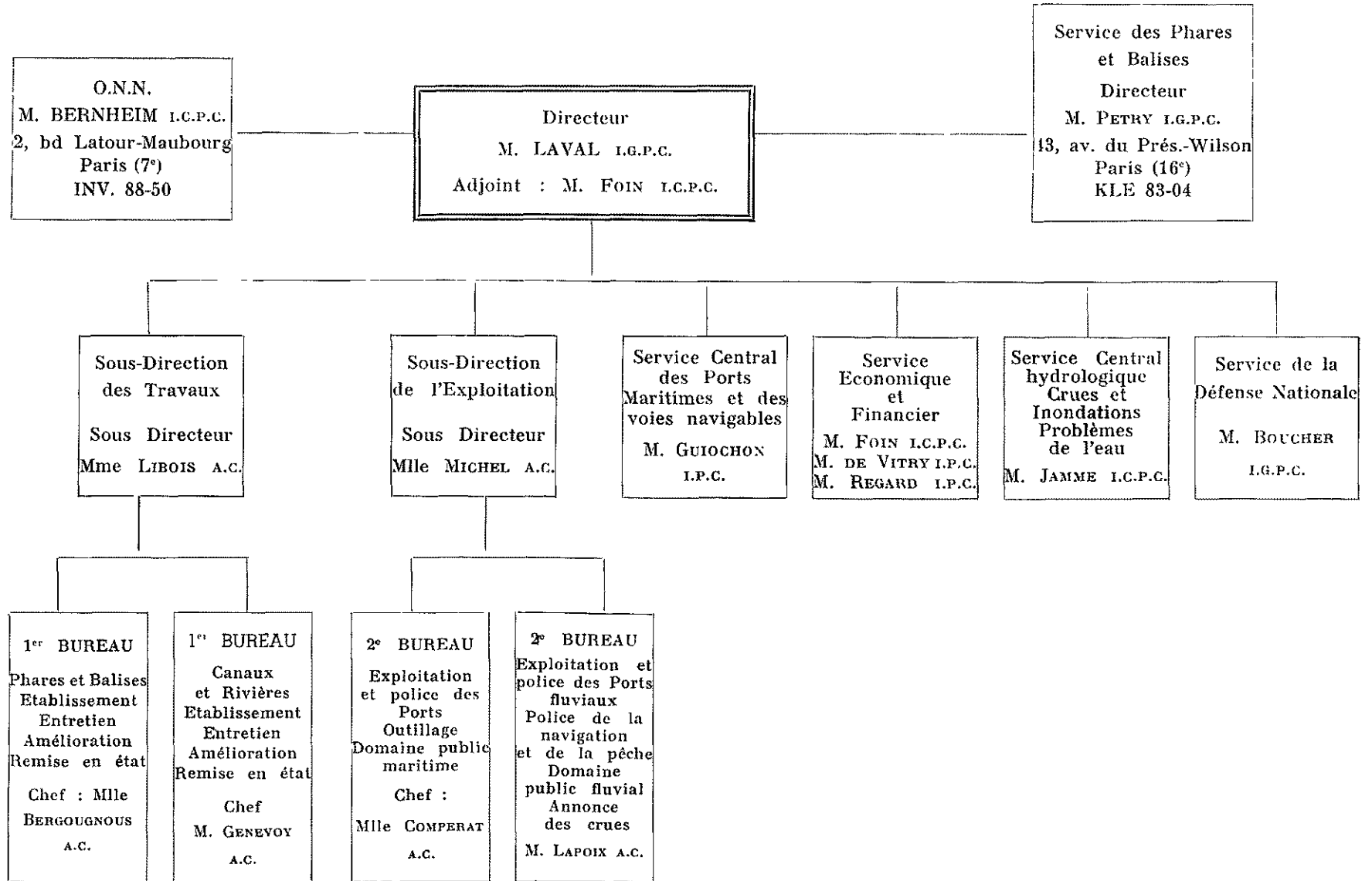
TRANSPORTS TERRESTRES

DIRECTEUR
M. CALLET
 Chef de service adjoint au Direct.
M. ARTAUD-MACARI
 A.C.

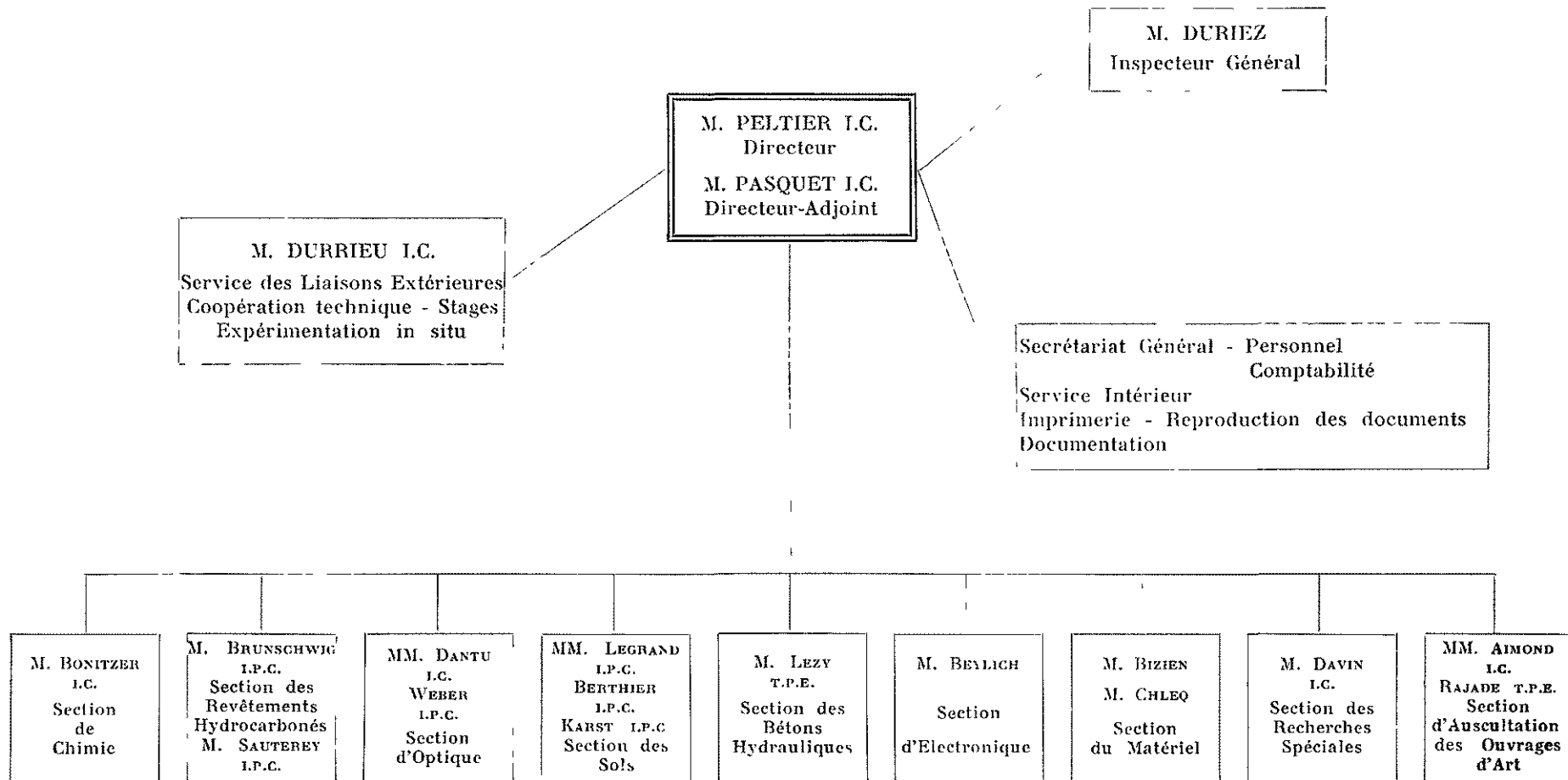


DIRECTION

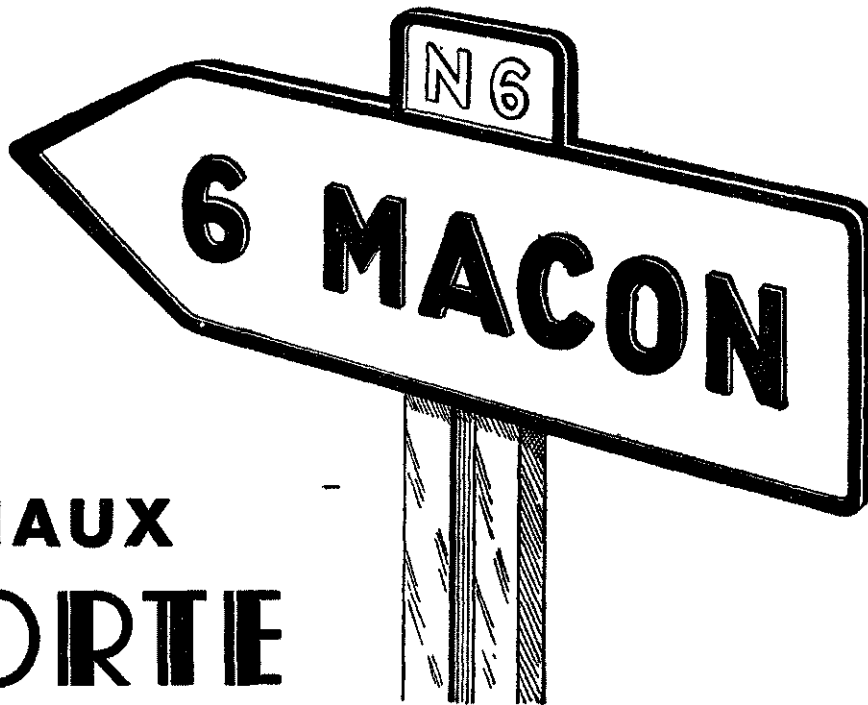
DES PORTS MARITIMES ET DES VOIES NAVIGABLES



LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES



NOTA - Il existe, en outre, des liaisons techniques horizontales, sous la forme de groupes de travail spécialisés.



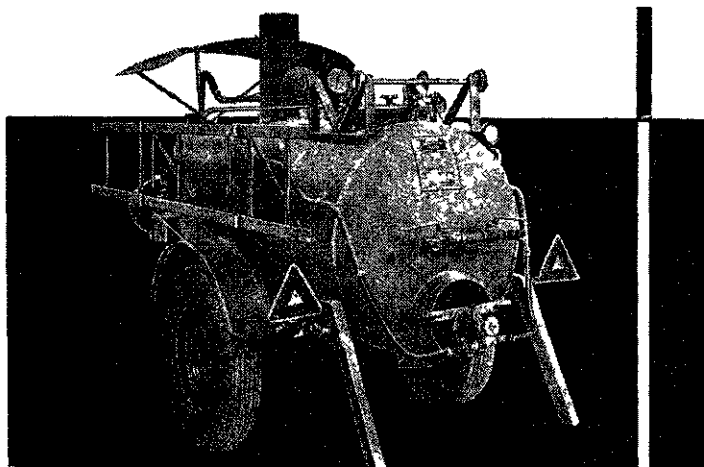
SIGNAUX LAPOSTOLLE

52, rue Etienne-Richerand - LYON

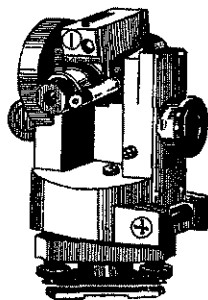
Entreprise agréée N° 9

CARACTÈRES et SYMBOLES EN RELIEF

"BEAUJOLIGHT"



RÉPANDEUSES D'EMULSION A FROID
RÉPANDEUSES MIXTES PAVAL 52
"TOUS LIANTS" Goudron et émulsion
Toutes capacités de 250 à 7000 litres



THEODOLITE DE
CHANTIER
Tous instruments
d'arpentage - Tables
à dessin.



BROUETTES METALLIQUES
PAVAL A 2 ROUES
à pneus increvables ou gonfla-
bles, à roulements à rouleaux
capacité: 110-150-200-250 litres

Publicité "La Vente Moderne" Lyon



DEMANDEZ
NOTRE
CATALOGUE
GÉNÉRAL

Plus de 30 années de spécialisation

OUTILLAGE
PAVAL

VALLETTE & PAVON S.A.

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 2 112 000 N.F.
30 à 38 rue Descartes VILLEURBANNE (Rhône) tél 84-64-97

FOIRE DE LILLE : du 27 Avril au 12 Mai