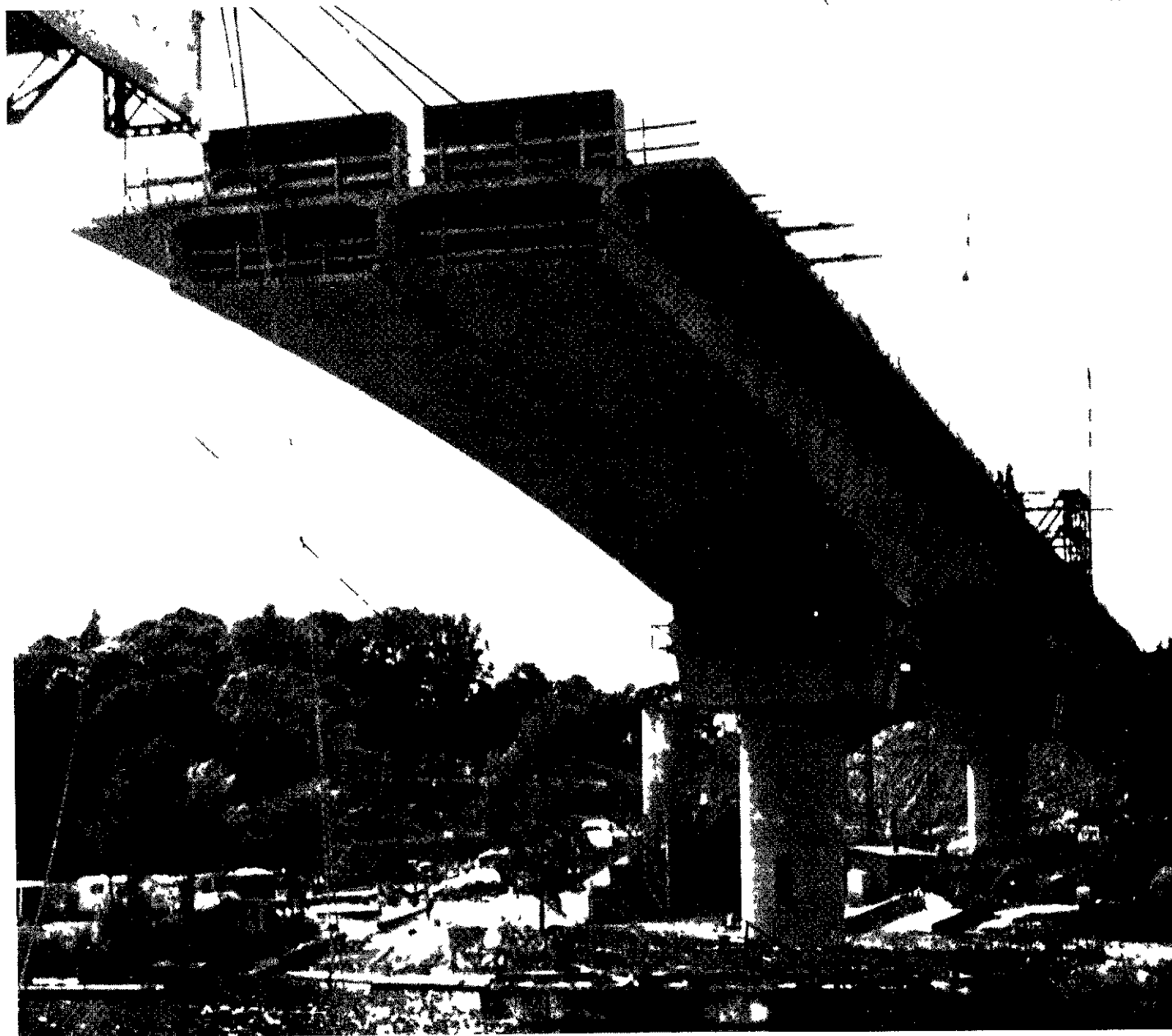


bulletin du **PCM**

**association
professionnelle
des ingénieurs
des ponts et
chaussées
et des mines**

Assemblée Générale



7

28 rue des saints-pères
paris 7e
mensuel

66^e année
juillet 1969

en 3 heures **POLYROC** répare cette dalle..



POLYROC un remède efficace contre la carie routière...

Le béton organique **POLYROC** est un béton composé d'un liant plastique mélangé à des agrégats minéraux, sans adjonction d'eau.

Il est fourni prêt à être coulé. La prise et le durcissement s'effectuent chimiquement par l'addition d'un catalyseur spécial.

Le **POLYROC** est fourni en seaux de 10 kg et le catalyseur en flacon plastique correspondant à cette unité.

POLYROC est mis en œuvre rapidement à l'aide d'un agitateur électrique ou d'une simple palette. Quatre heures après son application, il présente une résistance à la compression d'environ 600 kg/cm², et vingt-quatre heures plus tard ce chiffre dépasse 650 kg/cm². Des parties trépanées ont pu être rendues à la circulation 1 heure après application.

L'adhésivité du **POLYROC** est dans tous les cas supérieure à celle du béton normal.

C'est un matériau idéal pour la reprise des épaufrures. Il est donc recommandé pour les réparations de dalles sur les aérodromes, les autoroutes, les stations-service, les usines et en général les revêtements de béton et de ciment.

Je désire recevoir, sans engagement de ma part
 une documentation gratuite

Nom
Adresse
Téléphone

PC 2

PRISMO FRANCE

53 RUE JEAN BONAL - 92 LA GARENNE-COLOMBES - TEL. 782.35.00

bulletin du **PCM**
juillet 1969

**association
professionnelle
des ingénieurs
des ponts et
chaussées
et des mines**

siège social : 28, rue des sfs-pères, paris-7

S O M M A I R E

<i>Assemblée Générale de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. — Dîner du jeudi 29 mai 1969 :</i>	
<i>Discours du Président</i>	19
<i>Discours de M. Jean CHAMANT, Ministre des Transports</i>	23
<i>Compte rendu de l'Assemblée Générale du P.C.M.</i>	27
<i>Dépouillement du questionnaire sur le rapport moral</i>	32
<i>Dépouillement du questionnaire adressé aux membres du groupe de Paris</i>	34
<i>Assemblée Générale de la Société Amicale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines du 29 mai 1969</i>	36
<i>Assemblée Générale de l'Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines du 29 mai 1969</i>	37
<i>Procès-verbaux des Réunions du Comité du P.C.M. :</i>	
<i>Séance du vendredi 28 février 1969</i>	39
<i>Mutations, Promotions et Décisions diverses</i>	41
<i>Informations internationales</i>	44
<i>Bibliographie — Offres de postes — Sommaire des Annales des Mines du mois de juin 1969</i>	45

Photo de couverture : Franchissement à OIRSEL de la Seine et de l'Eure. Ouvrage en béton précontraint construit par encorbellement à voussoirs coulés sur place. Cliché : Hecroq - SETRA.

LXVI^e année - n° 7 - mensuel

RÉDACTION : 28, rue des Sts-Pères, Paris-7° LIT. 25.33
PUBLICITÉ : 254, rue de Vaugirard, Paris-15° LEC. 27.19

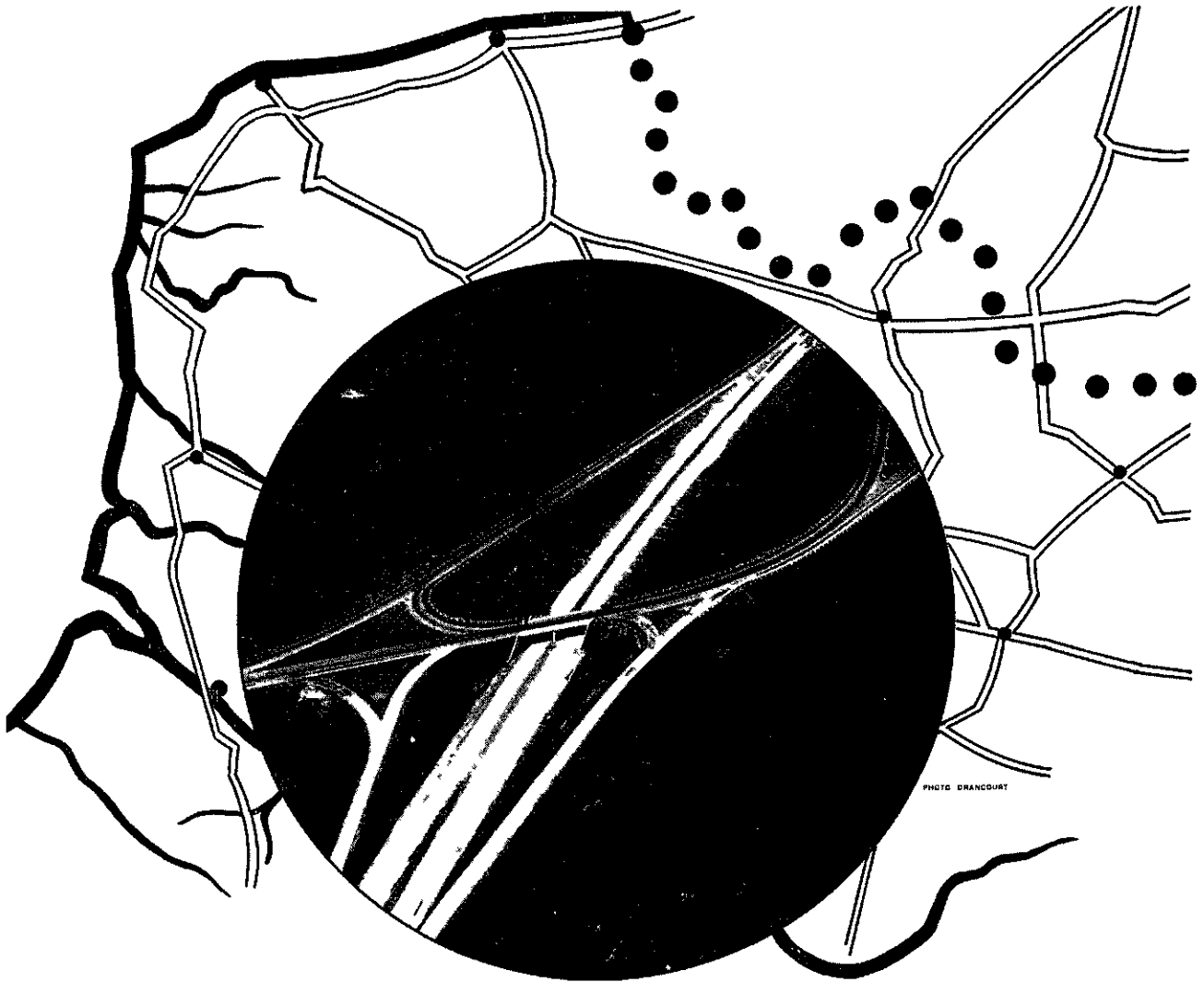


PHOTO DRANGOURT

180 km d'autoroutes **BEUGNET**

- **Une entreprise à l'échelle européenne** employant plus de 700 personnes.
- **Un parc de matériel** comprenant plus de 800 engins et notamment 8 postes d'enrobage de matériaux bitumineux d'une capacité globale journalière de 7 000 tonnes environ.
- **Des ateliers de mécanique et entretien** représentant une surface couverte de plus de 25 000 m².
- **Un important laboratoire de recherches et contrôles.**
- **Des produits de revêtement** qui ont fait leurs preuves :
RUGOCHAPE LUMICHAPE MICROCHAPE



BEUGNET - bonnes routes - ARRAS

53, BOULEVARD FAIDHERBE

BOÎTE POSTALE 218

TÉLÉPHONE (21) 21 58 17

Assemblée générale de l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

DINER du JEUDI 29 Mai 1969

DISCOURS DU PRÉSIDENT

Mesdames,
Messieurs les Ministres,
Messieurs,
Mes chers Camarades,

Il y a un peu plus d'un an, j'insistais ici même sur l'importance fondamentale de la formation des hommes, et sur la nécessité urgente de moderniser et de développer les moyens consacrés à cette formation.

Quelques semaines plus tard, les événements venaient malheureusement confirmer, et de la façon la plus générale, l'acuité du problème, mais mettaient en même temps en évidence la relative solidité du système des grandes écoles.

Ceci mérite quelque analyse et justifie quelques commentaires que je me propose de développer ce soir.

D'autres événements, plus récents, me conduiront aussi à évoquer le non moins grave problème des relations entre l'Etat et la Nation, et tout naturellement à parler du rôle des Corps à formation scientifique comme les nôtres dans la société moderne, et du souci que nous avons de le voir mieux compris.

Auparavant, je désire exprimer, au nom de notre Association, mes remerciements à ceux qui nous font l'honneur de leur présence ici ce soir, et tout particulièrement à M. le Ministre des Transports, qui a bien voulu — avec l'amabilité souriante qui est la sienne — accepter de prononcer le « discours en réponse », ainsi qu'à M. le Ministre de l'Équipement et du Logement, et au représentant de M. le Ministre de l'Industrie, Ministres qui dirigent les « maisons-mères » des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines, et se trouvent de ce fait directement concernés par certaines de nos préoccupations professionnelles.

Mais il est bon de rappeler que notre Association se définit elle-même moins comme un syndicat défendant fiefs et privilèges, que comme le représentant d'une grande marque d'ingénieurs, soucieuse d'en maintenir la qualité et l'originalité, et de veiller à ce qu'elle soit employée au mieux des intérêts de la Nation.

C'est dire que nos réflexions se situent également sur un plan très général, et c'est à ce niveau que j'aborderai le problème de la formation et des grandes écoles.

Notre pays souffre d'un mal grave : je veux parler du décalage qui s'est créé entre notre niveau de vie, qui est celui d'un pays économiquement développé, et notre niveau d'éducation, qui ne s'est pas adapté à cette évolution. Ainsi une véritable coupure s'est-elle faite entre l'enseignement et la société, dans la mesure où notre système d'éducation ne prépare pas les hommes à vivre dans le monde qui les a créés, et notamment pas à y jouer leur

rôle de citoyen. Il les laisse, en effet, dans l'ignorance des mécanismes réels qui régissent cette société, faute notamment d'un enseignement économique suffisant, et d'un apprentissage réel de la démocratie.

On arrive alors à des situations absurdes, où des hommes revendiquent les avantages procurés par une société dont ils contestent, par ailleurs, les principes et le fonctionnement, et où des citoyens ne se sentent solidaires et responsables de rien, s'en remettant à l'Etat du règlement de leurs affaires, tout en lui reprochant de s'occuper de tout.

Or si les grandes écoles ont connu elles aussi les conséquences de cette absurdité, on ne peut manquer de remarquer que l'agitation n'y a rien eu de commun, ni en force ni en durée, avec celle qui continue à troubler l'université. C'est sans doute que, justement, les grandes écoles sont des établissements d'enseignement supérieur qui maintiennent en France des contacts concrets avec la société. Leurs professeurs sont des praticiens, en prise sur le réel ; elles fonctionnent avec la participation du monde administratif et économique ; leurs élèves y font des stages systématiques. Ils peuvent ainsi juger par eux-mêmes le monde dans lequel ils vont travailler, et s'ils doivent le critiquer, au moins c'est en connaissance de cause et non en fonction d'idées reçues a priori. Et s'ils veulent le réformer, ils pourront le faire d'autant plus efficacement qu'ils en connaîtront mieux les rouages et les mobiles.

Alors, je formule un simple souhait : que l'on sache mieux apprécier le système des grandes écoles, et que l'on s'attache à le conserver et à le développer, dans un esprit de saine compétition et de complémentarité avec l'université.

Pour cela, il faut que l'on accepte d'y appliquer les principes d'efficacité qui sont admis partout ailleurs, et notamment le principe de la concentration.

En effet, il manque cruellement à notre pays l'équivalent des grandes universités technologiques étrangères de réputation mondiale, qui rassemblent en un même lieu les disciplines diverses dont la confrontation permanente est la condition de plus en plus nécessaire du progrès. Leur dimension rend seule possible la mise en place, indispensable, des moyens les plus puissants de documentation, de calcul et de travail. Elles assurent étroitement l'enseignement, la recherche et les études, ce qui leur permet d'attirer et de retenir, à temps plein, les meilleurs spécialistes, et de prétendre du même coup à la notoriété internationale.

Une occasion exceptionnelle de réaliser en France un tel « collège », de dimension européenne, se présente à l'occasion du transfert de l'Ecole Polytechnique sur le plateau de Palaiseau. Il faut la saisir, en y réunissant les principales écoles d'application civiles et militaires de l'X qui en complètent l'enseignement. Et que l'on ne se fasse pas d'illusions à ce sujet, cela restera encore fort modeste : moins de 2 000 étudiants ; on ne risque donc pas de compromettre la création ultérieure d'autres ensembles analogues en province, autour d'autres noyaux.

Mais soyons efficaces et réalistes : mettons d'abord en place celui-là puisque l'opération est possible rapidement, et donnons-lui les moyens de réussir en y associant des laboratoires, des instituts de recherche, et certains services d'études dépendant des divers ministères qui patronnent les grandes écoles en question.

Si nous ne le faisons pas, il ne faut pas se leurrer : nos étudiants scientifiques devront aller chercher à l'étranger les avantages qu'offre la concentration et que leur propre pays ne leur offrira pas. Quant aux étrangers, ils cesseront de venir chez nous chercher un enseignement qu'ils jugeront de plus en plus sous-développé quant aux moyens mis à leur disposition : il suffit déjà de comparer les locaux et les budgets de nos grandes écoles avec ceux des campus concurrents, américains ou allemands, pour le comprendre.

Le transfert à Palaiseau de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées est particulièrement urgent. En attendant, son enseignement est en pleine rénovation ; le Directeur, les professeurs et les élèves font un effort considérable pour que dans les disciplines du génie civil, de l'urbanisme, de la construction, des transports, la formation soit de haut niveau ; mais les ressources, tant en locaux qu'en crédits, restent cruellement insuffisantes. et je regrette d'être obligé de renouveler ici l'appel que je lançais l'année dernière pour que l'Ecole dispose de moyens adaptés à sa mission.

Les instituts de recherche sont également, pour nous, un souci particulier.

L'Institut de Recherche d'Urbanisme, l'Institut de Recherche des Transports sont indispensables au développement de nos techniques. Nous savons que les décrets créant ces instituts sont prêts et nous regrettons vivement qu'ils n'aient pas encore été signés, d'autant plus qu'un certain nombre de nos camarades sont déjà en place pour former les équipes qui les animeront et que l'attente qui leur est imposée semble peu compréhensible.

Je me permets donc d'insister auprès de vous, Monsieur le Ministre, pour que l'Institut de Recherche des Transports, qui est dans le domaine de vos responsabilités, voie le jour le plus tôt possible.

J'aborde maintenant le problème des relations entre l'Etat et la Nation, et du rôle que les grands Corps à formation scientifique pensent devoir et pouvoir jouer dans ces relations.

Tout le monde s'accorde, je crois, pour estimer qu'elles ne sont pas très bonnes. Comme je l'ai rappelé, les Français paraissent souvent se comporter moins en citoyens soucieux de prendre leurs responsabilités dans les affaires collectives, qu'en individus défendant leurs intérêts personnels face à une administration qui leur serait en quelque sorte étrangère, voire hostile, et dont ils ne se sentent solidaires que lorsqu'ils ont besoin de l'appeler à l'aide.

Réciproquement l'administration a pris l'habitude de tout gérer, non en fonction d'objectifs, mais selon des règlements.

Je ne cherche pas à déterminer qui a commencé de la poule ou de l'œuf, et à savoir s'il est juste ou non de dire que l'on a toujours, en fin de compte, l'administration qu'on mérite. Je constate simplement un fait, qui est certainement déplorable, dont la gravité commande d'agir, et qui ne devrait laisser personne indifférent.

Je ne sais s'il est possible d'envisager en France une évolution rapide des mentalités, qui conduirait les hommes à se sentir davantage citoyens, mais je pense qu'entre l'administration et les individus, les fonctionnaires de responsabilité peuvent, comme les élus, jouer un rôle important d'information et d'harmonisation. Il faut que l'administration comprenne l'importance de ce rôle et soutienne ses hommes lorsqu'ils font leur métier en essayant de concilier l'intérêt général, dont ils ont la charge, et les intérêts particuliers, qu'ils respectent, ce qui ne peut évidemment se faire en donnant satisfaction à tout le monde. Il faut aussi que les chefs de service puissent effectivement se comporter en patrons, comme cela leur est justement demandé, mais encore faut-il leur accorder les moyens et la liberté d'action sans lesquels la responsabilité n'a pas de sens. Je ne pense pas, en effet, qu'il soit, en fin de compte, de l'intérêt de personne de souhaiter des fonctionnaires trop « transparents », ni de sacrifier leur technicité à d'autres critères de sélection.

Dans le monde moderne nous pensons que la formation scientifique est de plus en plus nécessaire, non pas tant à mon avis parce que le monde est réputé dominé par les techniques — ce qui peut toujours être critiqué — que parce que l'esprit scientifique, qui suppose rigueur et objectivité, apparaît de plus en plus indispensable pour dépassionner les problèmes, et substituer des approches rationnelles aux solutions sentimentales. De même nous estimons que le sens de la mesure indispensable à l'exercice des responsabilités suppose une expérience concrète des hommes et des choses, telle que celle que l'on peut acquérir par le passage dans les services administratifs extérieurs ou dans les entreprises, qu'elles soient du secteur privé ou public.

J'entends bien que l'accusation de mandarinat est actuellement très souvent portée contre les Corps. Le mandarinat est le privilège de l'attribution exclusive de certains emplois ou de certaines responsabilités à une catégorie d'individus. Il est certainement intolérable non pas tant en soi dès lors que les individus qui en bénéficient ont été spécialement et volontairement formés par l'Etat pour occuper ces emplois, mais parce que si l'on confie systématiquement la responsabilité de certains secteurs à des gens de formation homogène, ils risquent de laisser leur action glisser dans une direction qu'ils peuvent juger comme bonne — en toute honnêteté — compte tenu de leur mentalité, mais qui n'est peut-être pas la meilleure dans l'absolu, faute de confrontation avec des esprits différents. Cette

confrontation est une règle fondamentale de la démocratie qui doit être respectée dans la fonction publique, notamment pour l'attribution des postes de haute responsabilité où la spécialité, le corps, l'étiquette d'origine, doivent s'effacer devant la valeur de l'individu prouvée par ses résultats antérieurs.

Pour l'accès à ces postes, notre Association estime nécessaire que l'on rebatte les cartes entre les grands Corps scientifiques, administratifs, et entre hommes des secteurs public, para-public et privé. Elle a proposé en son temps une solution concrète pour atteindre cet objectif. Car il est anormal que l'on trouve si peu d'hommes des grands Corps scientifiques dans le Corps préfectoral ou comme représentants de la France à l'étranger ou dans les ministères qualifiés de « non techniques », comme il est anormal que certains Corps administratifs soient cantonnés dans certains ministères, voire dans certains services extérieurs, et que les passages réciproques entre secteurs privé et public soient si rares, ce qui ne peut qu'entretenir le climat de coupure entre l'Etat et la Nation.

Par contre, pour les postes où la spécialisation s'impose, la crainte des mandarinats ne doit pas servir de prétexte à l'arbitraire ou à la politisation dans l'attribution des emplois.

Il est souhaitable aussi que le recrutement des Corps soit ouvert sur l'extérieur. Nous y avons toujours été favorables. Le Corps des Mines vient de modifier ses statuts dans ce sens. Le Corps des Ponts et Chaussées recrute toujours 1/3 de ses effectifs par promotion au sein de l'Administration et demande que les conditions de cette promotion soient améliorées. Et une preuve complémentaire de cette ouverture va être donnée par la création d'un cadre spécial des Ponts et Chaussées qui accueillera les ingénieurs de l'ancien Ministère de la Construction.

Créer les conditions d'une mobilité à la fois physique et intellectuelle nous semble d'ailleurs nécessaire de la façon la plus générale. Puisque l'exigence d'efficacité impose la concentration des activités économiques là où l'environnement est favorable, c'est par la création préalable d'un tel environnement, grâce à la construction d'infrastructures incitatives de transport et de télécommunications et la réalisation de logements et de services collectifs, que l'on peut développer ce pays plus que par des méthodes d'intervention directe qui finissent toujours par créer des privilèges anti-économiques dont l'expérience montre les inconvénients et la difficulté qu'on éprouve à y mettre fin.

De même est-il indispensable que chacun puisse se reconvertir à tout moment en fonction des besoins et des opportunités du marché du travail, ce qui suppose l'organisation d'un système d'enseignement continu, effort énorme dont on peut craindre que l'urgence et la nécessité ne soient pas encore comprises.

Une autre action de rénovation concerne les entreprises du secteur para-public, justement relancée par le rapport NORA.

Vous exercez votre tutelle, Monsieur le Ministre, sur de grandes entreprises nationales, au progrès desquelles nous sommes particulièrement attachés ; mais comme je le disais l'année dernière, je n'aime pas ce terme de « tutelle », qui laisse entendre que ces entreprises sont au mieux mineures, et au pire incapables, et que seule l'Administration détient la sagesse et la puissance paternelle, et je suggérais que l'on substituât l'expression « avoir le souci de » à « exercer la tutelle sur ».

Votre action, Monsieur le Ministre, répond au vœu que j'exprimais alors, et la réforme de la S.N.C.F., à laquelle vous vous êtes courageusement attaqué, a notamment pour objet de donner une véritable autonomie de gestion aux dirigeants de l'entreprise nationale. Et je suis sûr d'être en plein accord avec vous, Monsieur le Ministre, comme avec M. le Ministre de l'Equipement et du Logement, et M. le Ministre de l'Industrie, en rappelant que l'élimination des freins à une gestion plus efficace des entreprises publiques, comme de l'administration, est une condition nécessaire du développement de notre pays.

C'est en tout cas dans ce sens que nous comptons œuvrer, demain comme dans le passé.

(Applaudissements.)

DISCOURS DE M. Jean CHAMANT,

Ministre des Transports

Monsieur le Président, Messieurs,

C'est la troisième fois que j'assiste à la réunion qui tient votre Association et qui se termine, selon l'usage et la coutume, par un dialogue s'instaurant entre votre Président et le Ministre concerné.

Je ne mésestime pas le périlleux honneur qui m'est fait de pouvoir ainsi — pendant quelques instants, rassurez-vous — m'entretenir avec vous des problèmes qui sont les vôtres et qui sont actuellement au cœur et au centre de vos préoccupations.

Mais, à côté de cet exercice difficile que vous m'imposez — mais que j'ai accepté de très bonne grâce, reconnaissez-le —, j'éprouve cependant un très grand sujet de satisfaction : celle de pouvoir me pencher sur ce que représentent et sur ce que désirent et soient ces deux grands Corps à formation scientifique qui jouent un rôle fondamental dans le monde des transports dont, au plan gouvernemental, j'ai présentement la responsabilité.

Une ombre, cependant, à cette satisfaction : elle vous prive, ce soir, du plaisir d'entendre mon collègue de l'Équipement, mon ami M. CHALANDON ; mais je le connais assez, nous nous connaissons assez l'un et l'autre, pour savoir qu'au delà et très au delà dirais-je de la solidarité gouvernementale, nos pensées sur ces problèmes et sur ces sujets se rejoignent, et, sans doute dans un style différent du mien, les propos qu'il vous aurait tenus à cet égard ressembleraient très certainement à ceux que maintenant je vais vous tenir pour répondre à votre Président.

Je vous sais gré, Monsieur le Président, d'avoir situé ce débat j'allais dire sur des cimes : le lieu même où nous nous trouvons réunis vous y a sans doute incité... ; mais, pour vous être placé sur des cimes, vous n'avez pas été pour autant dans les nuages, et vous avez évoqué tour à tour ici un certain nombre de sujets sur lesquels maintenant je souhaiterais m'appesantir. Je crois en effet que le moment dans lequel nous vivons est trop imprégné par une actualité brûlante pour que nous abordions avec la sérénité qui s'imposerait certaines des demandes — je ne parle pas de revendications — qu'aurait pu vous inspirer la défense des intérêts matériels et moraux de vos camarades (cette citation vous prouvant que je connais moi aussi mon cours).

Votre propos s'est limité à trois points essentiels, importants :

— la formation des hommes et plus spécialement la formation des membres de vos deux Corps,

— les relations entre l'État et la Nation,

— enfin, les problèmes particuliers qui intéressent plus spécialement la gestion des entreprises publiques dont j'ai la charge, sur lesquelles je n'exerce pas ma « tutelle » : je vois que vous entendez rompre d'une manière définitive avec quelque chose qui nous vient du droit romain, mais, à l'heure même où l'on parle, dans le cadre de la réforme de l'enseignement, de la suppression du latin, après tout votre propos et votre désir sont parfaitement en concordance avec l'évolution actuelle.

Sur le premier point, vous pensez — et je pense avec vous — qu'à coup sûr il n'y a de richesse que d'hommes et qu'un des malencontreux paradoxes de notre pays est, par le biais d'un enseignement et d'une culture souvent désincarnés, je vous le concède, de former des citoyens tout à la fois consommateurs convaincus et détracteurs très sincères de la société dite de consommation.

Je crois qu'en effet dans ce domaine vous avez probablement et assez largement raison, et il est inquiétant que le vœu très légitime de bénéficier des avantages que procure à coup sûr une économie développée ne s'accompagne pas davantage d'une acceptation consentie de certaines contraintes. Vous en déduisez d'ailleurs, sans prétendre proposer un modèle pour l'université de demain (je confesse que cela serait sans doute une tâche très ardue), qu'il importe au plus haut point d'améliorer encore le fonctionnement des grandes Ecoles qui ont prouvé, j'en suis sûr, leur adaptation à notre époque en franchissant sans trop de difficultés les grandes convulsions du printemps dernier.

Cette démonstration me paraît assez probante, tout comme, d'ailleurs, les voies et moyens que vous préconisez. Toutefois, et puisqu'aussi bien vous avez parlé vous aussi (et je crois que vous l'aviez déjà fait l'an dernier, si ma mémoire est fidèle) de formation continue, je voudrais insister, en ce qui concerne vos Corps, sur un aspect diffus et peu visible de votre rôle à la fois d'enseignés et d'enseignants.

Il m'apparaît en effet que les contacts très étroits qu'entretiennent les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines des services extérieurs avec les notables de notre pays, ces hommes tantôt trop loués et tantôt trop décriés, ont un aspect doublement pédagogique : à l'homme des sciences exactes ils enseignent l'humilité devant des phénomènes non mesurables, à l'élu ils font découvrir les contraintes nécessaires de la technique et des bilans. Il serait déplorable, de ce fait, tant pour vous que pour vos interlocuteurs, que ces échanges s'amenuisent du fait d'un relâchement excessif de votre présence sur l'ensemble du territoire ; et puisqu'aussi bien nous sommes encore très près des fêtes de la Pentecôte, j'oserais vous dire : allez prêcher à tous les cantons pour leur plus grand bien comme pour le vôtre.

A partir de cette remarque, il m'est évidemment tout naturel de passer à votre second sujet de réflexion qui portait sur les rapports difficiles qu'entretiennent selon vous l'Etat et la Nation.

Je voudrais tout d'abord vous dire, Monsieur le Président, qu'à ces deux majuscules je préférerais deux minuscules, et j'évoquerai donc après vous, tout simplement, les rapports entre les citoyens et l'administration.

Je pense que, dans ce domaine, la situation est loin d'être exaltante, et dans ma bouche c'est un euphémisme. Il ne serait pas honnête, d'ailleurs, je crois, d'attribuer ce malaise soit au manque de civisme des Français (vous vous en êtes bien gardé d'ailleurs), soit à un calcul presque diabolique des fonctionnaires très portés d'ailleurs à critiquer l'administration surtout si ce n'est pas la leur...

Il m'apparaît difficile de déduire les difficultés rencontrées de telle ou telle caractéristique du recrutement ou de l'emploi des divers corps de fonctionnaires, et je crois plutôt que, dans ce domaine, ce sont les structures qui jouent un rôle fondamental.

Au premier rang de ces déficiences de caractère structurel, je rangerai la faiblesse des diverses collectivités territoriales, qui entraîne les représentants du pouvoir central, presque malgré eux si je puis dire, à jouer un rôle excessif à la fois sur le plan quantitatif et sur le plan qualitatif chaque fois qu'ils ne savent pas découvrir de véritables interlocuteurs. Ce phénomène est sans doute aggravé par une centralisation beaucoup trop importante des pouvoirs de décision. Nous sommes là en plein cercle vicieux car, submergés de dossiers ponctuels, les services centraux abandonnent leur tâche primordiale qui est d'expliquer des doctrines claires élaborées par le Gouvernement et d'application aisée. Non orientés de ce fait, voire même désorientés, les services locaux se sentent alors dans l'incapacité de trancher les questions qui leur sont posées et finissent par considérer comme inévitable ou normal de s'en remettre à l'échelon central.

Je crois donc qu'à cet égard un double effort s'impose : d'une part pour diffuser la doctrine, d'autre part pour doter les services d'application de pouvoirs réels beaucoup plus importants qui entraîneront naturellement une responsabilité accrue pour leurs encadrés.

Enfin — et c'est un point sur lequel j'insiste —, il me semble que l'amélioration des rapports entre l'administration et les citoyens passe par une réduction des tâches exercées par l'Etat qui ne pourra être réalisée qu'aux termes d'une double prise de conscience : prise de conscience par tous les Français qu'ils ne peuvent pas réclamer sans cesse des interventions en leur faveur ou des protections tout en protestant en même temps contre la lourdeur de l'appareil technique ; prise de conscience par les fonctionnaires à leur tour qu'ils s'attachent peut-être trop souvent à des attributions non essentielles ou dépassées qui les détournent des tâches traditionnelles d'animation et de contrôle.

Vous voyez donc, Monsieur le Président, qu'en sus des réformes que vous suggérez et dont je ne méconnaissais d'ailleurs nullement l'intérêt, il me paraît indispensable d'effectuer un effort, résolu et tenace à la fois, de déconcentration et de décentralisation, car ces deux actions m'apparaissent absolument complémentaires. Je n'ignore pas, comme vous, que pour y parvenir, les obstacles sont multiples, aussi bien d'ailleurs au niveau des collectivités locales elles-mêmes qu'au sein du lourd, très lourd appareil de la fonction publique. Quels qu'ils soient, je suis persuadé qu'il est de notre devoir de les lever, et le Gouvernement sait que, dans ce domaine, vous pouvez et vous devez jouer un rôle particulièrement important : nul mieux que vous ne peut, en effet, faire des suggestions auxquelles, vous pouvez en être sûrs, sera réservé l'accueil le plus positif et le plus compréhensif.

J'ajouterai d'ailleurs que la nécessité de contacts personnels et directs avec les agents économiques est une chose indispensable. Par exemple, il me semble à moi, Ministre des Transports, indispensable que les transporteurs disposent d'une possibilité de contacts avec l'administration qui aient un visage peut-être moins rude et moins austère, car seuls des échanges de vues d'homme à homme me paraissent permettre d'éclairer réellement les décisions, et je crois que dans le domaine du logement, la règle doit être probablement la même.

Certes, je ne méconnaissais pas les difficultés qui se présentent à vous, Messieurs, pour jouer ce rôle, et d'abord le manque de moyens dont souffrent les services ; cependant je ne craindrai pas de vous recommander une priorité en faveur de ces contacts avec les responsables d'entreprises, car il me semble préférable d'accepter des imperfections dans la réalisation plutôt que de ne pas aboutir à une œuvre collective réellement désirée par l'ensemble des personnes qu'elle concerne.

Enfin, Monsieur le Président, vous avez abordé à la fin de votre propos le problème très aigu et très actuel de la gestion des entreprises publiques et, en particulier, de la gestion de la S.N.C.F. Je me réjouis d'ailleurs de l'occasion qui m'est offerte de parler à un auditoire aussi choisi pour dire quelles sont les réflexions qui ont guidé nos pas et les raisons pour lesquelles nous avons entrepris cette vaste réforme.

Je préciserai tout d'abord que le Gouvernement, sur ma proposition, s'est largement inspiré des considérations contenues dans le très remarquable rapport qui a été dressé par M. Simon NORA, que j'ai aperçu dans cette assistance : il a été, je puis le dire, dans cette affaire, à la fois mon guide et mon inspirateur ; j'espère qu'il reconnaîtra et qu'il a déjà reconnu son enfant dans le projet de réforme qui a été adopté il y a quelques mois par le Gouvernement.

Le but que nous nous sommes fixé à travers cette réforme était clair s'il n'était pas aisé à atteindre, je le reconnais : il s'agit, en bref, de mettre la grande Société nationale à même de jouer sans handicap privilégié le jeu d'une économie de marché qui lui permettra d'exécuter tous les transports, mais ceux-là seuls pour lesquels elle sera susceptible d'offrir un coût qui soit le moindre pour la collectivité.

Pour atteindre ce but, deux actions privilégiées doivent être menées : d'une part égaliser les conditions de concurrence entre tous les modes de transport et d'autre part donner à la S.N.C.F. une très large autonomie de gestion, ce dont vous vous êtes, après tout, félicité dans votre propos, Monsieur le Président.

Je m'étendrai un peu sur ce second point, en vue d'en tirer quelques conséquences importantes qui vont d'ailleurs recouper nos réflexions communes.

L'autonomie de gestion se traduit par la fin de ce que vous avez encore appelé malgré vous la « tutelle » minutieuse et des multiples contrôles qui ont empêché, je le reconnais bien volontiers, la S.N.C.F. de s'adapter à l'évolution du secteur des transports, malgré, par ailleurs, le très remarquable effort de productivité et de modernisation qu'elle a mené avec succès et qu'elle poursuit grâce au travail et à la persévérance de l'ensemble du monde des cheminots. Le point sur lequel je veux surtout insister est que l'exercice de cette tutelle centralisée entraînait pour la S.N.C.F. l'obligation d'adopter ou de conserver des structures également centralisées à l'excès.

On peut donc attendre deux effets d'un important allègement des contrôles : le premier est de débarrasser l'entreprise ferroviaire de contraintes devenues paralysantes ; le second, peut-être moins évident mais non moins important, va être de permettre à la Société nationale d'opérer une large décentralisation interne des pouvoirs de décision pour l'ensemble de ses activités.

Par conséquent, au niveau où beaucoup d'entre vous, Messieurs, exercent leurs activités : région, département, ville, vous allez voir apparaître, j'en suis sûr, un nouveau partenaire en la personne du responsable de la S.N.C.F.

Cette novation fondamentale devrait, à mon sens, puissamment contribuer à faire redécouvrir les possibilités du chemin de fer sur le plan purement économique du transport comme sur celui de l'aménagement.

Vous voyez donc, Monsieur le Président — et peut-être n'attendiez-vous pas mon approbation pour en être convaincu —, que les trois sujets que nous avons abordés se marient heureusement et qu'on peut en résumer les conclusions sous une forme très schématique et très synthétique :

Dans les entreprises publiques ou privées comme dans l'administration, notre pays a besoin d'hommes bien formés, dotés de pouvoirs réels et placés à un niveau tel qu'ils puissent connaître de façon personnelle et directe les problèmes qu'ils ont à traiter et les hommes avec lesquels ces problèmes doivent être examinés et finalement résolus. Vos deux Corps, Messieurs, à formation scientifique sont les fournisseurs de tels hommes ; le reste est affaire de structures, et donc celle des Ministres.

Je terminerai en me souvenant de ce vers illustre que Goethe met dans la bouche de l'un de ses héros les plus connus : « au commencement était l'action ». M'inspirant de ce propos, je dirai que c'est à un double effort de réflexion et d'action que je vous convie. Je suis sûr, Monsieur le Président, Messieurs, que mon appel aura été entendu.

(Applaudissements.)

Compte rendu de l'Assemblée générale du P. C. M.

Le Président ouvre la séance en insistant sur l'importance des débats de l'assemblée générale : il a l'impression qu'une coupure s'opère dans le Corps des Ponts et Chaussées entre deux tendances, l'une qu'il qualifie « d'aristocratique » qui semble être celle des jeunes Ingénieurs en chef et l'autre de « syndicaliste » plus à l'honneur parmi les jeunes Ingénieurs.

Il rappelle le plan du rapport moral et notamment les objectifs du P.C.M. en matière de formation, de gestion du Corps, de rapports avec l'Administration, de rapports entre l'Etat et les secteurs para-public et privé, enfin d'organisation du P.C.M.

Les débats portent sur chacun des points mentionnés :

1) Formation (rapport moral III-1).

BRUNOT rend hommage à son successeur à la direction de l'Ecole et insiste sur la nécessité d'organiser à l'Ecole des études spécialisées du niveau du doctorat, après le diplôme.

GÉRODOLLE fait remarquer qu'il peut y avoir contradiction entre deux objectifs, le regroupement autour de l'X des écoles d'application et l'ouverture sur les facultés.

PASQUET demande que l'on ne remette pas en question l'implantation de l'Ecole à Palaiseau : une décision a été prise, il faut l'appliquer, indépendamment de ce que peuvent faire les autres.

2) Gestion du Corps (rapport moral III-2).

Le Président rappelle les objectifs proposés qui lui paraissent nécessiter la mise en place d'une « conscience » au sens du rapport Cor élaboré pour l'AX.

MONTSARRAT indique que le groupe de travail qu'il anime va élaborer un questionnaire pour consulter le Corps des Ponts sur les conclusions du rapport Cor et la mise en place éventuelle de structures de gestion nouvelles.

Le Président indique que les conclusions du rapport n'engagent pas le P.C.M., malgré la présence au Conseil de l'AX d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, et JOSSE précise que c'est à titre personnel et non pas comme Vice-Président du P.C.M. qu'il a pris position à l'AX, mais que le Conseil de l'AX s'étant prononcé, il ne lui appartenait pas de critiquer la décision prise. Le Président indique qu'une journée d'études est organisée le 23 juin par l'AX pour discuter les conclusions du rapport Cor. Il souhaite que les Ingénieurs des Ponts, qui seront tous invités, participent nombreux aux discussions.

BONITZER déclare qu'il ne reconnaîtra jamais l'existence d'une « conscience » ou d'un chef de Corps et rappelle que les organismes paritaires ont été créés spécialement pour les questions intéressant la gestion du Corps.

GÉRODOLLE souligne que ce problème n'est pas mûr et qu'il est prématuré de prendre une position en ce qui concerne la « conscience » du Corps.

HERVIO indique également que le problème n'est pas mûr ; il ne faut donc pas en parler dans les objectifs ; il existe par ailleurs un risque de sclérose de cette « conscience » — qui sera inamovible — si elle n'est pas élue : c'est un risque très dangereux pour le Corps.

Le Président rappelle que le groupe de travail animé par MONTSARRAT a pour mission de proposer une orientation notamment sur ce point et souhaite que le programme de travail puisse être accéléré.

3) Le Corps des Ponts et Chaussées et l'Administration (III-3).

BONITZER, rappelant le souhait du rapport moral d'offrir la meilleure qualité possible des services au public, s'élève contre la politique préconisée par le Gouvernement qu'il juge incompatible avec le service public et le rôle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans l'élaboration des projets et le contrôle des travaux.

GUELLEC regrette le peu de place que le rapport moral consacre à l'urbanisme. Le Président rappelle la publication d'un rapport sur l'urbanisme dans le bulletin d'avril 1969.

MAYER estime que l'essentiel est de définir la finalité de l'Administration : l'intérêt collectif n'est pas la juxtaposition des intérêts corporatifs. Cette définition implique des moyens qui ne sont peut-être pas analogues. On peut soutenir qu'une Administration arbitre d'autant mieux qu'elle est déchargée de certaines tâches de gestion.

MERLIN aborde le problème du financement privé des autoroutes qui peut permettre une accélération de la cadence de construction, mais comporte des risques, le bilan lui semblant devoir être positif.

WATEL, évoquant la question de l'urbanisme, se demande si le Corps doit prendre position sur la politique de l'Etat en la matière ; de toute façon, il faut examiner les rapports des Ingénieurs des Ponts et Chaussées avec les collectivités locales et les rapports entre l'Etat et les collectivités locales.

4) Organisation du P.C.M. (rapport moral III-5).

Le Président regrette que le rôle de la section Mines du P.C.M. soit aussi réduit ; il rappelle les orientations qu'il propose.

ROBIN confirme son accord au nom de l'Association des chefs de services extérieurs sur les orientations contenues dans le rapport moral. Il précise que l'Association a maintenant une existence juridique.

MARTY demande à faire partie de l'Association, le S.T.B.A. étant un service extérieur.

HERVIO est bien d'accord avec la tendance manifestée par le P.C.M. de se dégager des problèmes d'intendance du Ministère de l'Equipement et du Logement, à condition de ne pas aller trop loin et de ne pas oublier totalement l'organisation des services extérieurs et de mettre un terme à la valse des Ingénieurs que l'on a observée ces derniers temps et qui est unisissable à la bonne marche de l'Administration.

Le Président évoque la suggestion d'un Vice-Président spécialisé pour les questions de l'Equipement.

VIVET, d'accord sur les objectifs de désengagement vis-à-vis du Ministère de l'Équipement et du Logement, estime qu'il faut continuer dans la voie amorcée et donner toute sa place aux préoccupations des 45 % d'Ingénieurs des Ponts hors du Ministère de l'Équipement et du Logement.

A la demande du Président, DOBIAS expose les résultats du questionnaire adressé aux membres du groupe de Paris, dont on trouvera un compte rendu détaillé par ailleurs dans le bulletin : sur 204 réponses reçues au 20 mai 1969, 190 donnent un accord aux propositions de scinder le groupe de Paris en quatre sous-groupes permettant de faciliter la circulation de l'information (Administrations centrales et services techniques centraux - services extérieurs du Ministère de l'Équipement et du Logement - secteurs para-public et privé (ex. P.C.M.) - retraités). Une coupure trop nette devra être évitée par la constitution de groupes de travail communs sur certains thèmes d'intérêt général (formation et formation permanente - stratégie d'action - rapports du secteur privé et de l'Administration - urbanisme - construction et logement - coopération - management et gestion moderne).

BRUNSCHWIG demande que les élections des représentants du groupe de Paris soient faites dans les nouvelles structures. Le Président indique que ce point sera examiné par le groupe de travail chargé de proposer la modification des statuts.

Le Président rappelle que divers groupes de travail mis en place par le P.C.M. en 1968 devront continuer à travailler et demande à POU PINEL de faire le point des travaux du groupe logement.

POUPINEL souligne la difficulté de nouer un dialogue avec les promoteurs et l'Administration par méconnaissance réciproque des problèmes. Il rappelle l'absence d'un enseignement sur le logement à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Enfin, MARTY demande que le P.C.M. se préoccupe de la carrière des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ex-T.P.E., dont l'avancement ne lui paraît pas assez rapide. Le Président est conscient du problème et rappelle que des propositions précises ont été faites par le P.C.M. à l'Administration.

FUMET souligne que la politique de désengagement territoriale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a été excessive et souhaite que le P.C.M. se préoccupe davantage de ce problème.

5) Questionnaire sur le rapport moral.

Le Président expose les résultats du questionnaire sur le rapport moral dont on trouvera un compte rendu détaillé par ailleurs dans le bulletin. Malgré un taux de réponses faible au 20 mai 1969 (2 % par rapport à l'ensemble des camarades, 3 % par rapport aux seuls Ingénieurs des Ponts et Chaussées), l'examen des répartitions par âge et par position administrative des camarades ayant répondu montre la bonne représentativité d'ensemble de l'échantillon avec toutefois un taux plus élevé pour les camarades en position normale d'activité en province.

Pour chacune des cinq questions relatives aux objectifs du P.C.M., plus de 75 % des camarades ont répondu « tout à fait d'accord » ou « d'accord mais avec quelques réserves ». Ce pourcentage est le même pour les cinq questions sur les actions du P.C.M. en 1968 sauf en ce qui concerne le P.C.M.' (64 %).

Les réponses à la question « Que pensez-vous du rapport moral dans son ensemble ? » se répartissent de la façon suivante :

- tout à fait d'accord : 26 % ;
- d'accord mais avec quelques réserves : 54 % ;
- pas d'accord sauf sur certains points : 14 % ;
- pas du tout d'accord : 2 % ;
- sans opinion : 4 %.

70 % des camarades ont répondu *oui* à la question relative au renforcement des moyens d'information et au relèvement consécutif des cotisations.

6) Elections.

Le Président donne les résultats des élections :

1) Délégués généraux.

Votants : 244.

a) Délégué représentant les retraités : DUMINY (235).

b) Autres délégués : MM. MAYER (107), élu.
LACAZE (101), élu.
MERLIN (87).
RELOTIUS (69).
NAU (66).

2) Groupe de Paris.

Votants : 112.

Sont élus : MM. BLOCK (97 voix).
BOUVIER (107 voix).
DOBIAS (106 voix).
HERVIO (107 voix).
JOSSE (98 voix).

7) Approbation des comptes.

Les commissaires aux comptes, SPIELREIN et LECLERQ, indiquent qu'ils n'ont pas d'observations à présenter.

8) Motions.

Deux motions ont été adoptées :

— La première motion, présentée par les camarades MAYER, DAMIANI, ROZEN, SMAGGHE et GÉRODOLLE, est adoptée à l'unanimité :

« L'assemblée générale ordinaire de l'Association professionnelle des Ingénieurs des « Ponts et Chaussées et des Mines, réunie le 29 mai 1969 à Paris,

« — ayant pris connaissance d'une part du rapport moral de l'exercice 1968, et « notamment de son chapitre III-5 sur l'organisation du P.C.M., et, d'autre part, des résul- « tats de l'enquête menée par le groupe de travail n° 1 (rapporteur GÉRODOLLE),

« — mandate le Comité pour mettre à l'étude, au sein d'un groupe de travail spécia- « lisé, une modification des statuts destinée à promouvoir une participation plus intense « des membres de l'Association à sa vie interne et une plus large ouverture de celle-ci sur « l'extérieur,

« — demande que ce groupe de travail examine en particulier la rédaction des arti- « cles 3, 6, 7, 10, 11, 13, 14, 21, 27 et 31 des statuts, ainsi que les articles 1^{er}, 8, 10, 11, « 12 et 27 du règlement intérieur,

« — demande également que les nouvelles rédactions éventuellement proposées soient « soumises à une large consultation par voie de questionnaire et de débat au sein des « groupes régionaux, avant d'être soumises au vote d'une assemblée générale extraordinaire « qui devrait se tenir dans le délai maximum d'un an. »

— La deuxième motion est approuvée à l'unanimité, moins 4 voix :

« L'assemblée générale ordinaire de l'Association professionnelle des Ingénieurs des
« Ponts et Chaussées et des Mines, réunie le 29 mai 1969 à Paris,

« — approuve les objectifs définis dans ce rapport avec les réserves et précisions
« ci-après :

« 1) les problèmes relatifs à la gestion du Corps doivent faire l'objet d'un examen
« approfondi avec un large débat — les conclusions du rapport Cor de l'AX, éventuelle-
« ment complétées, n'étant qu'une des solutions possibles ;

« 2) la réforme des statuts devra notamment tenir compte du rôle essentiel des Mi-
« nistères de l'Équipement et du Logement, et des Transports dans la carrière des Ingé-
« nieurs des Ponts et Chaussées ;

« 3) l'urbanisme défini comme ensemble de l'action de l'Administration et des col-
« lectivités en vue de l'aménagement de la cité, est une préoccupation majeure des Ingé-
« nieurs des Ponts et Chaussées, et le P.C.M. doit jouer pleinement son rôle de « centre de
« réflexion et d'action » sur cette question.

« — mandate le comité pour agir selon ces objectifs. »

DÉPOUILLEMENT DU QUESTIONNAIRE SUR LE RAPPORT MORAL

Nous avons reçu, au 13 juin 1969, 58 réponses aux 2 100 questionnaires expédiés, soit 2,8 % des réponses. Ce taux passe à 3,3 % si l'on considère les seuls Ingénieurs des Ponts et Chaussées, car aucun camarade du Corps des Mines n'a répondu.

1° Représentativité du sondage.

Malgré le taux de réponses extrêmement faible l'échantillon reste suffisamment diversifié pour pouvoir être considéré comme relativement représentatif de l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées comme le montrent les analyses de répartition par âge et par position administrative

Les diverses tranches d'âge sont normalement représentées avec un taux plus élevé pour les camarades les plus jeunes (36 % des réponses contre 25 % environ des effectifs pour les camarades ayant moins de 35 ans)

En ce qui concerne la position administrative on note les résultats suivants :

	Reponses	Ensemble du Corps des IPC
Position normale d'activité (1) ...	71 %	47 %
dont : rég parisienne	22 %	23 %
province	48 %	24 %
Détachement	17 %	15 %
Secteur privé	1,5 %	12 %
Retraite	9 %	26 %
Non identifié	1,5 %	—

(1) Y compris les Ingénieurs élèves

Les résultats font apparaître un taux plus élevé pour les camarades en position normale d'activité qui provient du taux de réponses des camarades de province placés dans cette position (6,8 %, soit plus du double du taux de réponse moyen) Les camarades du secteur privé n'ont pratiquement pas répondu

2° Réponses à la première partie.

Les cinq questions portaient sur les objectifs du PCM définis au chapitre III du rapport moral. On peut plus particulièrement relever sur le tableau joint les résultats suivants :

- l'ensemble des réponses « tout à fait d'accord » et « d'accord mais avec quelques réserves »

atteint pour pratiquement toutes les questions 80 % ,

- les réponses « d'accord avec quelques réserves » dépassent les réponses « tout à fait d'accord » pour la rubrique « rapports du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et de l'Administration ».

3° Réponses à la deuxième partie.

Les cinq questions portaient sur les actions du P.C.M. en 1968 résumées dans le chapitre IV du rapport moral Les résultats présentés sur le tableau joint appellent les remarques suivantes :

- plus de 75 % des camarades ont répondu « tout à fait d'accord » ou « d'accord mais avec quelques réserves » aux questions, sauf en ce qui concerne le P.C.M. prime (63,72 %),
- un nombre relativement élevé de camarades n'ont pas d'opinion sur les actions menées en 1968, notamment en ce qui concerne le P.C.M. prime (20,7 %).

4° Réponses aux autres questions.

84,5 % des camarades sont « tout à fait d'accord » (25,9 %) ou « d'accord mais avec quelques réserves » (58,6 %) sur le rapport moral dans son ensemble.

67,2 % des camarades sont partisans d'un renforcement des moyens d'information et de gestion du P.C.M., ce qui implique une augmentation d'au moins 50 % à 100 % des cotisations.

5° Observations.

19 camarades (33 %) n'ont formulé aucune observation

39 camarades (67 %) ont formulé des observations très variées dans lesquelles il est difficile de dégager des convergences Parmi les problèmes les plus fréquemment abordés, avec des positions souvent opposées, on relève :

- l'Institut des hautes études des affaires publiques ;
- la conscience du Corps ;
- les mandarinats des grands Corps ;
- les difficultés des services extérieurs ;
- l'avenir du P.C.M. (syndicat ou non ?) ;
- les relations avec les I.T.P.E. et les carrières des I.P.C. ex-T.P.E.

Un camarade a regretté le manque d'humour du rapport moral.

I. — Que pensez-vous des objectifs du P.C.M. définis au chapitre III du rapport moral ?

	Tout à fait d'accord	D'accord mais avec quelques réserves	Pas d'accord sauf sur certains points	Pas du tout d'accord	Sans opinion
A) La formation	56,9 %	27,6 %	8,6 %	1,7 %	5,2 %
B) La gestion du Corps des I.P.C.	50 %	29,3 %	8,6 %	6,9 %	5,2 %
C) Le Corps des I.P.C. et l'Administration	37,9 %	44,8 %	6,9 %	5,2 %	5,2 %
D) L'Etat et le Secteur parapublic et privé	60,3 %	22,4 %	10,3 %	1,7 %	5,2 %
E) L'organisation du P.C.M.	44,8 %	33,7 %	1,7 %	8,6 %	5,2 %

II. — Que pensez-vous des actions du P.C.M. en 1968, résumées au chapitre IV du rapport moral ?

A) Problèmes généraux	43,1 %	36,2 %	6,9 %	0 %	13,8 %
B) Relations avec les autres Corps	44,8 %	34,5 %	10,3 %	1,7 %	8,6 %
C) P.C.M.	51,7 %	12 %	12,1 %	3,5 %	20,7 %
D) Gestion du Corps	41,4 %	36,2 %	8,6 %	3,4 %	10,3 %
E) Fonctionnement des services ..	43,1 %	34,5 %	6,9 %	6,9 %	8,6 %

III. — Que pensez-vous du rapport moral dans son ensemble ?

	25,9 %	58,6 %	10,3 %	1,7 %	3,5 %
--	--------	--------	--------	-------	-------

IV. — Etes-vous partisan de renforcer les moyens d'information (bulletin interne) et de gestion (secrétaire permanent) dont dispose le P.C.M. : augmentation des cotisations ?

- Oui (67,2 %).
- Non (25,9 %).
- Divers (5,2 %).
- Sans opinion (1,7 %).

DÉPOUILLEMENT DU QUESTIONNAIRE

ADRESSÉ AUX MEMBRES DU GROUPE DE PARIS

_____ Le questionnaire suivant a été envoyé le 20 avril aux 880 membres du groupe de Paris : _____

Etes-vous d'accord sur la structure nouvelle proposée à titre d'essai ?

Oui Non

Si non, quelles sont vos suggestions ?

Etes-vous prêt à participer activement à des groupes de travail qui seraient constitués pour l'étude de problèmes précis intéressant les orientations du P.C.M. ?

Oui Non

Y a-t-il des sujets qui vous intéressent plus particulièrement ? Lesquels ?

Observations

**

Nom :

Adresse :

Position : Administrations centrales et services techniques centraux.

Services extérieurs du Ministère de l'Équipement et du Logement.

Secteurs parapublic et privé.

Retraités.

224 réponses ont été reçues et dépouillées, ce qui représente pratiquement 25 % des membres du groupe. Les réponses proviennent à la fois de camarades en service normal et de camarades en service détaché. Parmi les réponses reçues, 83 camarades appartiennent

au secteur parapublic et privé, 76 sont des retraités, 52 appartiennent aux administrations centrales et aux services techniques centraux et 13 aux services extérieurs du Ministère de l'Équipement et du Logement.

1° Réponses à la première question :

212 réponses sont favorables à la structure proposée contre 12 défavorables, essentiellement à cause du cloisonnement que cela risque d'entraîner entre les camarades en position d'activités diverses. De nombreux camarades qui ont répondu positivement attirent cependant l'attention sur la nécessité d'organiser de bonnes liaisons entre les divers groupes envisagés.

2° Réponses à la deuxième question :

119 camarades envisagent favorablement de participer à des groupes de travail temporaires organisés par le P.C.M.

Parmi les thèmes qui intéressent le plus les camarades, il faut citer les suivants :

- 20 camarades s'intéressent aux problèmes posés par la formation des ingénieurs et la formation permanente.
- 20 camarades s'intéressent aux relations du secteur privé et de l'administration.
- 16 camarades signalent le problème posé par le passage des camarades du secteur privé au secteur public.
- 11 camarades signalent l'intérêt qu'ils portent au problème de l'urbanisme et pourront être associés

au « groupe urbanisme » du P.C.M., créé en mai 1968, pour dégager la doctrine du P.C.M. en cette matière.

- 7 camarades signalent leur intérêt pour les problèmes touchant la construction et le logement et participent déjà au groupe de Paris mis en place en mai 1968 pour étudier les problèmes de construction et de logement.
- 6 camarades manifestent leur intérêt pour la coopération technique.
- 5 pour la stratégie d'action du P.C.M. et les problèmes de Corps ; ils pourront être associés aux groupes de travail du P.C.M. créés en mai 1968.
- 5 camarades soulèvent la question de la préparation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées à la gestion moderne et au management.

Enfin divers camarades signalent les problèmes suivants :

- Relations entre le P.C.M. et les Ministères autres que le Ministère de l'Équipement et du Logement et notamment les Transports.
- Les liaisons avec les collectivités locales, avec les services centraux et les directions techniques, avec les services constructeurs et enfin l'évolution des carrières et la situation matérielle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Assemblée générale de la Société amicale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines du 29 Mai 1969

Au cours de cette année, les nouveaux statuts de la Société amicale de Secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont été approuvés par le Ministère de l'Intérieur, ce qui fait que la S.A.S. est devenue « Société amicale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ».

Notre amicale n'a plus pour but unique l'attribution de secours et de prêts d'honneur, mais également pour objet de contribuer au développement des connaissances des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, dans les domaines économique, administratif, scientifique et technique.

Dans cet esprit, elle pourra organiser dorénavant des colloques, conférences, journées, cycles, tournées et voyages d'étude et faire établir et reproduire des documents. Le conseil a été élu par correspondance en novembre 1968 et comprend 20 membres (15 I.P.C. et 5 mineurs) dont un tiers sortant en 1970. Nous n'avons donc pas à procéder ici à un renouvellement de membres.

Dans un but de simplification en vue des nouvelles tâches à accomplir, on a procédé au rapprochement du bureau du P.C.M. et de celui de la Société amicale qui ont désormais un Président et des Vice-Présidents communs.

Président : M. BLOCK.

Vice-Présidents : MM. CALLOT et JOSSE.

Trésorier : M. ABRAHAM.

Secrétaire : M. QUINET.

Assemblée générale de l'Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines du 29 Mai 1969

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 7 mars 1969, s'est réunie le 29 mai 1969 à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

380 membres étaient présents ou représentés.

Le Président a donné lecture du rapport moral et des comptes de l'exercice :

I. — RAPPORT MORAL

L'Amicale d'Entraide groupe présentement 577 adhérents (468 adhérents complets et 109 partiels) contre 569 (460 complets et 109 partiels) en mars 1968 et 562 (452 complets et 110 partiels) en mars 1967.

Notre effectif progresse donc mais progresse lentement : 15 unités seulement en deux ans, alors que les effectifs de nos Corps s'accroissent beaucoup plus vite.

Nous avons déploré depuis la dernière Assemblée Générale le décès de notre camarade REYNARD, adhérent complet, qui laisse deux enfants encore à charge ; et celui de notre camarade VIGNAL, qui laisse deux enfants à charge.

Le montant total des secours distribués pour l'année 1968 s'est élevé à 154.500 francs contre 139.900 en 1967 et 130.100 en 1966. 18 familles ont été secourues.

Pour les familles d'adhérents complets, les secours se sont échelonnés de 4.500 à 16.500 francs, ce dernier taux correspondant à une famille de cinq enfants à charge.

Pour assurer une revalorisation des secours accordés, le Comité a décidé de majorer en 1969 les taux des cotisations en vigueur. Ces cotisations se trouvent portées à :

Cotisation de solidarité 125 F

Cotisation familiale :

— pour 1 enfant 285 F

— pour 2 enfants 325 F

— pour 3 enfants 365 F

— pour 4 enfants 405 F

— pour 5 enfants et plus 445 F

Certains camarades nous ont fait part de leur inquiétude de voir augmenter régulièrement le taux de cotisation. Votre Comité se doit donc de vous apporter quelques précisions à ce sujet :

— La cotisation de solidarité progresse moins rapidement que l'augmentation des rémunérations dans la Fonction publique puisqu'elle est passée de 50 F à l'origine en 1952, à 80 F en 1960 et 125 F en 1969.

— Les cotisations familiales ont progressé plus rapidement, car à l'origine notre Amicale n'avait que très peu de charges et la cotisation familiale en 1952 n'avait été fixée qu'à 20 F pour le premier enfant et 5 F pour les suivants (au lieu de 70 F et 20 F respec-

tivement, comme il est prévu aux statuts). Les chiffres actuels sont de 160 et 40, soit à peine plus du double des chiffres prévus aux statuts, alors que le traitement de base de la Fonction publique (qui nous sert de référence) est multiplié par 4,7 environ.

Risque collectif.

Le Comité s'est préoccupé du développement des voyages aériens en groupe et des conséquences que cette pratique comporte pour la gestion de l'Amicale du fait qu'on ne peut pas écarter l'éventualité d'un sinistre frappant simultanément un nombre important de ses adhérents.

Votre Comité a décidé chaque fois qu'il est informé d'un tel déplacement en groupe de procéder à une réassurance.

C'est ce qui fut fait aux frais de l'Amicale au cours de l'été dernier pour quatre camarades appelés à faire un voyage à Moscou pour la Conférence Mondiale de l'Energie.

Cotisations en retard.

Malgré les rappels qui leur sont périodiquement envoyés, quelques camarades adhérents complets accumulent deux ou trois années de retard dans le paiement de leur cotisation.

Votre Comité leur a envoyé une lettre recommandée avec accusé de réception pour leur signifier que, s'ils n'ont pas réglé leurs cotisations en retard dans un délai maximum d'un mois, ils seront considérés comme exclus de l'Amicale jusqu'à ce qu'ils se soient acquittés de la totalité de leur dette.

II. — RAPPORT DU TRÉSORIER

	Francs
A. - RECETTES	
Cotisations perçues au cours de l'exercice	157.548,50
B. - DÉPENSES	
Frais d'administration	1.519,98
Secours distribués	154.500,00
	156.019,98
C. - EXCÉDENT DES RECETTES DE L'EXERCICE	
A — B	1.528,52
D. - RÉSERVE AU 31-12-67	18.472,89
E. - RÉSERVE AU 31-12-68	
C + D	20.001,41

III. — ÉLECTIONS

Les 5 candidats proposés aux suffrages de l'Assemblée ont été élus pour 4 ans membres du Comité de l'Amicale :

MM. AILLERET, BONNET, FAUVEAU, MANTE et MOYEN.

IV. — REMERCIEMENTS

Au nom de l'Assemblée, le Président CALLOT remercie nos 2 camarades GODIN et PRUNIER qui terminent leur deuxième mandat de membre du Comité et qui nous ont toujours apporté leurs conseils et leur appui : GODIN en particulier a exercé les fonctions de Secrétaire de l'Amicale pendant plus de 2 ans.

Leur éloignement actuel de Paris ne leur permet plus de participer régulièrement à nos travaux et c'est pourquoi ils ne se sont pas représentés à vos suffrages.

Le Secrétaire,

J. BACHELEZ.

Le Président,

F. CALLOT.

PROCÈS-VERBAUX

DES RÉUNIONS DU COMITÉ DU P.C.M.

Séance du vendredi 28 Février 1969

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 28 février 1969, à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées (Salle Bouilloche).

Etaient présents : MM. ARTIGUE, BLOCK, BOILOT, CALLOT, CAZES, CHAUVIN, COHAS, COLIN, COSTET, CREPEY, DELAPORTE, DENANTES, DOBIAS, FERTIN, FUNEL, GAYET, GERARD, GUERET, HERVIO, HORPS, HUET M., HUET Y., JOSSE, LACAZE, LAGIER, LAGAUTRIERE, LAME, MAISSE, MATHIEU H., MAYER, MAYET, METZINGER, PEZIN, PONTON, PORTIGLIA, QUERENET, QUINET, RIBES, ROBIN, ROQUES, ROUSSELOT, RUDEAU, THIEBAULT, VIVET.

Absents excusés : MM. BRISSON, DOUVRY, FONTAINE, GERODOLLE, IRION, LESAGE, LHERMITTE, NOYELLE, PASQUET, PAUFIQUE, POITRAT, POUPINEL, DE REMUR, SAUTEREY, SCHWARTZ, TANZI.

1. Recrutement dans le Corps des Mines.

Les conditions d'entrée dans le Corps des Mines viennent d'être modifiées par un nouveau décret qui permet aux Ingénieurs titulaires d'y avoir accès.

2. Relations avec le Ministère de l'Equipement.

Le P.C.M. s'est inquiété des déclarations de M. CHALANDON et des nombreux articles de presse qui faisaient penser qu'il y avait désaccord entre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées en service dans l'Administration et leur Ministre.

Le Bureau a d'ailleurs reçu de nombreuses lettres de camarades à ce sujet.

Le Président du P.C.M. a, en conséquence, demandé une audience au Ministre qui lui a été accordée le 25 février 1969.

3. Compte rendu des groupes de travail.

GROUPE N° 1 :

COHAS, en l'absence de GERODOLLE, signale que le questionnaire du groupe de travail n° 1 a été envoyé dans sa version définitive à tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées en position normale d'activité et en détachement. Il ne concerne que les problèmes du Ministère de l'Equipement et du Logement. Il a été diffusé par les délégués régionaux en ce qui concerne la Province et par le Secrétariat du P.C.M. pour Paris et la Région parisienne. Les résultats complets de l'enquête seront analysés dans un rapport qui sera diffusé à tous les camarades.

GROUPE N° 2 :

MAISSE rappelle que les résultats des travaux du groupe n° 2 seront diffusés à tous les camarades par la voie du Bulletin de mars. Par ailleurs, les chefs de services régionaux ont fait connaître leur point de vue dans le Bulletin de février.

MAYER aimerait que soit explicitée plus clairement la position des Ingénieurs des Ponts et Chaussées vis-à-vis de la régionalisation. Selon lui, la région doit être avant tout un élément de conceptualisation et d'étude, la gestion restant du domaine des départements. Dans cette optique, le service régional devrait être un organe d'animation.

4. Rémunérations accessoires.

BOILOT rappelle qu'il est prévu de rémunérer les agents ex-Construction à partir du 1^{er} janvier 1968. Les Finances seraient d'accord pour que l'étalement de l'intégration des personnels de la Construction se fasse en 4 ans.

5. S.E.T.R.A., études et recherches.

HUET fait part au Comité de ses inquiétudes et de celles de ses collaborateurs en ce qui concerne la technicité.

HUET aimerait que l'on encourage les carrières techniques. Il faudrait les faciliter et offrir des perspectives d'avenir brillantes. Il dirigera un groupe de travail pour réfléchir à ces différents problèmes.

Le groupe de travail une fois créé aura à se préoccuper en particulier de déterminer le nombre de spécialistes nécessaires et à entamer les actions correspondantes auprès de la Direction du Personnel et de la Direction de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées.

6. Réforme de l'E.N.A.

Nos camarades ROUSSELOT et LHERMITTE ont été appelés à faire partie du groupe de travail BLOCH-LAINE chargé de proposer des réformes pour l'Ecole nationale d'Administration.

Cette commission constituée d'une quarantaine de personnes du secteur privé et du secteur public doit étudier quatre problèmes : celui du recrutement, de la réforme de l'enseignement, des débouchés et de l'environnement.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 18 heures.

Les Secrétaires,
G. DOBIAS,
F. KOSCIUSKO-MORIZET.

Le Président,
J. BLOCK.

MUTATIONS, PROMOTIONS et DÉCISIONS diverses

concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

DÉCISIONS

M. **Dreyfuss** Gilbert, Daniel est nommé Chef de Service régional de l'Équipement « LORRAINE » à compter du 16 avril 1969

Arrêté du 14 avril 1969.

M. **Maurice** Joël, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché pour une période de 2 ans auprès du Ministère des Affaires Étrangères en vue d'exercer des fonctions de son grade en Algérie au titre de la Coopération, à compter du 2 octobre 1967.

Arrêté du 23 avril 1969.

M. **Vincent** Daniel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et replacé en service détaché auprès du Ministère des Affaires Étrangères pour une période de 5 ans, éventuellement renouvelable, en vue d'exercer les fonctions de son grade au sein de la communauté économique européenne, à compter du 16 septembre 1965.

Arrêté du 23 avril 1969.

M. **Guilhamon** Jean, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de l'Électricité de France, est placé en position hors cadres, à compter du 1^{er} janvier 1968.

Arrêté du 23 avril 1969.

M. **Fenzy** Espérance, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché auprès du Bureau Central d'Études pour les Équipements d'Outre-Mer en vue d'effectuer une mission d'Études à Madagascar, à compter du 27 janvier 1966.

Arrêté du 23 avril 1969.

M. **Dreyfuss** Gilbert, Daniel, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Chef du Service régional de l'Équipement « LORRAINE », continuera en outre d'assurer l'intérim des fonctions de Directeur départemental de l'Équipement de la Moselle.

Arrêté du 24 avril 1969.

M. **Laporte** Henri, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché auprès du Ministre des Affaires Étrangères pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, en vue d'occuper le poste de Chef de la Division des Services techniques et Bâtiments de l'organisation européenne pour la recherche nucléaire à GENEVE, à compter du 1^{er} janvier 1967.

Arrêté du 10 mai 1969.

M. **Drocourt** Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché auprès de la Société Centrale pour l'Équipement du Territoire pour une période de 5 ans, éventuellement renouvelable, en vue d'exercer les fonctions de Directeur de l'Agence Société Centrale pour l'Équipement du Territoire (coopération) de la Guadeloupe, à compter du 1^{er} octobre 1967.

Arrêté du 16 mai 1969.

M. **Schaeffer**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de mission à la Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme, est mis à la disposition, à temps partiel, de M. le Chef du Service régional de l'Équipement de la Région parisienne en vue d'assurer la coordination des études préparatoires à l'élaboration du VI^e Plan en matière d'habitat, de transports et d'emplois.

M. **Schaeffer** sera en même temps, dans ce domaine, le représentant de la Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme auprès du Service régional

Arrêté du 20 mai 1969.

L'honorariat de son grade est conféré à M. **Gendreau** Yvan, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, admis à la retraite.

Arrêté du 20 mai 1969.

M. **Giroult** Eric, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Secrétariat aux Affaires Étrangères, est maintenu dans la même position pour une nouvelle période de 5 ans, éventuellement renouvelable, en vue d'exercer des fonctions de son grade au Sénégal au titre de la Coopération Technique, à compter du 16 décembre 1968.

Arrêté du 22 mai 1969.

M. **Chaix** Georges, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Ministère des Affaires Etrangères, est maintenu dans la même position pour une période du 19 novembre 1967 au 12 mars 1969 inclus, en vue d'exercer des fonctions de son grade à Madagascar au titre de la Coopération Technique.

Arrêté du 22 mai 1969.

M. **Liffort de Buffevent** Marie-Georges, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Bureau Central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer, est maintenu dans la même position auprès de cette Société pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable, en vue d'exercer des fonctions de son grade, à compter du 1^{er} octobre 1967.

Arrêté du 22 mai 1969.

L'honorariat de son grade est conféré à M. **Laurent** Paul, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, admis à la retraite.

Arrêté du 27 mai 1969.

L'honorariat de son grade est conféré à M. **Thomas-Colignon** Robert, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, admis à la retraite.

Arrêté du 27 mai 1969.

M. **Fréjacques** Jean-Luc, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Bureau Central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer, est maintenu dans la même position auprès de cette Société pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable, en vue d'y exercer des fonctions de son grade, à compter du 1^{er} février 1968.

Arrêté du 30 mai 1969.

M. **Delmas** Georges, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Port autonome de Strasbourg, est maintenu dans la même position auprès du Port autonome de Strasbourg pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable, en vue d'y exercer des fonctions de son grade, à compter du 1^{er} octobre 1968.

Arrêté du 30 mai 1969.

M. **Dufay** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de la Ville de Marseille, est réintégré dans les cadres de son administration d'origine. Dans l'attente de son affectation définitive l'intéressé est mis à la disposition du Service régional de l'Equipement de la Région parisienne, à compter du 1^{er} mars 1969.

Arrêté du 30 mai 1969.

M. **Guilhamon** Jean, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en disponibilité, est réintégré pour ordre

dans les cadres de son administration d'origine et placé en service détaché pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, en vue d'exercer les fonctions de Directeur-Adjoint, Chef du Service de la production thermique, auprès de l'Electricité de France, à compter du 1^{er} janvier 1966.

Arrêté du 30 mai 1969.

M. **Millier** Jean, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Chef du Service régional de l'Equipement de la Région parisienne, est mis à la disposition de l'Etablissement Public pour l'aménagement de la région de la « Défense » en qualité de Directeur général, à compter du 16 mai 1969.

Arrêté du 9 juin 1969.

M. **Roux** Hubert, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est maintenu en service détaché auprès du Ministère des Affaires Etrangères pour la période du 12 février 1968 au 11 février 1969 en vue d'exercer des fonctions de son grade en Algérie.

Arrêté du 12 juin 1969.

DÉCISIONS

Par décret en date du 3 juin 1969, M. **Félix** Bernard, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est désigné en qualité de représentant de l'Etat, au titre du Ministère des Transports, au Conseil d'administration de la Société des transports pétroliers par pipe-line (TRAPIL) en remplacement de M. **Josse** Paul.

J.O. du 5 juin 1969.

Par arrêté en date du 4 juin 1969, il est mis fin aux fonctions exercées en qualité de chargé de mission à temps partiel auprès du préfet de la région d'Auvergne par M. **Mayet** Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

J.O. du 11 juin 1969.

Est nommé en qualité de chargé de mission à temps partiel auprès du préfet de la région d'Auvergne : M. **Foullon** Jean-Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à compter du 1^{er} mars 1969.

J.O. du 11 juin 1969.

MUTATIONS

M. **Chapulut** Jean-Noël, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction des Transports terrestres, est muté dans l'intérêt du service à la Direction départementale du Var pour y être chargé du groupe d'études et de programmation, à compter du 1^{er} mai 1969.

Arrêté du 21 mai 1969.

M. **Cyrot** Dominique, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale du Var, est muté dans l'intérêt du service à l'Organe technique régional de Rouen, à compter du 1^{er} juin 1969.

Arrêté du 21 mai 1969.

M. **Trenit** Marcel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de la Charente-Maritime, est muté dans l'intérêt du service à la Direction départementale d'Indre-et-Loire pour y être chargé des fonctions d'adjoint en remplacement de M. **Demouy**, nommé Directeur, à compter du 1^{er} juin 1969.

Arrêté du 30 mai 1969.

M. **Bayet** André, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale d'Eure-et-Loir, est muté dans l'intérêt du service à la Direction départementale de la Marne pour y être chargé des fonctions d'adjoint au Directeur, en remplacement de M. **Rousseau** appelé à d'autres fonctions, à compter du 1^{er} juin 1969.

Arrêté du 30 mai 1969.

M. **Couraud** Louis, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement de Seine-Maritime, est muté à l'Organe technique régional de Rouen pour être chargé de la division « ouvrages d'Art », de la coordination des divisions « ouvrages d'Art et tracés », à compter du 1^{er} juillet 1969.

Arrêté du 9 juin 1969.

M. **Guithaux** Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de la Moselle, est muté dans l'intérêt du service à la Direction départementale du Puy-de-Dôme pour être chargé de la branche « Infrastructure » ; assurera en sus de ses fonctions l'intérim du groupe « études et de programmation ».

Arrêté du 12 juin 1969.

M. **Brault** Jean-Louis, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au service d'études techniques des routes et autoroutes, est muté dans l'intérêt du service à la Direction départementale de Seine-Maritime (arrondissement opé-

rationnel D) en remplacement de M. **Couraud** appelé à d'autres fonctions, à compter du 1^{er} juillet 1969.

Arrêté du 12 juin 1969.

M. **Morel** Claude, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de la Préfecture de Paris, est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et mis à la disposition de l'Agence foncière technique de la Région parisienne en qualité d'adjoint au Chef du Service de l'aménagement, à compter du 1^{er} avril 1969.

Arrêté du 16 juin 1969.

RECTIFICATIF

Nous avons omis d'indiquer dans le Bulletin de mai que M. **Aigrot** Adolphe a été promu officier de la Légion d'Honneur par décret du 5-4-69.

J.O. du 10-4-69.

— MINES —

DÉCISIONS

Par décret en date du 27 mai 1969, est conféré à M. **Damian** Jean, Ingénieur général des Mines, admis à la retraite, l'honorariat du grade d'Ingénieur général des Mines, Président de section au Conseil général des Mines.

J.O. du 4 juin 1969.

Par arrêté en date du 4 juin 1969, il est mis fin aux fonctions exercées en qualité de chargé de mission à temps partiel auprès du préfet de la région Alsace par M. **Ringeisen** Georges, Ingénieur des Mines, à compter du 1^{er} octobre 1968.

Est nommé chargé de mission à temps partiel auprès du préfet de la région Alsace : M. **Hugon** Jean-Pierre, Ingénieur des Mines, à compter du 1^{er} octobre 1968.

INFORMATIONS INTERNATIONALES

Le Ministère de l'Équipement et du Logement et le Ministère des Transports ont signé un accord de coopération avec le Ministre américain des Transports, en matière de recherche sur la sécurité routière, le 2 juin 1969.

Le nouvel accord prévoit des échanges d'informations, des études relatives aux techniques de la circulation et à la régulation de la circulation en réseau urbain, ainsi qu'à l'établissement de modèles de simulation. La responsabilité du programme a été confiée aux U.S.A. à l'Administration Fédérale des Routes dans le Ministère des Transports et en France à l'Institut de Recherche des Transports (I.R.T.) et à l'Organisme National de Sécurité Routière (O.N.S.E.R.).

L'Administration américaine poursuivra ses activités de recherche et de développement des systèmes de maintien des conducteurs et des passagers, tels que ceintures de sécurité et les ballons récemment mis au point qui se gonflent et retiennent efficacement le corps dans l'habitacle. Les instituts américains et français étudieront les aides électroniques à la conduite, la possibilité de communication avec le conducteur dans son véhicule, les mesures objectives de la charge mentale du conducteur et la sécurité avant, pendant et après la collision.

Les instituts des deux pays procèdent également à un échange de savants, de chercheurs et d'ingénieurs.

L'accord porte également sur une analyse commune approfondie de plusieurs types d'accident, faite par des équipes de médecins et d'ingénieurs.

« De nombreux problèmes actuels de transport », a dit M. John A. **Volpe**, Ministre américain des Transports, lors de son passage à Paris, « sont les mêmes dans tous les pays hautement industrialisés : congestion de la circulation urbaine, routes à grande vitesse, accidents et conditions atmosphériques dangereuses, par exemple. »

« En ce qui concerne les possibilités technologiques, les Etats-Unis ont une réputation à la fois très répandue et bien méritée », a rappelé M. **Volpe**, « mais notre pays n'a pas le monopole de la compétence. Grâce à la coopération internationale, nous pensons pouvoir résoudre les problèmes de transport plus promptement tout en réduisant les doubles emplois qui constituent un gaspillage de temps et d'argent. »

« L'accord signé aujourd'hui », a poursuivi M. **Volpe**, « fait partie d'un vaste programme de coopération en matière de recherche et de développement des transports entre le Ministère des Transports et les Ministères français correspondants. Nous nourrissons l'espoir », a dit M. **Volpe**, « que des accords semblables pourront être conclus avec d'autres nations qui ont les mêmes problèmes. »

naissance

Claude **Gressier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, fait part de la naissance de son fils Alexis (29-5-69).

**BATIMENT
TRAVAUX PUBLICS
Exploitation de Carrières**

Entreprise TERRADE Père & Fils

Société à responsabilité limitée au Capital de 1.120.000 F.

18, rue du Colonel-Denfert. 18

71 - CHALON-sur-SAONE

R.C. CHALON 55 B 19 — Téléphone 48-34-82

BIBLIOGRAPHIE

LES TRANSPORTS URBAINS

Les problèmes de circulation, le stationnement et le transport en commun au sein des villes sont au cœur des préoccupations quotidiennes de la vie moderne. L'ouvrage que vient de leur consacrer M. Christian **Gerondeau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, éclaire d'un jour nouveau cet important secteur de l'activité économique.

Après un rappel historique, les premiers chapitres sont consacrés à l'examen des caractéristiques techniques des principaux modes de transport concurrents. L'auteur montre ensuite comment le calcul des coûts

d'investissements et d'exploitation, en regard des services rendus, permet de comparer entre eux à l'aide de bilans économiques les différents projets de création de réseaux de transport, qu'il s'agisse de métropolitains, de réseaux d'autobus, ou d'autoroutes urbaines.

Dans les chapitres suivants de son ouvrage, M. **Gerondeau** brosse à grands traits les relations qui existent entre les réseaux de transport et les formes urbaines dans les différentes civilisations modernes. Il en dégage des conclusions applicables aux agglomérations françaises et notamment à la région parisienne.

Les problèmes posés par le financement et la tarification des différents modes de transport font ensuite l'objet d'un examen particulier.

Enfin, l'auteur décrit les modes de transport nouveaux, avant de conclure à l'accroissement de la part de l'automobile dans la satisfaction des besoins de transport des citoyens de demain.

Collection *Que Sais-je ?*

LES ANNALES DES MINES

Sommaire du mois de Juin 1969

M. **Couratin**, dans un article très illustré, décrit LE PLUS LONG TRANSPORT EN CONDUITE DES STÉRILES AU MONDE, 70 kilomètres, au JAPON.

M. **Astier** définit les conditions nécessaires pour l'IMPLANTATION D'ENSEMBLES SIDÉRURGIQUES DANS LES PAYS EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT.

M. **Delbourg** analyse le problème de l'INTERCHANGEABILITÉ DES COMBUSTIBLES GAZEUX, souci majeur des producteurs et distributeurs de gaz.

Chroniques et divers.

- Statistiques permanentes.
- Chronique des métaux, minerais et substances diverses.
- Technique et sécurité.
- Bibliographie.
- Communiqués.
- Données économiques diverses.

OFFRES DE POSTES

IMPORTANT BUREAU D'ÉTUDES VOCATION INTERNATIONALE RECHERCHE : 1 Ingénieur civil Ponts ou E.T.P., quelques années ou débutant, pour lui donner formation complémentaire.

Ingénieur en trafic et l'affecter études ce domaine.

Résidence Paris et missions étranger. Anglais souhaité.

Adresser C.V. détaillé manuscrit et prétentions à :

B.C.E.O.M., 15, Square Max-Hymans, PARIS (XV).

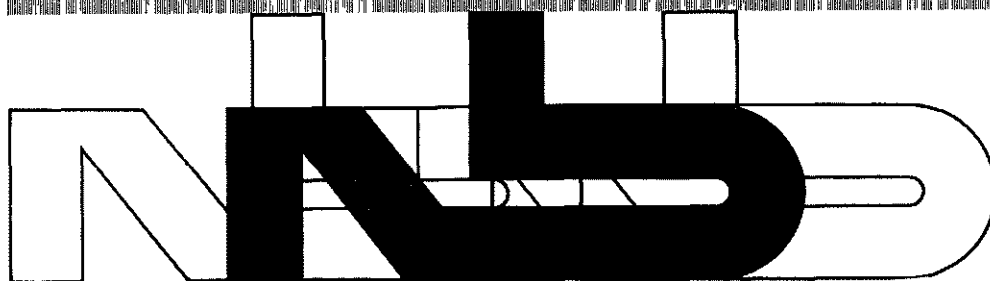
L'ÉCOLE DES INGÉNIEURS DE MARSEILLE ET L'INSTITUT SUPÉRIEUR DU BÉTON ARMÉ recherchent un DIRECTEUR COMMUN à compter de la rentrée scolaire d'octobre 1969.

Appartement de fonction.

Adresser curriculum vitae et prétentions au Président du Conseil d'Administration de l'École, 110, bd de la Libération, 13-MARSEILLE (4^e).

DYNAMITES

EXPLOSEURS - ACCESSOIRES DE TIR - TOUTES ETUDES D'ABATTAGE



NOBEL-BOZEL

S A au capital de 44 138 350 F

Departement **EXPLOSIFS**
3, av du General de Gaulle
92 - PUTEAUX
tel 7/2 12 12

J. B. SATTANINO

Entreprise Générale de Travaux Publics
Travaux Routiers -- Revêtements spéciaux
Exploitations de Carrières -- Sables et Gravier

CADILLAC-SUR-GARONNE

(GIRONDE) Tél. 62.00.35

SOCIETE DES CARRIERES DE PAGNAC
ET DU LIMOUSIN

GÉRANCE DE LA SOCIÉTÉ DES QUARTZITES
ET PORPHYRES DE L'ORNE

Siège Social : 2, rue Deverrine - LIMOGES (Tel. 58-64)
Bureau à PARIS, 39, rue Darreau (Tel. Gob 84 50)

PAGNAC - LIMOUSIN

Société anonyme au Capital de 600 000 F

CARRIÈRE DE PAGNAC, à Verneuil-sur-Vienne

Embranchement particulier

MATÉRIAUX

immédiatement disponible

Pierre cassée - Gravier
Gravillons - Mignonnette - Sables

MATERIAUX DE VIABILITÉ ET DE CONSTRUCTION
Pavés - Bordures - Moellons - Pierre de taille

— S. B. M. —

Ets SCHMID, MORIN & Cie

SIEGE SOCIAL 38, rue Vignon - PARIS-IX^e
Tél. 073 75-80

ATELIERS à VERBERIE (Oise)

USINE FILIALE à VALENCIENNES (Nord)

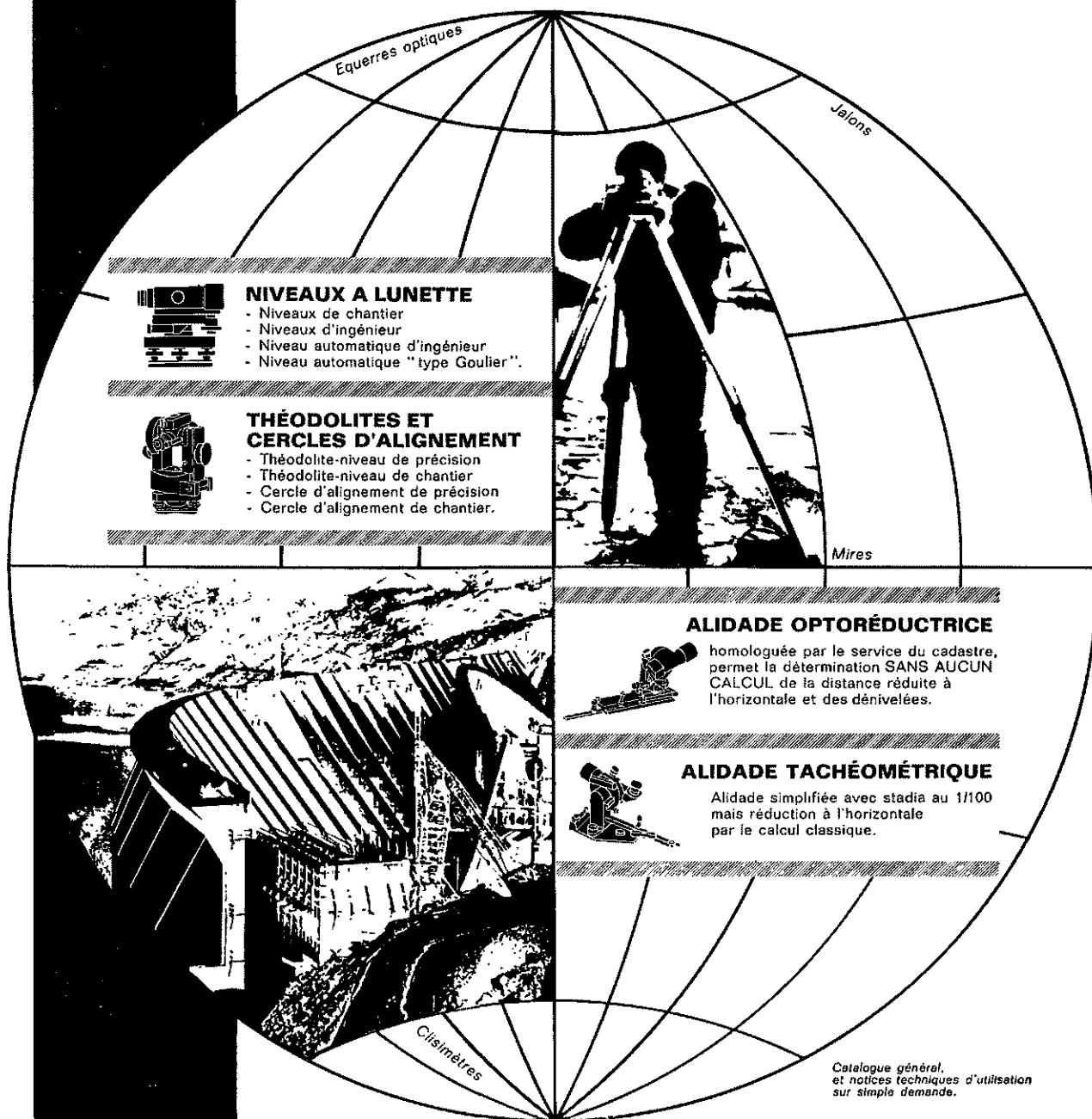
Ponts et Charpentes métalliques

Travaux Publics - Constructions soudées

SLOM

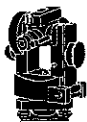
PARIS

2 et 6, RUE PASTOURELLE - PARIS-3^e
Téléphone : 887-72-50 (Postes 230 et 239)



NIVEAUX A LUNETTE

- Niveaux de chantier
- Niveaux d'ingénieur
- Niveau automatique d'ingénieur
- Niveau automatique "type Goulier".



THÉODOLITES ET CERCLES D'ALIGNEMENT

- Théodolite-niveau de précision
- Théodolite-niveau de chantier
- Cercle d'alignement de précision
- Cercle d'alignement de chantier.

Mires

ALIDADE OPTORÉDUCTRICE



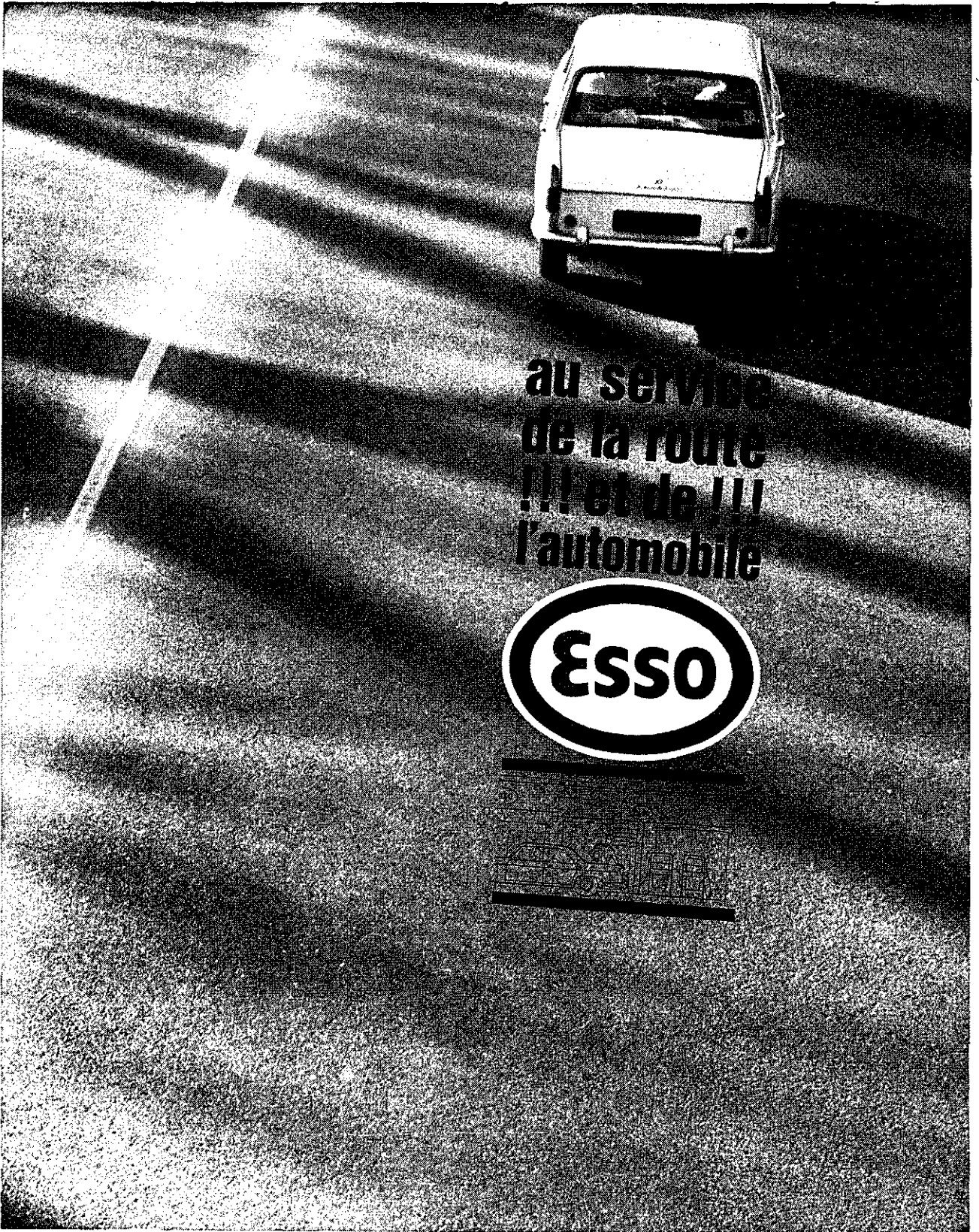
homologuée par le service du cadastre, permet la détermination **SANS AUCUN CALCUL** de la distance réduite à l'horizontale et des dénivelées.



ALIDADE TACHÉOMÉTRIQUE

Alidade simplifiée avec stadia au 1/100 mais réduction à l'horizontale par le calcul classique.

Catalogue général,
et notices techniques d'utilisation
sur simple demande.



au service
de la route
!!! et de !!!
l'automobile

