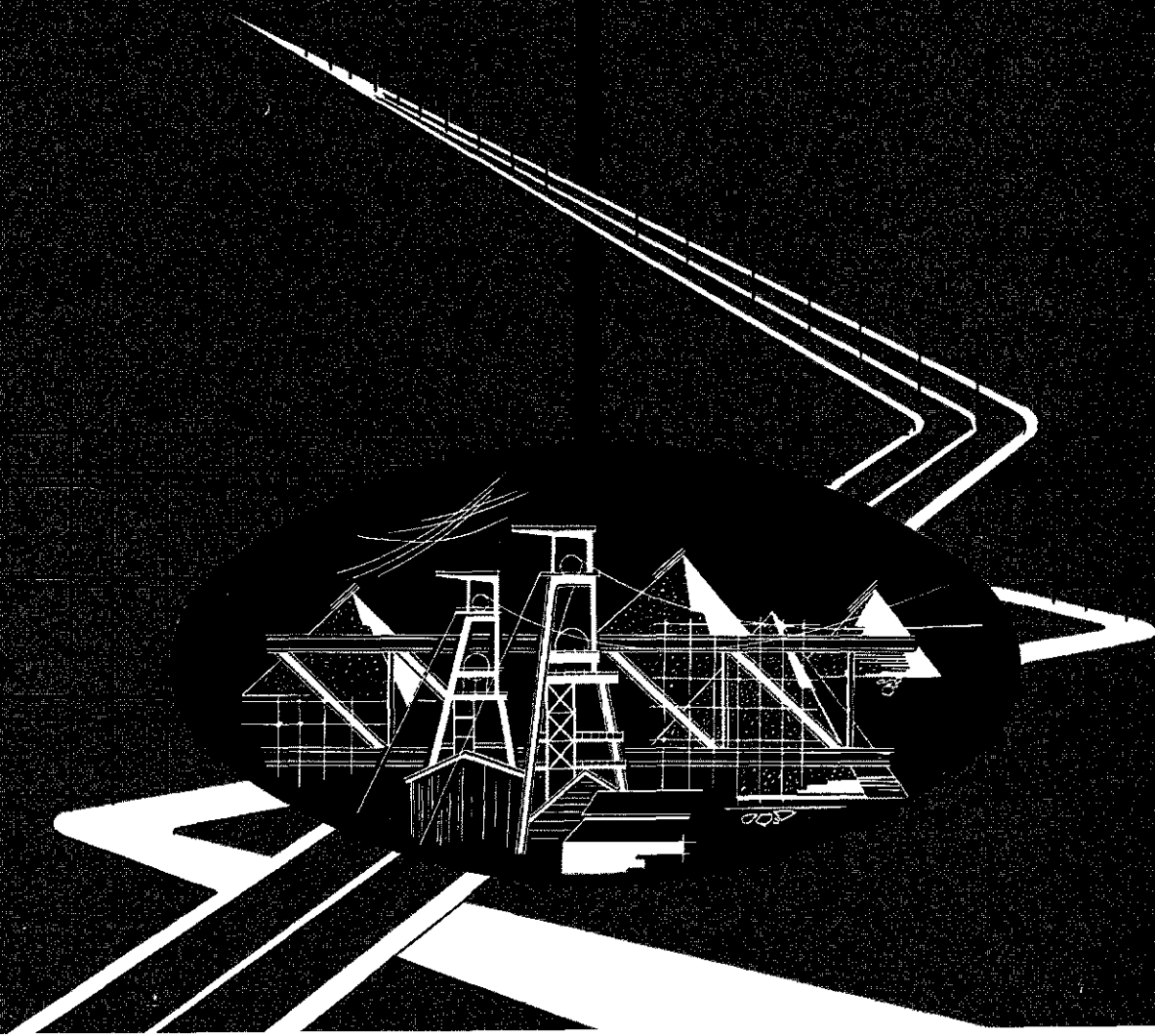


BULLETIN DU

# PCM

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS  
DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

28 Rue des Saints-Pères - Paris-7<sup>e</sup>



**ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
DES INGÉNIEURS  
DES PONTS ET CHAUSSÉES  
ET DES MINES**

SIÈGE SOCIAL .

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

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

**RÉDACTION :**

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

Téléphone LITré 25-33.

**PUBLICITÉ :**

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

Téléphone LECourbe 27-19.

## SOMMAIRE

La page du Trésorier .....	2
Remise de la Cravate de la Légion d'Honneur à M. Henri DAUVERGNE .....	3
Missions des Ingénieurs-élèves .....	5
Mariage, Décès .....	6
Conférence faite aux Ingénieurs-élèves de 3 <sup>e</sup> année de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées ...	7
Procès-Verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du vendredi 10 mai 1963 .....	11
Composition du Comité d'Administration du P.C.M.	12
Composition des Sous-Comités .....	13
Groupes d'Etudes du P.C.M. ....	14
Liste des Gagnants de la Tombola .....	14
Offre de Poste .....	14
Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs : Compte rendu de l'Assemblée du 5 mars 1963 ..	15
Mutations, Promotions dans le personnel .....	16
Bibliographie .....	19

**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.<sup>(1)</sup>*

---

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

---

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

*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 F 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**

# Remise de la Cravate de la Légion d'Honneur à M. Henri DAUVERGNE

*Ingenieur Général des Mines en retraite*

M. DAUVERGNE, le seul Ingenieur de nos Corps à avoir été par deux fois Président du P.C.M., a reçu le 21 mai la cravate de Commandeur de la Légion d'Honneur des mains de M. Michel MAIRICE-BOKANOWSKI, Ministre de l'Industrie Pour permettre à tous les Membres de l'Association et particulièrement à ceux qui ont connu M. DAUVERGNE comme Président de s'associer à l'hommage qui a été rendu à cette occasion à un grand serviteur de l'Etat, nous publions ci-dessous le texte de l'allocution du Ministre

Monsieur l'Ingenieur Général,

Le titre de Président du Conseil Général des Mines, dont s'honore le Ministre de l'Industrie, m'est aujourd'hui particulièrement précieux puisqu'il me vaut le privilège, de présider cette cérémonie à la fois solennelle et amicale

En effet, l'ordre national de la Légion d'Honneur — Il me plaît de rappeler en passant que sa création ne précéda que de quelques années celle, également napoléonienne, du Corps des Mines et du Conseil Général des Mines. — Notre grand ordre national disais-je, dont vous êtes chevalier depuis 1927 et officier depuis 1938, vous reçoit aujourd'hui au grade de commandeur Belle progression, symbole d'une carrière exemplaire dont j'aimerais rappeler — trop brièvement — le déroulement et les étapes principales

Fils d'un professeur de lettres, vous optez néanmoins pour les études mathématiques Vous êtes reçu à l'Ecole Polytechnique à dix-huit ans en 1911 et en sortez en 1914 — comme tous les premiers — dans le Corps des Mines La guerre cependant vous empêche d'entrer à l'école d'application Vous êtes mobilisé dès le 2 août 1914 au 43<sup>e</sup> Régiment d'Artillerie Coloniale En 1916 vous êtes blessé, cité à l'ordre du régiment et décoré de la Croix de Guerre.

Plus encore que le tribut du sang, c'est celui des souffrances d'une cruelle maladie contractée sur les champs de bataille que vous payez à notre patrie et c'est seulement après une coupure de plus de cinq années que vous pouvez compléter à l'Ecole des Mines votre formation technique et commencer enfin, le 16 avril 1922, votre carrière d'Ingenieur au Corps des Mines à Douai, puis à Caen

Vous commencez ainsi votre carrière véritable à plus de 30 ans, avec une santé ébranlée au point qu'elle allait vous empêcher d'écouter l'appel des siennes et de répondre aux Sociétés privées qui cherchaient à vous attirer par d'alléchantes propositions Mais à ceux qui observaient le début de cette carrière apparemment compromise vous alliez sans retard fournir l'exemple d'un éclatant triomphe des qualités de l'esprit et du cœur

Promu Ingenieur en Chef, vous êtes au début de 1928 appelé à l'Administration Centrale du Ministère des Travaux Publics, comme adjoint à l'Inspecteur General des Mines de Pontevès, Directeur du Contrôle du Travail des Agents de chemin de fer Vous allez pouvoir donner, dans ce poste délicat, la mesure de votre compréhension des questions sociales

Mais déjà votre activité dépasse ce cadre administratif, votre notoriété s'étend, vos conseils sont sollicités Dès 1930, vous entrez à la Commission Centrale des Automobiles, dont je reparlerai En 1932, les Présidents du Touring Club de France et du Motorcycle Club de France demandent à votre Ministre, dans le cadre d'une campagne contre le bruit — déjà ! — de vous autoriser à faire partie du jury d'un concours de silencieux pour moteurs de motocyclettes et pour moteurs marins hors-bord Ce n'est qu'un commencement et votre activité dans ce domaine automobile ne cesse de s'étendre.

Appelé le 19 janvier 1936 par la confiance et l'estime de tous vos Camarades des Ponts et Chaussées et des Mines à la présidence de leur Association professionnelle, le P.C.M dont vous étiez depuis longtemps déjà vice-Président, vous vous donnez corps et âme à cette nouvelle tâche que vous conservez presque sans interruption jusqu'au 8 juillet 1945, puisque, fait unique dans les Annales de l'Association, vous êtes élu une seconde fois Président Au moment même où l'agitation sociale accroissait les charges et les responsabilités du service administratif, dont vous devenez directeur en 1939, et où l'arbitrage de nombreux conflits sociaux vous était confié, vous donnez au P.C.M une impulsion nouvelle, particulièrement bénéfique au moment où, à l'approche de la guerre les cadres de la fonction publique étaient en pleine évolution C'est ainsi qu'après avoir animé la Fédération des Cadres Supérieurs Technique, groupant les Corps de Fonctionnaires Civils recrutés à l'Ecole Polytechnique, vous participez activement à la création de la « Fédération nationale des Corps de l'Etat et cadres des Administrations publiques » dont vous assumez bientôt la présidence, traçant ainsi la voie, en dehors de toute appartenance politique, à l'actuel

Comité d'étude et de liaison pour la Défense de la Fonction Publique Promu Inspecteur Général, vous restez pendant la guerre au milieu des écueils que chacun peut imaginer et les difficultés que nous avons tous connues, à la tête du Service de la Main d'œuvre dans les transports et lorsqu'en 1944, vous revenez au sein de la Direction des Mines qui, entre temps, a été détachée du Ministère des Travaux Publics pour constituer une des bases du jeune Ministère de la Production Industrielle, le Ministre des Travaux Publics attire l'attention de mon prédécesseur sur l'opportunité de vous confier un poste « où votre valeur personnelle et votre compétence en matière d'organisation économique et sociale puissent être utiles à l'Etat »

Aussi bien vous confie-t-on alors le Service du Charbon, chargé d'assurer à l'économie française ce « pain de l'industrie », alors que notre pays, épuisé par l'occupation, entame le difficile combat de son relèvement. Votre action à la tête de ce service, que vous avez dirigé jusqu'en 1959, est encore trop proche pour qu'il me soit nécessaire de m'étendre longuement à son sujet.

Entré au Conseil Général des Mines en 1941, vous assumez à la fois les deux fonctions si difficilement conciliables de haute administration et de conseil. Au sein de l'éminente assemblée, dont la réputation franchit nos frontières, vous avez accompli en vingt ans une œuvre qui force le respect. Particulièrement attaché à toutes les questions intéressant les statuts du personnel, les écoles, les problèmes sociaux, vous avez acquis dans ce domaine une compétence et une autorité exceptionnelles, dues sans doute à vos connaissances techniques et juridiques mais aussi à votre culture et à vos qualités humaines.

Cette double tâche, cependant, ne satisfaisait pas encore votre désir de servir. Sollicité de toutes parts, vous apportez un concours actif à de multiples organismes parmi lesquels je citerai seulement la Caisse de compensation des prix des Combustibles Minéraux Solides, dont vous étiez Président, les Houillères du Bassin de Blanzy, le Comité Consultatif de l'Utilisation de l'Energie.

Toujours attentif aux problèmes de l'organisation matérielle de vos services, vous professez à l'Ecole d'Organisation scientifique de travail du Comité National de l'Organisation Française, un cours qui fait autorité sur « la Coordination et le Contrôle dans les Administrations Publiques ».

Mais je veux faire une place à part à la Commission Centrale des Automobiles et de la Circulation Générale, à laquelle vous avez donné le meilleur de

vous-même pendant plus de 33 ans. Confirmé à la présidence de cette Commission en 1947, vous allez animer de bout en bout l'élaboration de la mise au point du Code de la Route et de ses arrêtés d'application, qui voient le jour en 1954. Bien que la circulation automobile ait triplé depuis lors, ce texte était si bien conçu et rédigé que seules des modifications mineures lui ont été apportées à ce jour.

Si grande est votre autorité dans le domaine automobile que l'on n'hésite pas à vous confier les présidences de la Commission des Projecteurs, de la Commission des Incapacités physiques, du Comité d'études de l'Aménagement des véhicules, du Comité d'étude contre le bruit des automobiles et du Comité d'étude contre la pollution de l'Atmosphère par les Automobiles. A ces titres multiples, vous êtes appelé à faire entendre la voix de la France dans les nombreuses réunions internationales.

A ceux qui pourraient craindre qu'une telle somme de travail — et d'une telle qualité — ait été fournie au détriment de votre vie privée, vous offrez cependant l'image d'un époux et d'un père attentif, d'un propriétaire terrien avisé, d'un chasseur passionné et d'un esprit largement cultivé. En cherchant le secret d'une activité aussi féconde, je crois bien l'avoir trouvé plus encore dans vos qualités de cœur que dans les qualités de votre intelligence. Vous avez toujours en effet su gagner la confiance de ceux qui vous approchaient et, en vous penchant sur leurs problèmes, tendre toutes leurs énergies vers le but commun. Les anciens collaborateurs et collègues qui vous entourent ne me démentiront pas.

Vous avez réalisé ainsi une très belle synthèse de l'idéal classique de « l'honnête homme » et des exigences de l'ingénieur de l'ère atomique, avec ce sens du bien public qui fait les grands serviteurs de l'Etat. Vous avez donc été pleinement fidèle à la vocation du Corps des Mines sur lequel je suis heureux et fier de pouvoir m'appuyer dans l'exercice des responsabilités qui m'incombent au sein du Gouvernement.

Nulle distinction ne pouvait donc être plus méritée, Monsieur l'Ingénieur Général, que celle que le Gouvernement vient de vous conférer au soir d'une éminente carrière. Vous me permettez d'exprimer aussi ma gratitude personnelle pour les services que vous avez rendus à mon Administration, et, sachant que pour vous la retraite ne saurait signifier le repos, de formuler le vœu que vous apportiez encore longtemps au pays le concours de votre intelligence et de votre dévouement.

## MISSIONS DES INGÉNIEURS-ÉLÈVES

*Le Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées nous fait savoir que c'est avec un vif plaisir qu'il voit le Bulletin de l'Association publier des études sur la formation des Ingénieurs et spécialement sur l'Ecole. Elles prouvent que nos Camarades sont conscients de l'importance de ces problèmes et qu'ils sont désireux d'y apporter un concours accru.*

*Il remercie tous les Camarades qui ont bien voulu parrainer des élèves de l'Ecole et par avance tous ceux qui cet été accueilleront nos jeunes Camarades en mission et feront leur possible pour rendre ces missions intéressantes.*

*Le Président du P.C.M. remercie tous les Camarades de leur aide et attire leur attention sur l'intérêt qui s'attache à ce que les missions des élèves de l'Ecole soient aussi utiles et profitables que possible, c'est-à-dire que leur cadre doit être défini malgré l'époque à laquelle elles se déroulent. Les réflexions des jeunes Camarades, publiées ci-dessous sont à cet égard intéressantes.*

*Le Comité de Rédaction.*

Nous remercions tout d'abord le P.C.M. d'avoir ouvert les pages de sa Revue aux Ingénieurs-élèves, et de leur avoir ainsi permis de s'exprimer à tout le Corps. Nous assurons également tous les ingénieurs, qui nous ont reçu l'été dernier en stage de notre gratitude, pour avoir initié leurs jeunes Camarades à une tâche qui de l'école leur apparaît un peu mystérieuse. Après l'expérience d'une année d'école et d'un stage en service, il nous semble bon de dire comment à notre avis un stage doit s'intégrer dans la « scolarité ».

### 1°) Nous intéresser à nos études.

Cette première année d'école nous a fait découvrir des techniques assez variées, dont nous n'entrevoions pas toujours, au contact un peu austère des cours, toutes les portées pratiques de leurs applications et pour lesquelles nous n'éprouvons pas au départ un intérêt exubérant. Une première raison tient dans une **mutation** qu'il est nécessaire d'opérer dans nos esprits que l'X a trop habitués à se complaire dans des raisonnements mathématiques parfaits, et à se mouvoir dans les hautes sphères de la théorie pure, assez enthousiasmante il faut le reconnaître. Et ce contact de notre esprit avec une technique parfois terre à terre et généralement très approximative, est assez dur sinon décevant. Une deuxième raison provient de notre **méconnaissance du métier futur** qui nous attend. Il est manifeste de constater combien nos Camarades T.P.E., qui ont pratiqué déjà cinq années au moins, portent de l'intérêt aux cours, y trouvant données et réponses à beaucoup de problèmes qu'ils ont déjà rencontrés. Nous ressentons énormément le besoin d'un but à donner à ces deux années d'école, et nous éprouvons beaucoup de difficultés à intéresser notre esprit à ces études dont nous ne savons pas l'aboutissement, et dont à aucun moment nous ne sentons ni revoir le rapport avec des réalités concrètes, des exigences pratiques.

Ainsi nous réjouissons-nous de la formule nouvelle dont bénéficient nos Camarades de la promo 1959. Ce parrainage par des ingénieurs en service répond à ce désir de chacun de se plonger rapidement dans les réalités du métier, de voir concrètement des techniques appliquées, de découvrir la nature du métier par des contacts et échanges fréquents. C'est alors que les études à l'école reprennent leur valeur. Notre esprit un peu lassé d'apprendre pour apprendre, a besoin d'être « Intéressé ».

Nous souhaitons beaucoup que cette formule nouvelle soit exploitée dans tous ces domaines.

### 2°) Stage = Responsabilité effective.

Nous sommes partis en stage ayant tout à découvrir aussi bien des responsabilités d'Ingénieur, que des techniques utilisées. C'est à cause de cela je crois que nous n'en aurons pas pleinement profité. Pour qu'un stage d'un mois ou deux soit fructueux, il faut une participation du stagiaire donc qu'une responsabilité lui soit confiée et partant qu'il ait une connaissance profonde du métier ou d'un de ses aspects au moins.

L'une des qualités qui doit faire la valeur d'un Ingénieur de nos Corps est l'**initiative**. Seule une responsabilité à assumer peut développer en nous ce goût. C'est pourquoi je pense que nos stages qui sont **visites et informations** à haute dose ne sont **pas valables**, car nous en sommes rapidement lassés. C'est à travers cette responsabilité que nous apprendrons à utiliser avec intérêt les divers organes du service, l'Ingénieur en place apportant avis, recommandations et corrections dans les questions plus précises que nous aurons à traiter. Cette conception peut donner une justification aux honoraires qui nous sont alloués lors des stages.

Il est certain que les Ingénieurs en Chef hésiteront à nous donner des responsabilités s'ils nous savent incompetents et pensent a priori que ce que

nous cherchons en stage ce sont des vacances agré- mentées de visites et de quelques lectures orientées Et bien non ! Nous voulons apprendre notre métier et n'avons plus envie du tout de perdre deux années à profiter de la capitale Certes c'est une façon de dé- velopper en nous le goût de l'initiative, mais alors que les cours ne soient plus obligatoires et que l'Ecole ne s'appelle plus « Nationale des Ponts et Chaussées »

Après une année d'étude à l'Ecole sous les deux aspects :

- **parrainage**, donc initiation au métier de l'ingénieur,
- **études proprement dites**, ce qui signifie cours mais également visites de chantiers nombreuses, expli- cations sur le tas,

nous devons être à même de prendre en charge une responsabilité

### 3°) Déroulement des stages.

Nos stages se sont déroulés de façons assez di- verses suivant les régions dans lesquelles nous nous trouvons, et les Ingénieurs qui nous ont pris en charge Mais d'une façon générale nous avons beau- coup regretté d'arriver dans les services à un mo- ment où l'activité est assez réduite, et où de nombreux Ingénieurs sont en congé

La moitié d'entre nous est restée un mois dans un service et a passé un autre mois soit en Outre Mer soit dans un service détaché de l'Etat, soit même dans une entreprise Ceux qui ont bénéficié de cette formule ont été très satisfaits de découvrir un peu ces partenaires du Service des Ponts Ils y ont par- fois fait un travail très intéressant Nous reparlerons un peu plus loin des stages Outre-Mer

Pour la plupart une première partie du temps a été consacrée à la visite des différents organes du ser- vice, l'autre partie à la discrétion du stagiaire et de l'ingénieur, a été utilisée en visites de chantiers, con- tacts avec les organismes locaux, lectures de dossiers, étude des réalisations plus particulières à une ville ou un arrondissement (Autoroute, constructions sco- laires) C'est d'ailleurs assez fréquemment pour essayer de profiter un peu de nos stages que quelques- uns ont cherché à regarder de façon un peu soutenue l'une ou l'autre de ces particularités Ce qui leur a permis d'écrire quelques pages et de mettre en titre « **rapport de stage** ». Quelques uns ont eu la chance

de se trouver au voisinage de grands chantiers (Tun- nel sous le Mont-Blanc, barrages, etc.) Ces visites sont extrêmement intéressantes et le stage est une occasion très favorable de les faire Mais malgré tout, le stage doit être un premier contact avec le métier, et son aspect administratif, et non pas l'occa- sion de rattraper les manques d'une année de scola- rité dans les matières techniques

### Stages Outre-Mer.

Les stages Outre-Mer répondaient à un autre but Permettre à ceux d'entre nous, désireux de débiter leur carrière dans la coopération technique, de confir- mer ou d'infirmer leur choix Les impressions sont restées très différentes et très dépendantes de **la per- sonne du Directeur des Travaux Publics du pays**. Suivant son audience auprès des gouvernements, les ingénieurs ont des responsabilités plus ou moins effectives Les activités sont très variables et elles sont parfois très réduites Il est apparu également que dans des villes très accueillantes, dans un cadre souvent magnifique, la population européenne dé- croissant beaucoup, le cadre social **s'estompait forte- ment**. Cela signifie, fort heureusement que les au- tochtones commencent à se prendre en charge eux- mêmes, cela explique également que la position de beaucoup d'Ingénieurs français soit fort **imprécise**. Il n'en reste pas moins qu'un travail important de- meure à faire partout qui nécessite un certain désin- téressement

### Conclusions.

Ces semaines passées au contact d'un ingénieur, d'un service, de problèmes concrets, vous ont cer- tainement donné une idée de ce qu'était le service ordinaire, ceux qui ont passé une semaine ou deux en binôme avec l'ingénieur ont découvert un peu ce qui était sa tâche, en quoi consistaient ses responsa- bilités, ses prérogatives **Mais**, nous espérons que dans les années prochaines, nos Camarades recevront cette formule **pendant l'année** et pourront aller plus loin que nous dans leur stage, prendre une respon- sabilité effective et se **mesurer** un peu à la tâche qui les attend

Pour la promotion,  
Le représentant de la promotion,  
**D Becker,**

---

### MARIAGE.

Notre Camarade André **Duminy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Beauvais, fait part du ma- riage de M Jean **Duminy**, Ingénieur ETP, son fils, avec Mlle Brigitte **Moisand**, qui sera célébré le samedi 8 juin 1963 à 11 heures en l'Eglise de Longchamp (Côte-d'Or)

### DÉCÈS.

Notre Camarade Louis **Tailhan**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Alger, nous prie de faire part du décès de son fils Jean Claude, survenu acci- dentellement en Allemagne le 23 mars 1963

On nous prie de faire part du décès de M Robert **Bouderlique**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Angers

## CONFÉRENCE

faite aux Ingénieurs-Élèves de 3<sup>e</sup> année de l'École Nationale des Ponts et Chaussées

par

**M. POUSSE**

*Inspecteur Général de l'Algérie*

Messieurs,

Permettez-moi, d'abord, de remercier votre Directeur, M l'Ingénieur Général **Brunot**, pour les termes bienveillants dans lesquels il a bien voulu me présenter à vous, et de le remercier, également, pour avoir si obligeamment permis que cette conférence qui, je vous rassure, ne sera pas très longue, soit faite sous le toit même où l'enseignement prestigieux qui vous est donné fait de vous une élite précieuse et recherchée

Permettez moi aussi de remercier, spécialement :

M l'Inspecteur Général **Gosselin**, ancien Directeur des Travaux Publics de la Tunisie,

et M l'Ingénieur Général **Giraud**, ancien Directeur Général des Travaux Publics de l'Algérie

J'aurais voulu pouvoir y ajouter les noms de M. l'Ingénieur Général Saigot, ancien Directeur Général de l'Algérie et celui de M l'Ingénieur Général **Coupric** qui a si longtemps servi au Maroc, mais ils n'ont pu, ni l'un ni l'autre, se libérer de leurs obligations

car j'ai souhaité que ces hommes soient présents aujourd'hui, et se placent entre vous et moi Ils appartiennent, en effet, à cette longue cohorte de grands bâtisseurs et de grands administrateurs qui ont écrit ; je devrais plutôt dire qui ont imprimé dans le sol, les derniers chapitres de l'histoire économique de l'Afrique du Nord et, plus particulièrement, de l'Algérie

Leur présence et le rappel de leur nom, ici, constitue un témoignage, un témoignage qui était nécessaire pour me permettre, et pour vous permettre aussi, d'enchaîner l'avenir sur le passé

J'aurai une attention particulière pour M l'Ingénieur Général **Mathieu**, ancien Directeur des Travaux Publics de Tunisie, Président du PCM et pour M l'Ingénieur en Chef **Boilot**, qui représente l'Algérie au sein du PCM, et dont la présence ici, aujourd'hui, est plus qu'une marque de sympathie à mon égard, mais aussi, j'en suis sûr, une démonstration de leur soutien Je les en remercie donc de tout cœur

Mais je me garderai d'oublier dans mes remerciements quelques-uns de vos jeunes anciens, qui ont

servi sous ma houlette en Algérie, et dont la présence me démontre, s'il en était besoin, qu'ils n'en ont pas gardé un trop mauvais souvenir

Enfin, M le Directeur **Spinetta**, pris par des devoirs dont il n'a pu se dégager, me charge de vous transmettre ses regrets de ne pouvoir se trouver parmi vous Il m'a également chargé de vous dire l'intérêt qu'il portait au thème que j'ai choisi, en souhaitant fortement que je sois entendu.

✱

Et j'arrive ainsi à mon sujet .

Vous vous êtes certainement demandé, Messieurs, pour quelle raison je suis venu vous parler et surtout vous parler aussi près du moment où vous allez enfin prendre pied dans le réel et vous engager dans la voie que votre destin d'Ingénieur d'Etat vous prépare mais que vous avez le pouvoir d'infléchir

Si cette question m'avait été posée, j'aurais répondu à ceux à qui la réponse ne serait pas apparue, et il n'y en a probablement pas, j'aurais répondu sans détour ceci

Je suis venu vous intéresser à l'Algérie et, en même temps, susciter chez quelques uns d'entre vous, et je ne m'adresse pas seulement aux Ingénieurs du Corps des Ponts, le désir d'y servir

Je le fais au nom de la Section du PCM d'Alger, mais aussi à la demande de M le Ministre des Travaux Publics de l'Algérie, M **Boumendjel**. Mais je ne vous cacherai pas que c'est moi qui ai eu l'initiative de cette rencontre,

... ..

Je ne dois cependant pas vous cacher que je ressens le caractère à la fois insolite, et pourtant naturel, de ma présence ici, à cette table et en ce lieu

Je ne suis pas un X, je ne connais de cette maison que son lustre et ses brillants produits J'ai découvert, cependant que j'en étais étroitement solidaire et que ce sentiment me donnait le droit de parler à vos consciences et de remuer en vous la part de générosité qui est l'apanage de vos jeunes années

Mais je suis, par contre, un authentique pied-noir Et c'est pourquoi mes propos seront marqués par une chaleur particulière et une sorte d'obsession



charnelle que j'espère vous faire découvrir et partager

Je suis effectivement né en Algérie j'y ai passé toute mon existence à un an près.

Mon père était Directeur d'Ecole de l'Enseignement des Indigènes, comme l'on disait alors Mes compagnons de classe ont donc été, jusqu'à 12 ans, des petits Kabyles, puis des Arabes Pour ces derniers, c'était à Melouza, un nom qui est devenu tristement fameux

J'avais 18 ans quand j'ai tracé mon premier chemin vicinal Je revois encore le caroubier épais qui en était le terme, la source secrète et le gros rocher qui le jalonnaient, le grand frêne que j'ai sauvé de l'abatage C'était en Kabylie Je revois aussi mon cuisinier, mon porteur et la tente rouge paisiblement dressée à l'ombre d'un bois d'oliviers

Puis les hasards de l'Administration m'ont conduit vers bien d'autres tâches Des routes et des pistes, des endiguements de rivières, des travaux de défense et de restauration des sols; des centaines et des centaines de milliers d'arbres plantés; des pépinières et des vergers d'essai; des captages et des distributions d'eau, des forages profonds, des bâtiments de toutes sortes, des ports et, pour finir, des aérodomes Pour ces derniers, j'en ai construit et équipé 60 en dix ans.

Cette énumération, que je fais sans emphase, croyez-moi bien, n'a rien d'exceptionnel Tous les ingénieurs qui ont servi en Algérie, suffisamment longtemps, peuvent en faire d'analogues Elle démontre simplement, et c'est là mon intention, la diversité des tâches qui attendent et s'offrent à qui veut les assumer

Cette diversité, associée aux changements de résidence qu'elle a imposés, m'a valu de connaître à peu près tout le pays Il est peu de noms de lieu qui n'éveillent en moi le souvenir précis d'un faciès géologique, d'un système hydrographique, d'un climat, des hommes et des problèmes économiques qui les concernent

. . . . .

Tout ceci, c'est l'aspect positif  
Mais il y a l'autre  
L'autre ?

— C'est les 3/4 de ma famille qui, depuis 8 à 12 mois, a dû s'installer sur cette rive-ci de la Méditerranée; le dernier quart devant l'y rejoindre avant un an

— C'est une villa construite à Oran il y a dix ans, et dont les arbres que j'avais plantés de mes mains attendaient ma retraite, et que je ne puis plus habiter.

— C'est, pour finir, un certain nombre de tombes qui vont vieillir seules

Vous retirerez de cette opposition, je le pense, que je puis valablement vous parler de l'Algérie et que je le fais, n'en doutez pas, en pleine sérénité.

Qu'est-ce que l'Algérie pour les ingénieurs que vous êtes ?

— Un territoire quatre fois grand comme la France.

— Dix millions d'habitants, dont un million d'éuropéens comme on dit là-bas, ces derniers étant réduits à 100 000 maintenant

— 300 habitants au km<sup>2</sup> en Kabylie,

45 dans la partie nord du pays,

0,3 au Sahara

— 2 m d'eau par an sur les hauts sommets du Djurdjura, la chaîne des Babors et Collo

80 cm à Alger,

25 mm au Sahara, en faisant des moyennes sur dix ans.

— La courbe 300 m/m, qui marque la limite du blé, passe à 150 Km à peine en bordure du rivage Nord, sur la Méditerranée

— Un pays de marnes, de calcaires et de grès, avec assez peu de roches éruptives.

— Une géologie simple qui se lit en général à livre ouvert et qui enchante celui qui accepte de ne pas négliger cet aspect de notre métier.

— Un relief qui n'a atteint nulle part sa stabilité.

— Des phénomènes d'érosion des sols d'une ampleur extraordinaire qui dévorent les terres cultivables et combient les réserves de nos barrages

— Cultures essentielles les céréales et la vigne

— Dans le sous-sol, comme vous le savez, des minerais divers, du pétrole et, surtout, du gaz qui ouvre l'Algérie sur sa phase industrielle

— D'admirables paysages, avec une variété qui n'épuise pas la curiosité et l'intérêt et qui assurent d'immenses possibilités touristiques Des vestiges prestigieux appartenant aux civilisations successives Des phases de préhistoire faciles à approcher

— Une population et des mœurs très variées un montagnard kabyle, un arabe des Hauts Plateaux, un mozabite, les nègres des oasis sahariennes, les touaregs, sont très différents les uns des autres

— Sur une population active de 2 500 000 hommes, les 2/3 souffrent du chômage ou du sous-emploi

— L'accroissement de la population se fait à une cadence telle que cette population aura doublé en 25 ou 30 ans

— Le revenu national, par tête d'habitant, est le 1/5 de celui d'un français

— La consommation d'énergie par habitant, exprimée en tonnes d'équivalent charbon, est le 1/10 de celle d'un français

— La production intérieure globale est le 1/20 de celle de la France

— Un budget comme celui de la Société Nationale des Chemins de Fer d'Algérie est le 1/50 de celui de la SNCF

L'Algérie se range donc parmi les pays sous-développés.

Mais ce n'est pas, pour autant, un pays pauvre

Sur le plan agricole, qui est le plan essentiel pour le moment, l'amélioration des sols, l'irrigation, l'aménagement des zones steppiques, la modification des méthodes culturales, l'équipement rural, l'organisation planifiée des marchés intérieur et extérieur, doivent entraîner un progrès important de l'agriculture algérienne

Enfin, ses ressources minières et ses réserves d'énergie rendent réalisable une industrialisation d'envergure. Le problème de la main-d'œuvre ne se posant pas ; c'est affaire de capitaux et de cadres techniques. Il ne peuvent pas ne pas être trouvés.

Cette enveloppe matérielle et son potentiel humain orientent et commandent les activités publiques. La part que les travaux publics y ont toujours eue ne pourra, après la pause actuelle, que gagner en ampleur

\*

Qu'attend-on aujourd'hui, en Algérie, d'un jeune ingénieur des Ponts ?

L'Algérien courant attend « des techniciens »

Ce mot couvre toutes ses impatiences, prélude à toutes ses ambitions et calme ses appréhensions. Mais l'Algérien courant n'est pas toujours en état de saisir les différents niveaux de technicité, comme d'admettre une certaine unité de technicité, ainsi que la nécessité de disposer d'une hiérarchie de techniciens

Qu'importe

Il y a place en Algérie pour des missions très diverses :

D'abord, des postes à l'Administration Centrale auprès de chacune des trois directions techniques sur les quatre que compte cette Administration Centrale et qui comprennent :

- une Direction de l'Infrastructure
- une Direction des Transports
- une Direction de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Reconstruction
- et une Direction de l'Administration Générale et du Personnel

Parmi ces postes d'Administration Centrale, l'un concerne le Bureau des Etudes Economiques qui, tout en étant à créer, ne doit pas manquer d'être tentant.

Ensuite, des postes dans les services extérieurs. Ils concernent

1 — Des missions orientées vers la recherche, le laboratoire et le conseil

Il s'agit du Service des Etudes Scientifiques et du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées.

2 — D'autres missions orientées vers les études et les grands travaux

Le service des Etudes Générales et des Grands Travaux Hydrauliques s'offre à ceux qu'intéressent les grands barrages à construire, à étudier ou à ob-

server ou qu'intéressent les grandes études hydrauliques.

3 — Des missions plus classiques dans les grands ports d'Oran et de Bône et, aussi, dans les circonscriptions de service ordinaire

4 — Le Sahara et l'Organisation de Gestion et de Sécurité Aéronautiques ont également des besoins

Ce que l'Algérien courant attend des « techniciens » qui occuperont ces postes, c'est de conseiller avec adresse et efficacité, de participer à l'élaboration des programmes, d'organiser et d'assurer leur réalisation, d'encadrer les nouveaux fonctionnaires précipitamment mis en place par son gouvernement et, surtout, de servir à leur formation.

Pour nous, les anciens, je n'ose pas dire les sages, je n'ose pas dire non plus pour ceux qui croient être la conscience de vos actions futures, la mission est à la fois plus vaste et plus haute

Permettez-moi d'en dégager les ombres, permettez-moi aussi de le faire brutalement

— Il y a, d'abord, une œuvre passée. Nos grands barrages, nos aérodromes, nos ports, nos routes et nos ponts, nos chemins de fer, nos ouvrages hydrauliques, nos routes sahariennes, nos recherches scientifiques, nos études économiques et techniques, portent la marque de votre Ecole, de vos aînés et, aussi, celle de l'esprit français

Votre présence doit empêcher qu'on l'oublie trop tôt. Elle doit tempérer ou faire taire les injustes critiques que de bas intérêts essayent d'accréditer dans l'opinion

— Il y a aussi les raisons profondes de cette assistance qui a pris le nom de « coopération technique »

Ce mot serait vide de sens si on n'en prolongeait l'esprit dans le temps et si on ne le rattachait aux intérêts que cette coopération contribue à protéger en Algérie, à ceux qu'elle protège en France, au prestige d'une culture et d'une langue, d'un certain genre de vie et d'une façon de penser et d'exprimer qui sont les nôtres et qu'elle sauvegarde

La présence de quelques-uns d'entre vous, Messieurs, est le seul moyen d'assurer cette mission d'ordre élevé. C'est le poids de vos connaissances, c'est votre tour d'esprit, c'est votre exemple qui en sont les éléments essentiels. Mais c'est aussi le long cortège des accessoires qui vous suivent et qui, sans vous, n'y pénétreraient plus. Je veux dire, les cahiers des charges de langue et de technique françaises, les laboratoires et les bureaux d'études français, les entreprises françaises ; leurs ingénieurs, leurs cadres et leurs spécialistes, le matériel français ; les revues et les ouvrages techniques édités chez nous

— Il y a, enfin, l'assistance réellement immédiate qui doit se traduire par :

Maintenir et soutenir une certaine ligne et un certain niveau technique

Veiller sur ceux des nôtres qui sont restés  
Enfin, encadrer, former loyalement et surtout, donner l'exemple permanent de la dignité de la fonction publique

C'est une tâche austère qui vous conduira

À renoncer sans réserve à l'administration directe et aux satisfactions vaines et exaltantes qu'elle procure

À admettre que nos urgences, nos hiérarchies, notre rigueur de pensée puissent être négligées ou contestées

.. . .

— Pour chacun d'entre vous, pris isolément, ce peut être autre chose

Ces missions de formation, de conseil sans limitation et aussi d'exécutant dans un cadre général qui n'est pas nécessairement favorable ni toujours réceptif et qui, sur le plan des moyens d'action, seront toujours insuffisants et incomplets, doivent avoir sur vous une action formatrice exceptionnellement efficace :

- Savoir temporiser
- Convaincre au lieu de commander
- Apprendre et accepter d'infléchir des données techniques
- Prendre en compte les forces extérieures
- Savoir être simple et savoir simplifier
- Savoir aborder le détail et l'application sans décevoir et sans se décevoir soi-même
- Sentir des réactions et pénétrer des esprits dont le commerce ne vous est pas habituel

Il y a tant d'aspects que l'École n'a pu vous enseigner et que les douilles services métropolitains, avec leur tradition, leur hiérarchie, la plénitude de leurs moyens d'action et les ornements commodes qu'ils tendent à vos premiers pas, risquent de vous cacher :

.\*

Comment l'Algérie entend-elle traiter le jeune Ingénieur des Ponts qui aura accepté d'y servir au titre de la coopération technique ?

Il sera d'abord logé, l'appartement sera, en général, très confortable

Il pourra même être meublé mais modestement

Enfin une voiture automobile de tourisme et un chauffeur lui seront affectés

La rémunération totale, c'est-à-dire toutes majorations et toutes primes comprises, sera de l'ordre de 285% du traitement indiciaire de base. C'est à 5% près, ce que perçoivent vos Camarades servant au Maroc. Cette rémunération, qui est exclusive d'honoraires, comprend un forfait de 80% du traitement indiciaire de base moyen du grade qui les remplace. Ce n'est pas là, à mon sentiment personnel, l'un des moindres avantages qu'offre l'Algérie en vous évitant, au moment de vos premiers pas la pé-

nible opération qui consiste à supputer les revenus du poste que vous occuperez pour les comparer aux autres

. . . . .

Arrive à ce point de notre entretien, je ressens un scrupule et je dois un aveu

Ceux qui se rendront à mon appel, et je les espère nombreux, doivent se préparer à certaines souffrances et certaines déceptions

— Leur rémunération, pour commencer, ne leur sera jamais servie régulièrement.

— Ils se sentiront, parfois, coupés de leur administration d'origine

— Il leur arrivera d'entendre dire publiquement et par des voix officielles, beaucoup de mal de notre pays et de ses réalisations en Algérie. C'est très loin d'être toujours vrai et toujours mérité. C'est néanmoins supportable si l'on admet que les hommes qui font ces déclarations, s'ils sont honnêtes, ne sont pas toujours bien informés que les paroles s'envoient et que l'histoire, en fin de compte, jugera, que les maladies de jeunesse, dont c'est évidemment une démonstration, sont sans conséquence, et si, d'autre part, l'on veut bien considérer que c'est peu de chose au regard de la noblesse de la mission qui les aura attirés là

— Ils pourront, aussi, entendre ou lire des déclarations officielles portant sur des orientations ou des principes qui, prolongés dans le temps, semblent devoir écarter définitivement ce pays de l'attraction française

Qu'ils ne s'y laissent pas prendre

La vérité économique l'emporte toujours et l'emporte d'autant plus facilement que certains liens ne se sont pas rompus. Les plus puissants de tous, et je repète là une banalité, sont ceux du langage et de la façon de penser. C'est à vous les jeunes, les désintéressés et les non engagés que revient l'honneur de veiller sur ces liens, de les humaniser et de les placer au-dessus des vicissitudes politiques

Convenez avec moi qu'une telle mission est bien au niveau de ce que vous représentez dans la Nation

— Les moyens de travail dont on les entourera seront toujours insuffisants et, parfois, quand il s'agira des hommes, souvent indisciplinés. Leurs dactylos ajouteront d'effrayantes fautes d'orthographe à leurs rapports, ils ne retrouveront plus leurs papiers, certains projeteurs n'en auront que le titre, il manquera les 2/3 des conducteurs de chantier et la moitié de leurs subdivisionnaires, la mise en place des crédits se fera avec retard, leur téléphone sera souvent très capricieux, etc.

Qu'ils en prennent d'avance leur parti. Qu'ils s'arment et se préparent à s'ingérer à faire face et à remplir leur mission malgré ces insuffisances. Qu'ils se préparent aussi à le faire sans mauvaise humeur

— Un autre genre de souffrances les attend. Ils

pourront voir se développer, autour d'eux, une politique dont ils ne pourraient ni partager ni approuver les fondements. Les techniciens ont, pour eux, l'immense avantage d'être placés hors de la politique et de pouvoir s'immuniser ou se passer en pratiquant une philosophie de médecin qui est bien celle de l'état d'âme dans lequel ils devront se placer.

Au surplus, une expérience ou une orientation politiques, quelles qu'elles soient, sont toujours génératrices d'enseignement. Enfin, elles contiennent toutes malgré les excès ou les bavures, comme l'on dit maintenant une part d'idéal et de pureté qu'il est bon d'apprendre à distinguer et aussi à respecter.

Je voudrais terminer cet entretien, que vous n'aurez pas trouvé trop long je l'espère, sur une note plus souriante en vous contant une anecdote que j'ai vécue et que je raconte très volontiers car elle contient en elle, très certainement, les germes vivants de l'Algérie de demain.

C'était en novembre 1942, à Bougie j'y étais comme Ingénieur d'arrondissement ce qui m'a valu d'assister de très près au débarquement des troupes anglaises.

Celles-ci cantonneront en ville pour une grande partie, et ce fut le point de départ de contacts et de relations commerciales entre les troupes débarquées et les populations de la ville.

Et de ces relations devant naître la réflexion suivante qui me fut offerte en toute simplicité, par le cuisinier qui nous servait.

« Ce qu'ils sont bêtes ces Anglais ils ne comprennent même pas le français »

. . .

Mes propos, Messieurs, n'auront pas de conclusion, car cette conclusion est en vous et que vous la tirerez du fond de votre conscience. Je l'espère positive. Je les espère massives.

. . .

. . . . .

Je vous remercie, Messieurs, d'avoir bien voulu m'écouter jusqu'au bout et de m'avoir marqué une certaine sympathie.

J'ajouterais simplement une information à l'intention de ceux que mon propos a intéressé.

Le Ministère des Travaux Publics de l'Algérie organisera, pour vous, dans la dernière quinzaine de juillet un voyage par avion de huit jours, au départ de Paris, dont le but sera de vous montrer les aspects caractéristiques de l'Algérie d'aujourd'hui.

Ne vous attendez pas à un voyage touristique.

Ses organisateurs ont en effet décidé de vous offrir surtout le spectacle du cadre réel de votre vie d'Ingénieur des Ponts en Algérie et de vous mettre en contact avec quelques uns des hommes qui y vivent ou qui l'administrent.

Le nombre de participants sera de 50 dont 10 à 15 Ingénieurs des Ponts et 35 à 40 Ingénieurs des T.P.E.

Je vous demande de vous faire inscrire dès maintenant au Secrétariat de la Direction de votre Ecole.

Paris, le 15 mai 1963

---

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

---

### *Séance du Vendredi 10 Mai 1963*

---

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 10 mai 1963 à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

Étaient présents : M **Mathieu**, Président du P.C.M., MM **Arnould**, **Artigue**, **Aubert Yves**, **Baudet**, **Block**, **Boillot**, **Bonitzer**, **Bonnemoy**, **Brunot**, **Callot**, **Chauchoy**, **Costet**, **Cyna**, **Delaporte**, **Didier**, **Dreyfus**, **Fauveau**, **Frybourg**, **Gerondeau**, **Huyghe**, **Joneaux**, **Pasquet**, **Pébereau**, **Perrin-Pelletier**, **Querenet**, **Relotius**, **Regard**, **Trotel**.

#### I. — Compte rendu des groupes d'Études.

##### 1°) Groupe de travail « Autoroutes ».

M **Baudet** rappelle les travaux menés par le groupe et les résultats concrets et positifs déjà obtenus conformément aux suggestions du groupe. La première étape est constituée par une amélioration de l'organisation

des services pour réaliser les programmes décidés. Tout particulièrement un certain nombre d'ingénieurs des travaux publics seront mis en place dans de prochaines affectations. Les problèmes des relations avec les Sociétés d'Économie Mixte font l'objet d'études de la part du groupe.

##### 2°) Compte rendu du groupe « Prospective ».

M **Frybourg** fait le point des travaux du groupe à la suite de la dernière réunion du groupe le 29 avril. Les premiers rapports des trois sous-groupes animés par M M **Block**, **Delaporte** et **Tanzi**, vont être adressés, comme prévu aux groupes Prospective Régionaux pour discussion. M **Frybourg** insiste sur la nécessaire participation des Camarades à la rédaction du rapport final pour les journées Prospective de novembre.

## II. — Compte rendu du voyage d'Etudes aux Etats-Unis.

MM **Cyna** et **Fauveau** font part au Comité des impressions qu'ils ont recueillies aux Etats Unis. Leur voyage a été orienté sur l'aspect « Organisation des Services ». Les conclusions, qu'ils présenteront sous forme d'un rapport de synthèse soulignent la nécessaire adaptation et mutation qu'il nous faut réaliser au niveau de nos structures pour pouvoir faire face de manière efficace aux problèmes évolutifs qui sont du ressort de notre corps.

A cet égard une nette prise de conscience de ces questions et de leur importance peut être réalisée par un voyage aux Etats Unis, qui constituent pour nous un remarquable modèle réel de Prospective. Le Président signale qu'un tel voyage est actuellement à l'étude au PCM pour l'année prochaine.

En attendant leur rapport de synthèse les Camarades **Dufour**, **Cyna** et **Fauveau** résumeront dans un prochain bulletin les conclusions essentielles de leur voyage.

## III. — Groupes d'Etudes.

M **Mathieu** propose au Comité la réorganisation des groupes d'études du PCM. La répartition, jointe en annexe au procès verbal est adoptée. Le Président demande aux différents Camarades animateurs de ces groupes de lui faire connaître la liste des membres de leur groupe respectif.

## IV. — Groupes Régionaux.

La réorganisation des groupes Régionaux ayant été décidée lors de l'Assemblée Générale extraordinaire du 5 avril 1963, il y a lieu de procéder aux élections des délégués des nouveaux groupes.

Le Comité demande aux délégués des groupes

suivants de réunir le plus tôt possible leur groupe, pour faire élire les nouveaux délégués des groupes provenant de l'éclatement réalisé :

- Ancien groupe d'Orléans M **Gaud** en vue de l'élection  
du délégué du nouveau groupe d'Orléans,  
du délégué du nouveau groupe du Centre,
- Ancien groupe du Mans M **Trotel** en vue de l'élection du délégué du nouveau groupe de Rouen,
- Ancien groupe de Marseille M **Lamoureux** en vue de l'élection du délégué du nouveau groupe Languedoc Roussillon,
- Ancien groupe de Lyon M **Costet** en vue de l'élection du délégué du nouveau groupe de Dijon,

Le Président signale la reconstitution du Groupe PCM Algérie dont le Président est le Camarade Louis **Tailhan**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Alger et dont le représentant en France est le Camarade **Boillot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Arras.

## V. — Réforme du régime des Indemnités-Accessoires.

Le Président expose au Comité l'état actuel de cette affaire qui fait l'objet de discussions délicates entre divers syndicats. Celui-ci estime à l'unanimité qu'il est urgent d'aboutir à une solution définitive, et que la circulaire d'applications devrait être adressée aux Ingénieurs en Chef avant la fin juin.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée vers 19 heures.

Le Secrétaire  
R **Regard**.

Le Président  
J **Mathieu**.

---

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

à la suite de l'Assemblée Générale extraordinaire du 5 Avril 1963

### BUREAU

Président M **Mathieu**.

Vice Présidents MM **Callot**, **Frybourg**, **Pasquet**.

Secrétaire M **Regard**.

Secrétaire-adjoint M **Kervern**.

Trésorier M **Pébereau**.

### MEMBRES

M **Armand**, Ingénieur-Elève des Mines, Maison de la Norvège, 7, boul Jourdan, Paris 14<sup>e</sup>

M **Artigue**, Ingénieur des Ponts et Chaussées 201 allée de Gagny, Clichy sous-Bois (Seine-et-Oise)

M **Aubert**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur de la Construction, 32, quai de Passy, Paris-16.

M **Baste**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, 246, boul Saint-Germain, Paris-7<sup>e</sup>

M **Boillot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées 13, rue des Grands-Verziers, Arras (Pas de Calais)

M **Bonnemoy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 17 bis, rue Riquet Toulouse (Haute Garonne)

M **Callot**, Ingénieur en Chef des Mines, 4, rue Las-Cases, Paris-7

M **Cocude**, Ingénieur des Mines, 45, rue Sainte-Catherine, Nancy (Meurthe et Moselle)

M **Costet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées 33, rue Moncey, Lyon (Rhône)

M. **Daval**, Ingénieur Général des Mines en retraite, 137, boulevard Raspail, Paris-16°.

M. **Delaporte**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 1, quai de Tonkin, Dieppe (Seine-Maritime).

M. **Didier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, B.P. 103, Orly-Aérogare (Seine).

M. **Dreyfus**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 171, boul. de la Liberté, Lille (Nord).

M. **Frybourg**, Ingénieur des Ponts et Chaussées 16, rue Maurice-Thédié, Amiens (Somme).

M. **Gaud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées 41, avenue de Paris, Auxerre (Yonne).

M. **Gaudel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 3, place du Général de Gaulle, Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).

M. **Huyghe**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 6, rue Aristide-Briand, Meaux (Seine-et-Marne).

M. **Joneaux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 57, boul. des Invalides, Paris-7°.

M. **Josse**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 14 bis, rue Saint-Pallais, Saintes (Charente-Maritime).

M. **Kervern**, Direction des Mines, Ingénieur des Mines, 99, rue de Grenelle, Paris-7°.

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

M. **Lamoureux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 37, boul. de la Liberté, Draguignan (Var).

M. **Lefoulon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, quai de Grenelle, Paris-15°.

M. **Lesage**, Ingénieur des Mines, Ss-Arrondissement Minéralogique, Cité administrative, Rennes (Ille-et-Vilaine).

M. **Mailhebiau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1, avenue de la Victoire, Rabat (Maroc).

M. **Maillant**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 18, rue des Clos-Selliers, Mantes (Seine-et-Oise).

M. **Mathieu**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, 244, boulevard Saint-Germain, Paris-7°.

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

M. **Merlin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 3, rue du Porte Clos Haut, Blois (Loir-et-Cher).

M. **Pasquet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 58, boulevard Lefebvre, Paris-15°.

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

M. **Perrin-Pelletier**, Ingénieur des Mines, 78, avenue de Wagram, Paris-17°.

M. **Quérenet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 187, rue Saint-Jacques, Paris-5°.

M. **Regard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 244, boulevard Saint-Germain, Paris-7°.

M. **Relotius**, Ingénieur-Elève des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères, Paris-7°.

M. **Rousselot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 244, boul. Saint-Germain, Paris-7°.

M. **Saglio**, Ingénieur des Mines, 1, rue Eugène Schneider, Metz (Moselle).

M. **Saillard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 147, avenue Victor-Hugo, Paris-16°.

M. **Trotel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 3, place du Général de Gaulle, Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).

## COMPOSITION DES SOUS-COMITÉS

à la suite de l'Assemblée Générale extraordinaire du 5 Avril 1963

### A. — SECTION DES PONTS ET CHAUSSÉES

#### BUREAU

Président : M. **Mathieu**.

Vice-Présidents : MM. **Frybourg** et **Pasquet**.

Secrétaire : M. **Regard**.

Trésorier : M. **Pébereau**.

#### DÉLÉGUÉS GÉNÉRAUX

MM. **Artigue**, **Baste**, **Delaporte**, **Didier**, **Frybourg**, **Huyghe**, **Maillant**, **Mathieu**, **Pasquet**, **Rousselot**.

#### DÉLÉGUÉS DE GROUPE

Groupe de Paris : MM. **Aubert**, **Lefoulon**, **Pébereau**, **Quérenet**, **Regard**, **Saillard**.

Groupe du Nord : M. **Dreyfus**,  
Groupe d'Orléans : M. **Merlin**,  
Groupe de Rouen : M. **Mathurin**,  
Groupe du Mans : M. **Trotel**,  
Groupe de Bordeaux : M. **Josse**,  
Groupe du Centre : M. **X**,  
Groupe de Toulouse : M. **Bonnemoy**,  
Groupe du Languedoc-Roussillon : M. **X**,  
Groupe de Marseille : M. **Lamoureux**,  
Groupe de Lyon : M. **Costet**,  
Groupe de Dijon : M. **X**,  
Groupe de Nancy : M. **Gaudel**,  
Groupe d'Afrique du Nord : MM. **Boilot** et **Mailhebiau**.

Groupe de la France d'Outre-Mer : M. **Joneaux**,  
Groupe des Ingénieurs-élèves : M. **Relotius**,

## DELEGUE DE LA SECTION MINES

M **Kervern.**

## B — SECTION MINES

## BUREAU

President M **Callot,**Vice Présidents M **Perrin-Pelletier,**Secrétaire M **Kervern.**

## DELEGUÉS

MM **Armand, Callot, Cocude, Daval, Kervern, Lafitte, Lesage, Perrin-Pelletier, Saglio.**

## DELEGUES DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES

M **Regard.**

## GROUPES D'ÉTUDES DU P.C.M.

I. — Fonctionnement du P.C.M. : J **Mathieu.**1 Liaisons avec autres corps (CE Liaison) **Michel Laurent.**2 Liaisons avec Ingénieurs Conseils, Ingénieurs des villes Génie rural fédération des collectivités concédantes relations publiques en général J **Mathieu.**3 Rédaction du Bulletin **Regard.**4 Groupes Spécialisés (Groupe Autoroute) **Baudet.**II. — Situation matérielle des Ingénieurs et statut : **Bringer.**1 Situation fonction publique **Michel Laurent,**2 Ingénieurs-élèves **Maillant,**3 Retraites **Artigue,**4 Indemnités accessoires **Bouzoud,**5 Logement **Aubert.**III. — Vocation interministérielle du Corps des Ponts et Chaussées : **Baudet et Chauchoy.**1 Interieur (voies-eau assainissement) **Chauchoy,**2 Industrie (contrôle des D.E.E.) **Chauchoy,**3 Education Nationale (Constructions scolaires) **Baudet-Massat,**4 Construction (construction urbanisme aménagement) **Rudeau,**5 Santé Publique **Chemillier.**IV. — Enseignement - Recherche - Avenir du Corps : **Pasquet.**1 Enseignement recherche **Lhermitte,**2 Assistance technique **Bourrières-Joneaux.**3 Prospective **Didier, Frybourg.**

Certains de ces groupes sont déjà constitués comme le groupe « Urbanisme et Construction » animé par **Rudeau**, le groupe « Electricité » par **Chauchoy**, etc

Pour d'autres, le Comité a pensé que chacun des chefs de groupes pourrait lui-même s'associer les Camarades qu'intéresse la question traitée

Au cas où il aurait des difficultés à trouver des volontaires, le PCM sur sa demande, insérera un appel sur ce sujet dans le prochain Bulletin

Nos Camarades des Mines qui viennent récemment de rentrer au Comité sont candidats pour faire partie des groupes suivants

1 **Saglio** pour le Groupe « Eau Assainissement »2 **Cocude** « Electricité »,3 **Laffitte-Kervern** Groupe « Prospective »,4 **Laffitte** Groupe « Enseignement »,5 **Ducros-Lesage** Groupe « Construction Urbanisme »

### LISTE DES GAGNANTS à la TOMBOLA du BAL DES PONTS du 13 Février 1963

3320 **De Vitry**, 10 boul Emile Augier, Paris 16°1904 **Surdon** 28, 7, rue Gral de Castelnau, Paris 15°3422 **Frant** 23, 11 rue Guillaume-Tell, Paris 17°1347 **Haas** 41 15, rue Cassette Paris 6°

2833

3444 **Vatin** 46, 37, rue Paul Deroulede Bois-Colombes

### OFFRE DE POSTE

Le professeur **Oudart** et le Professeur **Herzog** nous ont prié de porter à votre connaissance l'ouverture au recrutement d'un poste d'expert en construction de bâtiments à pourvoir auprès de l'Ecole Polytechnique de Teheran dans le cadre de la Coopération technique internationale de l'UNESCO

Les personnes intéressées par ce poste pourront s'adresser au Centre de Formation des Experts de la Coopération technique Internationale (Fondation Nationale des Sciences politiques) (Bureau de Prospection), 23, rue La Perouse, Paris 16, Tél KLEber 52 00

# Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

## COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DU 5 MARS 1963

L'Assemblée Générale Ordinaire de l'Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, convoquée par lettre-circulaire du 18 février 1963, s'est réunie le 5 mars 1963 à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

300 membres étaient présents ou représentés

Le Président et le Trésorier ont donné lecture du rapport moral et des comptes de l'exercice

### RAPPORT MORAL

L'Amicale d'Entraide groupe présentement 499 adhérents (404 complets et 95 partiels) contre 477 (386 complets et 91 partiels) en mars 1962

Nous avons déploré depuis la dernière assemblée générale le décès de notre Camarade **Molin**, tué en même temps que sa femme dans un accident de voiture, qui laisse 3 enfants âgés de 4 à 11 ans. **Molin** était adhérent complet de l'Amicale et ses trois orphelins, dont le tuteur vient d'être désigné, seront donc pris en charge pour l'attribution des secours conformes au Statut

Le montant total des secours distribués en 1962 a été de 90 000 F (contre 85 200 F en 1961) pour 16 familles. Dans ce total, figurent 6 familles dont le Chef étant décédé avant la formation de l'Amicale

Pour les familles d'adhérents complets comportant 1 ou plusieurs enfants de moins de 20 ans, les secours se sont échelonnés de 4 300 F à 12 000 F, ce dernier taux correspondant à une famille de 5 enfants

Pour tenir compte de l'évolution des rémunérations dans la fonction publique (9% d'augmentation en 2 ans), le Comité a décidé, en novembre 1962, d'augmenter notablement le taux des cotisations (de 5% pour les cotisations de solidarité et de 12% pour les cotisations familiales)

Il a prorogé jusqu'en mars 1964 les mesures prises en vue de faciliter les adhésions tardives

On notera que les taux de cotisation ainsi fixés restent très inférieurs à ceux qui résulteraient de l'application des clauses de variation de prix que stipule l'article 24 du Statut et d'après lesquelles les taux de base initiaux, qui étaient de 50 F (cotisation de solidarité) et 120+20 par enfant (cotisation familiale),

3 830

pourraient être multipliés par  $\frac{3,35}{1,145}$

1 145

### RAPPORT DU TRÉSORIER

A Recettes	Francs
Cotisations perçues au cours de l'exercice	88 131,50
<b>B Dépenses</b>	
Frais d'Administration	560,80
Secours distribués	90 000,00
	<hr/>
	90 560,80
<b>C Excédent des dépenses de l'exercice</b>	
B — A =	2 429,30
<b>D Réserve au 31-12-1961</b>	12 504,99
<b>E Réserve au 31-12-1962 :</b>	
D — C =	10 075,69

### 2 ELECTIONS

L'Assemblée Générale renouvelle pour 4 ans le mandat de MM **Mathieu** et **Vasseur** venu à expiration. Elle désigne comme nouveaux membres du Comité Directeur :

MM **Hervio**, en remplacement de M **Brandeis**,  
**L'Hermitte**, en remplacement de M **Vielliard**,  
**Callot**, en remplacement de M **Fischesser**.

### 3 Questions diverses.

L'Assemblée Générale a procédé à un échange de vues sur la nécessité de bien coordonner l'action de l'Amicale et l'action de la Société Amicale de Secours. Bien que ces deux Associations répondent à des buts différents, il n'est pas possible en effet d'éviter que certains cas particuliers puissent être à la fois du ressort des deux associations

L'Assemblée a exprimé enfin de nouveau le regret que le nombre des adhérents partiels reste sensiblement stable et a souhaité que les Camarades adhérents complets qui, par application du Statut, viennent à se trouver libérés de leurs engagements consentent qu'il reste de leur devoir de maintenir leur concours à l'Amicale en tant qu'adhérents partiels

Le Président,  
J **Vasseur**.

Le Secrétaire,  
P **Godin**.



# MUTATIONS, PROMOTIONS et DÉCISIONS diverses concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

## NOMINATIONS

Par arrêté en date du 19 février 1963, M. **Poirier** Jean-Pierre, Ingénieur des Mines a été nommé à l'emploi d'Ingénieur en Chef des Mines et à compter du 15 septembre 1962, pour prendre rang au 1<sup>er</sup> échelon de ce grade.

Par arrêté du 19 février 1963, M. **Vadot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, ayant rang et prérogatives d'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a été chargé, pour compter du 1<sup>er</sup> février 1963, des fonctions d'Inspecteur général de la 29<sup>e</sup> circonscription d'Inspection des services spécialisés de navigation, en remplacement de M. **Deymie**, appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté du 11 mars 1963, M. **Durand** Auguste, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe inscrit au tableau d'avancement pour la 1<sup>re</sup> classe a été nommé à la 1<sup>re</sup> classe de son grade (1<sup>er</sup> échelon) pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1963.

Par arrêté du 11 mars 1963, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef, ont été promus Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées (2<sup>e</sup> échelon) pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1963 :

### Cadre permanent.

MM. **Fournel, Guitonneau, Teule, Tailhan, Funel, Delorme** et **Durand** Auguste.

### Cadre spécial des Bases Aériennes.

M. **de Vaucelles**.

Par arrêté du 14 mars 1963, M. **Jungelson** Eugène, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été nommé secrétaire de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées pour compter de la date du présent arrêté.

Par arrêté du 23 mars 1963, M. **Delmas** René, Ingénieur en Chef des Mines, est maintenu en disponibilité, pour une période de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1963, pour lui permettre de prêter son concours à la Société de Forages pétroliers languedocienne Forenco.

Par arrêté du 23 mars 1963, M. **Mallet** Philippe, Ingénieur en Chef des Mines, est placé en disponibilité, pour une période de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1963, pour lui permettre de prêter son concours à la compagnie financière de Suez.

M. Pierre **Renaud**, Ingénieur Général de 1<sup>re</sup> classe

des Ponts et Chaussées, est nommé président du Conseil d'Administration de la Compagnie Générale Transatlantique, en remplacement de M. **Gustave Anduze-Faris**, atteint par la limite d'âge prévue par le décret susvisé du 12 janvier 1960.

Par arrêté du 29 mars 1963, M. **Jules Durand**, Ingénieur Général des Mines, est nommé membre de la Commission des marchés des chemins de fer, en remplacement de M. **Reufflet**.

Par décret en date du 19 avril 1963, M. **Duhameaux**, Ingénieur Général des Mines, est nommé membre du Conseil d'Administration de la Caisse de compensation des prix des combustibles minéraux solides, en remplacement de M. **Dauvergne**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Par arrêté du 8 avril 1963, les Ingénieurs de 2<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour la 1<sup>re</sup> classe, ont été nommés à la 1<sup>re</sup> classe de leur grade (1<sup>er</sup> échelon) pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1963 :

MM. **Lacroix** Jean-Louis, **Mouries**, **Gayet**, **Venencie**.

Par arrêté du 12 avril 1963, M. **Chemillier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe, a été, pour compter du 1<sup>er</sup> mai 1963 mis à la disposition du ministère de la santé publique et de la population en vue d'exercer les fonctions de sous-directeur au centre technique de l'équipement sanitaire et social.

Par décret du Président de la République en date du 30 avril 1963 :

Il a été mis fin, sur sa demande à compter du 1<sup>er</sup> avril 1963 aux fonctions de directeur de l'Ecole Nationale Supérieure des mines de Paris de M. **Friedel** Edmond, Ingénieur Général des Mines, Vice-Président du Conseil Général des Mines.

M. **Fischesser** Raymond, Ingénieur Général des Mines, Sous-Directeur de l'Ecole Nationale Supérieure des mines de Paris, a été nommé Directeur de cet établissement à compter du 1<sup>er</sup> avril 1963 en remplacement de M. **Friedel**.

Par décret du Président de la République en date du 30 avril 1963, M. **Laffitte** Pierre, Ingénieur en Chef des Mines, a été nommé, à compter du 1<sup>er</sup> mai 1963 Sous-Directeur de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris, en remplacement de M. **Fischesser**, appelé à la direction de cet établissement.

Par décret du Président de la République en date du 30 avril 1963, les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat dont les noms suivent sont nommés Ingénieurs

de 2<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées, 1<sup>er</sup> échelon, à dater du 1<sup>er</sup> avril 1963, savoir :

MM **Dubois** Jacques, **Augier** René, **Pichery** Lucien, **Pierron** Robert, **Barnette** Robert, **Giquet** Roger, **Belmont** Maurice, **Laffin** Maurice, **Baux** Armand

Par arrêté du 14 mai 1963 et par modification à l'arrêté du 8 juin 1960, M **Robert**, Ingénieur Général des Mines, président de la Commission centrale des appareils à pression, en remplacement de M **Jarlier**, Ingénieur Général des Mines, Président de la Commission centrale des appareils à pression (décédé)

M **Deymie**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M **Gilbert**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M **Lacroix**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées au Service de la Navigation Belgique Paris-Est à Compiègne, en remplacement de M **Desbazeille**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Compiègne, appelé à d'autres fonctions

Ont été nommés membres de la commission centrale des bateaux à propulsion mécanique instituée au ministère des travaux publics et des transports

Par arrêté du Ministre de l'Industrie en date du 14 mai 1963

M **Malet** Philippe, Ingénieur en Chef des mines est déchargé, à compter du 1<sup>er</sup> février 1963, de la chaire de sidérurgie de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris, qu'il occupait à titre de professeur à occupation accessoire

M **Fourt** Pierre, Ingénieur des Mines, est chargé, à compter du 1<sup>er</sup> février 1963 à titre de professeur à occupation principale, de la chaire de sidérurgie de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris, en remplacement de M **Malet**.

M **Andre Pfaff**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé en sus de ses fonctions d'Ingénieur en Chef adjoint à l'Ingénieur en Chef du Service de la Navigation des Canaux du Midi et la téral à la Garonne, des fonctions d'Ingénieur en Chef adjoint à l'Ingénieur en Chef chargé de la 5<sup>e</sup> Circonscription électrique à Toulouse à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1963 (Arrêté du 22 mars 1963)

M **Velitchkovitch**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées est nommé Directeur du Port de Rouen et de ses annexes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1963, en remplacement de M **Baudelaire**, appelé à d'autres fonctions (Arrêté du 1<sup>er</sup> mars 1963 JO du 6 mars 1963)

Par arrêté du 22 avril 1963 est nommé Vice Président de la Commission des comptes des transports de la nation M. **Bouloche**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M **de Tinguy du Pouet**, Conseiller d'Etat, démissionnaire

Par arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Transports en date du 2 mai 1963 M **Lacroix** Jean-Louis, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 1<sup>re</sup> classe a été, pour compter du 1<sup>er</sup> février 1963, nommé Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées (2<sup>e</sup> échelon)

Par arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Transports en date du 2 mai 1963, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe dont les noms suivent ont été nommés Ingénieurs des Ponts et Chaussées de 1<sup>re</sup> classe (1<sup>er</sup> échelon) pour compter des dates ci après :

M **Jaubert**, à compter du 1<sup>er</sup> février 1963

MM **Parfait**, **Jeudy** et **Vian**, à compter du 1<sup>er</sup> mai 1963

Par décret du Premier ministre en date du 16 mai 1963, M Jacques **Eisemann**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé membre du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, en remplacement de M Pierre **Renaud**, appelé à d'autres fonctions

## MUTATIONS

M. Bernard **Schnell**, Ingénieur en Chef des Mines détaché en Algérie, a été réintégré dans le Corps des Ingénieurs des Mines à compter du 9 décembre 1962 (Arrêté du 31 janvier 1963 JO du 17 février 1963)

Par arrêté du 20 février 1963, M **Delavault**, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe (3<sup>e</sup> échelon), précédemment en service détaché en Algérie, a été, pour compter du 1<sup>er</sup> février 1963, réintégré dans les cadres de son administration d'origine et chargé de l'Arrondissement Nord-Ouest du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées des Pyrénées-Orientales à Perpignan

Par arrêté du 14 mars 1963, M. **Bonnome**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe précédemment en service détaché, a été, pour compter du 1<sup>er</sup> mars réintégré dans les cadres de son administration d'origine et affecté à l'Administration centrale au Ministère des Travaux Publics et des Transports

Par arrêté du 15 mars 1963, M. **Leclercq** Robert Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées (3<sup>e</sup> échelon), précédemment en service détaché en Algérie, a été, pour compter du 1<sup>er</sup> mars 1963, réintégré dans les cadres de son administration d'origine et chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef adjoint à l'Ingénieur en Chef du Service de la navigation à Nancy

Par arrêté du 25 mars, à titre de régularisation, M **Tixeront** Jean, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché, auprès du Ministère des Affaires Etrangères pour les périodes suivantes : du 1<sup>er</sup> janvier 1946 au 31 décembre 1950 et du 1<sup>er</sup> juillet 1961, en vue d'exercer des fonctions de son grade en Tunisie

Par arrêté en date du 27 mars 1963, M **Schnell** Bernard, Ingénieur en Chef des Mines, a été affecté à l'Arrondissement Minéralogique de Dijon à compter du 1<sup>er</sup> avril 1963 pour y être chargé dudit Arrondissement Minéralogique, en remplacement de M **Frereau** Anstide, appelé à d'autres fonctions

Par arrêté du 4 avril 1963, M **Laccille** Louis, Ingénieur des Mines, a été placé en service détaché auprès du Ministère des Finances (Service des études économiques et financières) en qualité de chargé de mission pour une durée maximum de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1962

Par arrêté en date du 4 avril 1963, M **Corpet** François, Ingénieur des mines, a été placé en service détaché auprès du ministère de la coopération pour une durée maximum de trois ans, à compter du 15 septembre 1962

Par arrêté en date du 9 avril 1963, M **Fournier** Georges, Ingénieur en Chef des Mines, a été placé en service détaché auprès du groupement des exploitants pétroliers, pour une durée maximum de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1962

### RETRAITES

Par décret en date du 28 février 1963

M **Godot** Hippolyte-Joseph Henri, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe est admis à compter du 4 mars 1963, à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté et par limite d'âge, en application de l'article L 4 (1) du code des pensions civiles et militaires de retraite, du décret N° 53 511 du 9 août 1953 et de l'article 4 de la loi du 18 août 1936

M **Marcé** Louis René, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 5<sup>e</sup> échelon, en service détaché, est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et admis, par limite d'âge, à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté à compter du 7 avril 1963, en application de l'article L 4 (1) du code des pensions civiles et militaires de retraite, du décret N° 53 511 du 9 août 1953 et de l'article 4 de la loi du 18 août 1936

M **Berson** Robert, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 1<sup>re</sup> classe, 3<sup>e</sup> échelon, est admis par limite d'âge, à faire valoir ses droits à la retraite, pour ancienneté à compter du 17 avril 1963, en application de l'article L 4 (1) du code des pensions civiles et militaires de retraite et du décret N° 53 711 du 9 août 1953

Par décret du Président de la République en date du 30 avril 1963 M **Rollet** Edmond, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 5<sup>e</sup> échelon, est admis à compter du 22 juillet 1963, à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté et par limite d'âge, en application de l'article L (1<sup>er</sup>) du code des pensions

civiles et militaires de retraite et du décret N° 53-711 du 9 août 1953

M **Ouziel** Raoul, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 1<sup>re</sup> classe, 3<sup>e</sup> échelon est admis à compter du 1<sup>er</sup> mai 1963 à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté, en application des articles L (1<sup>er</sup>) et L 7 (1<sup>er</sup>) du code des pensions civiles et militaires de retraite

M **Martin** René, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 3<sup>e</sup> échelon en disponibilité, est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite en application des articles L 6 (1<sup>er</sup>) et L 37 (2<sup>o</sup>) du code des pensions civiles et militaires de retraite La jouissance de sa pension sera différée jusqu'au 16 octobre 1964

Par décret du Président de la République en date du 7 mai 1963 M **Mesnager** René, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées de 1<sup>re</sup> classe, 2<sup>e</sup> échelon, est admis à compter du 15 juin 1963, à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté et par limite d'âge, en application de l'article L 4 (1) du code des pensions civiles et militaires de retraite, du décret N° 53-711 du 9 août 1953 et de l'article 4 de la loi du 18 août 1936

M **Baudelaire** Jean, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe est admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté à compter du 10 juillet 1963, en application de l'article L 4 (1) du code des pensions civiles et militaires de retraite

M **Boucher** Albert, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées de 1<sup>re</sup> classe 2<sup>e</sup> échelon, est admis, à compter du 20 août 1963, à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté et par limite d'âge, en application de l'article L 4 (1), du code des pensions civiles et militaires de retraite et du décret N° 53 711 du 9 août 1953

Par décret du Président de la République en date du 7 mai 1963

M **Amelin** Georges, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 5<sup>e</sup> échelon, est admis, à compter du 10 juillet 1963, à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté et par limite d'âge, en application de l'article L 4 (1) du code des pensions civiles et militaires de retraite et du décret N° 53-711 du 9 août 1953

M **Brousse** Guy Michel, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 5<sup>e</sup> échelon est admis à compter du 11 juillet 1963, à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté et par limite d'âge, en application de l'article L 4 (1) du code des pensions civiles et militaires de retraite et du décret N° 53 711 du 9 août 1953

M **du Rouchet** Jean, Ingénieur en Chef des Ponts

et Chaussées de 3<sup>e</sup> échelon, est admis, à compter du 20 juin 1963, à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté et par limite d'âge, en application de l'article L 4 (1) du code des pensions civiles et militaires de retraite, de l'article 4 de la loi du 18 août 1936 et du décret n° 53-711 du 9 août 1953

M **Dumas** Fernand, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 5<sup>e</sup> échelon, est admis, à compter du 10 août 1963, à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté et par limite d'âge, en application de l'article L 4 (1) du code des pensions civiles et militaires de retraite et du décret n° 53-711 du 9 août 1953

## BIBLIOGRAPHIE

### **Reconnaissance des sols et fondations spéciales** par **H Cambefort** (1)

L'auteur a réuni dans ce petit livre quatre exposés qu'il a faits devant un auditoire d'ingénieurs étrangers qui souhaitent voir résolus certains problèmes particulièrement délicats de mécanique des sols

Le premier chapitre de l'ouvrage, qui constitue l'introduction des suivants, traite de la **reconnaissance des sols**, toujours conseillée, et qui s'impose absolument lorsqu'il s'agit de réaliser des fondations exceptionnelles

Le second chapitre traite des **pieux moulés dans le sol**, c'est-à-dire les pieux les plus difficiles à bien exécuter. De nombreuses photographies illustrent les mal-façons dans les pieux et les parois bétonnées dans le sol. C'est la première fois qu'un tel ensemble de mal-façons est porté à la connaissance des lecteurs. Si l'auteur n'a pas hésité à le faire, c'est parce qu'il s'agit, dans ce type d'ouvrage, d'une mauvaise technique dans l'exécution des travaux

Dans le chapitre suivant, qui concerne l'**injection des sols**, les principaux modes d'exécution sont décrits ainsi que plusieurs exemples caractéristiques. L'auteur y parle, notamment, des injections modernes de coulis à base de résines organiques

Enfin, dans le dernier chapitre, les différents procédés susceptibles d'être utilisés pour améliorer la force portante des sols sont passés en revue : **compactage, consolidation électro-chimique, cuisson des sols, électro-osmose...**

Dans sa préface, M **A Mayer**, Ingénieur Général des Mines, souligne en ces termes la valeur et l'objet de ce travail de M **Cambefort**.

« Le grand intérêt de ses exposés est autant la variété des problèmes auxquels il s'attaque, parce qu'ils lui ont été posés, que la diversité et l'ingéniosité des solutions qu'il propose. Son livre intéressera donc les étudiants auxquels il montrera les problèmes que la mécanique des sols s'attache à résoudre et qu'il incitera à rechercher les bases théoriques des solutions qu'il propose. Mais les Ingénieurs confirmeront le lire aussi avec intérêt car ils y trouveront l'exposé de détails des réalisations ( ) et de méthodes que les spécialistes du béton armé ou du génie civil n'abordent souvent qu'avec quelque crainte »

Rappelons que M **Cambefort** est auteur d'un autre livre intitulé « Forage et sondages » ayant obtenu le « Prix du livre technique » décerné par la Fédération nationale des travaux publics.

### **Le véhicule français de transport routier de marchandises**, Exploitation-Rentabilité par **Lucien Fournier**, Ingénieur des Arts et Métiers, Ingénieur commercial de l'Université de Grenoble, Ingénieur des Ponts et Chaussées (1).

Cet ouvrage a pour but de déterminer, à l'échelle nationale, la physionomie technico-économique du transport routier français de marchandises. Il est limité aux seuls transports susceptibles de concurrencer le chemin de fer, c'est-à-dire aux opérations effectuées à 150 km au moins de distance par les véhicules routiers de poids lourd appartenant aux catégories de 5 à 20 tonnes de charge utile

L'étude, qui s'étend à tous les genres de véhicules utilisés — camions, attelages camion et remorque, tracteur et semi-remorque — a été faite sur la base des renseignements généraux fournis par les constructeurs automobiles, les entreprises et techniciens du transport, les statistiques, les contrôles administratifs

La première partie est réservée à l'examen des caractéristiques techniques moyennes des véhicules plus ou moins directement impliqués dans la formation du prix de revient du transport

La seconde partie établit les conditions moyennes générales d'utilisation des véhicules, analyse en détail les éléments du prix de revient d'exploitation et se termine par l'examen comparatif des prix de revient et de la rentabilité, en fonction du tonnage, des différentes sortes de véhicules

Les caractéristiques et résultats ont été exprimés par des formules simples, toutes établies en fonction du poids total en charge, constante fondamentale la plus facilement contrôlable du véhicule. Les résultats sont groupés en tableaux (19 tableaux principaux), synthésés par 16 graphiques, et contrôlés, au cours de l'ouvrage, au moyen d'exemples ou de recoupements se rattachant directement à la réalité

L'étude se termine par une analyse sommaire des charges fiscales de toutes sortes qui interviennent, directement ou indirectement, dans la constitution du prix de revient du transport

Tel qu'il est rédigé, cet ouvrage s'adresse à tous les praticiens et techniciens du transport et de la construction « poids lourds », ainsi qu'à tous ceux, statisticiens, économistes, administrateurs, que préoccupe le problème si difficile de la coordination des transports

(1) Eyrolles Editeur, Paris 5<sup>e</sup>.

## Les Annales des Mines de Mars 1963

M. J. Federwisch dresse une synthèse chronologique des **Conceptions de l'échantillonnage des charbons**, depuis 1895 et conclut que malgré la complexité du problème il est possible de voir naître une solution générale acceptable.

M. P. Laffitte préconise une **socio-économie mathématique**, qui ne tienne pas compte seulement des motivations matérialistes des actions humaines, mais aussi des mobiles plus complexes et choisit comme « parrains » de cette forme de pensée **Proudhon, Le Play et Mayo**.

M. F. Dennery, dans son exposé sur les **développements du plasma** après en avoir rappelé la définition et retracé l'histoire, étudie ses propriétés, ses applications, sa mise en œuvre.

Statistiques mensuelles des productions minière et énergétique.

Métaux, minerais et substances diverses.

Technique et Sécurité Minières.

Bibliographie.

Communiqués.

Données économiques diverses.

## Les Annales des Mines d'Avril 1963

Traitant des **Problèmes de Régulation**, M. J. Boisse montre comment est obtenue la relation que doit établir un régulateur entre la grandeur de commande et le signal d'erreur et décrit quelques réalisations technologiques.

La **Station d'Essais pour l'Enrichissement du Minerai de Fer de Gara Djebilet** qui vient d'entrer en service est présentée par l'équipe qui l'a conçue et réalisée.

M. M. Cocude décrit l'installation originale du

**Chauffage urbain Atomique** qui vient d'être réalisée en **Suède** dans la Banlieue de Stockholm.

Statistiques mensuelles des productions, minière et énergétique.

Métaux, minerais et substances diverses.

Technique et sécurité minières.

Bibliographie.

Communiqués.

Données économiques diverses.

## Les Annales des Mines de Mai 1963

M. P. Despujols, après avoir exposé le procédé de la « **Concentration des minerais à sec sur table oscillante** », décrit le dispositif expérimental, et donne l'explication théorique des principes sur lesquels il repose.

M. P. Legoux évoque « **Les caractères particuliers de la Réglementation minière des pays en voie de développement** » en mettant l'accent sur l'équilibre qui doit s'établir dans un esprit de loyale collaboration et de confiance réciproque entre le mineur et la puissance publique.

MM. G. Matheron et Ph. Formery dans « **La recherche d'optimum dans la reconnaissance et la mise en exploitation des gisements miniers** » définissent et calculent le volume optimum des travaux de recon-

naissance nécessaires pour procéder à l'estimation des réserves d'un gisement minier. (La suite de cet article paraîtra dans le numéro de juin des Annales des Mines).

M. J. Desrousseaux étudie la **taille et le rendement des industries à l'optimum économique** et montre que la théorie classique conduit à des conclusions inexactes.

Statistiques mensuelles des productions minières et énergétiques.

Métaux, minerais et substances diverses.

Technique et sécurité minières.

Bibliographie.

Communiqués.

Données économiques diverses.

## Les Annales des Mines de Juin 1963

MM. G. Matheron et Ph. Formery, poursuivent leur étude sur la « **Recherche d'optimum dans la reconnaissance et la mise en exploitation des gisements miniers** », en posant le problème de l'arrêt des recherches à l'issue d'une phase de reconnaissance (3<sup>e</sup> partie) et en appliquant les méthodes des trois premières parties à un exemple numérique (4<sup>e</sup> partie)

M. F. Callot, évoque l'« **Evolution récente de la production minière mondiale** », pour la période 1958-1962.

Dans son article sur « **La vie des équipements** » M. Y. Muller analyse l'intérêt du remplacement systématique des pièces surtout applicable aux pièces

d'usure et donne des indications sur la façon d'aborder le problème pour les appareils complexes.

**Accident de Saint-Florent du 1<sup>er</sup> février 1963** la présente note a pour but d'indiquer les circonstances de cet accident survenu dans le bassin des Cévennes.

— Statistiques mensuelles des productions minières et énergétiques.

— Métaux minerais et substances diverses.

— Technique et sécurité minières.

— Bibliographie.

— Communiqués.

— Données économiques diverses.



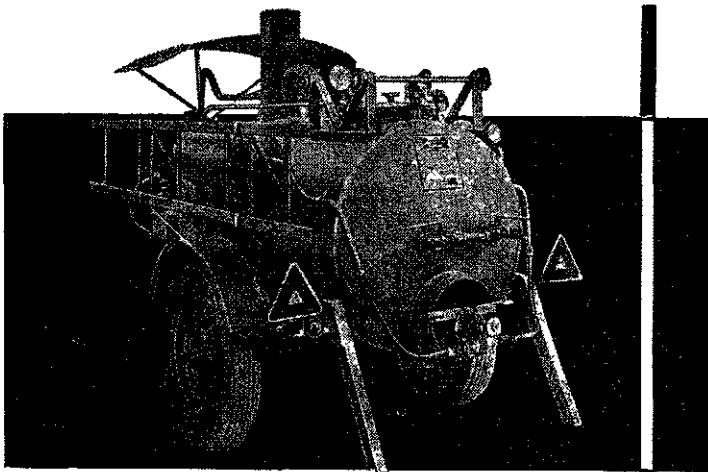
# SIGNAUX LA PORTIE

52, rue Etienne-Richerand - LYON

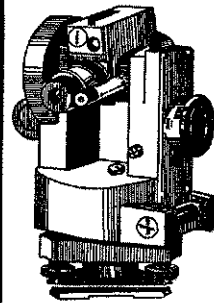
Entreprise agréée N° 9

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 gonflables, 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**

**VALLETTE & PAVON S.A.**  
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 2 112 000 NF  
30 à 38 rue Descartes VILLEURBANNE (Rhône) tél 84-64-97