

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
28, Rue des Saints Pères, PARIS

SOMMAIRE

**ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE ANNUELLE
DE 1949 :**

Assemblée et élections	1
Composition du Comité d'Administration et des Sous-Comités des Sections Ponts et Chaussées et Mines	1
Tournées du P.C.M.	3
Dîner du P.C.M.	4

PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE :

Séance du 4 janvier 1949 (erratum) /	4
Séance du 1 ^{er} février 1949	4

**PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-CO-
MITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES :**

Séance du 1 ^{er} février 1949	6
--	---

**LE STATUT DES INGENIEURS DES PONTS ET
CHAUSSEES**

8

**NOTE SUR LE CALCUL DES PENSIONS D'ANCIEN-
NETE (loi du 20 septembre 1948).....**

10

NOTES TECHNIQUES :

Reconstruction d'ouvrages d'art dans le dépar- tement des Côtes-du-Nord (suite et fin)	14
---	----

**LES MEMBRES BIENFAITEURS ET PERPETUELS
DU P.C.M.**

13

**LES SYNDICATS D'INGENIEURS DES PONTS ET
CHAUSSEES :**

Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées	16
Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées	16

**UN HOMMAGE DE M. LE PRESIDENT HERRIOT AU
CORPS DES PONTS ET CHAUSSEES**

17

POUR LES RETRAITES

17

MESSE PASCALE DES PONTS

18

REVUE ANNUELLE DES PONTS

18

**ASSOCIATION FRANÇAISE DES PONTS ET CHAUS-
SEES :**

Tournée de visite de chantiers du 14 mars 1949.	18
---	----

JOURNEE D'ETUDES :

Le facteur humain dans la production agricole.	18
--	----

NAISSANCES, FIANÇAILLES, MARIAGES, DECES.

19

BIBLIOGRAPHIE :

Traité du Domaine de l'Etat ..	19
--------------------------------	----

MEMENTO

20

PAIEMENT DES COTISATIONS DE 1949

20

VOIR LE MEMENTO A LA PAGE 20

Société Chimique et Routière de la Gironde

S. A. au Capital de 300.000.000 de Francs

66, Rue de la Boétie - PARIS (8^e)

Tél. ELY 45-80 et la suite



Méthode **COMPOMAC**

Procédés à froid

utilisables par tous les temps et en toutes saisons

dans la **CONSTRUCTION**

la **RÉFECTION**

l' **ENTRETIEN**



INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE



ROUTES, SOLS et PISTES

Tapis spéciaux et Sols compactés



Tous travaux d'étanchéité par les
Produits COMPO

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

BULLETIN DU P. C. M.

SECRETARIAT RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères
PARIS-VII^e
Téléphone : LItré 93.01

SECRETARIAT ÉDITION

254, rue de Vaugirard
PARIS-XV^e
Téléphone : VAUgirard 56 90

Assemblée Générale ordinaire du 27 Février 1949

Assemblée Générale et Elections

Le P.C.M. a tenu, le dimanche 27 février 1949, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, son Assemblée Générale Ordinaire Annuelle de 1949.

Cette Assemblée a approuvé à l'unanimité le rapport moral du Président et le rapport financier du Trésorier : nous publierons le texte de ces deux rapports dans le N° du Bulletin d'avril prochain, en même temps que le texte du procès-verbal de l'Assemblée Générale.

Celle-ci a procédé aux élections nécessaires pour le renouvellement du Comité. Les résultats des élections ont été les suivants :

Pour les 3 postes de Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées, ont obtenu :

MM. PELISSONNIER	139 VOIX
GUEYDON DE DIVES	141 —
SAINT-REQUIER	146 —

Ont été déclarés élus MM. PELISSONNIER, GUEYDON DE DIVES et SAINT-REQUIER.

Pour les 4 postes de Délégués du Groupe de Paris de la Section Ponts et Chaussées, ont obtenu :

MM. COR	50 VOIX
COURBON	58 —
DURAND-DUBIEF	53 —
René LAMBERT	30 —
MONNERET	34 —

Ont été déclarés élus MM. COR, COURBON, DURAND-DUBIEF et MONNERET.

Pour les 5 postes de Délégués de la Section Mines, ont obtenu :

MM. LEPRINCE-RINGUET	8 VOIX
SAMUEL-LAJEUNESSE	8 —
DAMIAN	7 —
VINCOTTE	7 —
JEAN	8 —

Ont été déclarés élus MM. LEPRINCE-RINGUET, SAMUEL-LAJEUNESSE, DAMIAN, VINCOTTE et JEAN.

Pour les Délégués de Groupes de la Section Ponts et Chaussées autres que le Groupe de Paris, les Groupes ci-après ont désigné :

MM. CHAMPSAUR, pour le Groupe de Toulouse,
DORCHE, pour le Groupe Colonial,
BARBET pour le Groupe de l'Afrique du Nord
(deuxième Délégué).

A l'issue de l'Assemblée Générale, la Section Ponts et Chaussées, la Section Mines et le Comité ont procédé à la désignation de leur Bureau : nous donnons ci-après la composition nouvelle du Comité du P.C.M., du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées et du Sous-Comité de la Section Mines.

Composition du Comité et des Sous-Comités

à la suite des Elections du 27 Février 1949

Comité d'Administration

A BUREAU.

Président : M. BRINGER.

Vice-Présidents : MM. BUTEAU, DAUVERGNE et GUERBIGNY.

Secrétaire : M. DURAND-DUBIEF.

Secrétaire-Adjoint : M. FISCHESSE.

Trésorier : M. COURBON.

B MEMBRES.

MM.

ACHILLE, Ingénieur Elève des Mines, 270, rue Saint-Jacques, Paris-5° ;

BARBET, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 14, boulevard Victor-Hugo, à Alger ;

BOUZOUZ, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 40, rue Royale, à Fontainebleau (Seine-et-Marne) ;

BRINGER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 10, rue de l'Esplanade, à Metz (Moselle) ;

BUTEAU, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard Saint-Germain, à Paris-7° ;
CACHERA, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Cité Administrative Condé, à Bourges (Cher) ;
CARPENTIER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 6, rue de la Préfecture, à Epinal (Vosges) ;
CASSARD, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 25, rue Georges-Clémenceau, à Mont-Saint-Aignan (Seine-Inférieure) ;
CAUDRELIER-BENAC, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 7, rue de Beauvais, à Senlis (Oise) ;
CASTRES-SAINT-MARTIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 38, avenue Hoche, à Paris-8° ;
CHAMPSAUR, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 17 bis, rue Riquel, à Toulouse (Haute-Garonne) ;
COR, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard Saint-Germain, à Paris-7° ;
COURBON, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères, à Paris-7° ;
COUTEAUD, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Port de Marseille, 1, Quai de la Joliette, à Marseille (Bouches-du-Rhône) ;
CURET, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, rue O'Quin, à Pau (Basses-Pyrénées) ;
DAMIAN, Ingénieur en Chef des Mines, 22, rue de l'Hôpital, à Rouen (Seine-Inférieure) ;
DAUVERGNE, Inspecteur Général des Mines, 244, boulevard Saint-Germain, à Paris-7° ;
DORCHE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 16, rue Mayet, à Paris-6° ;
DURAND-DUBIEF, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 24, rue du Renard, à Paris-4° ;
FISCHESSE, Ingénieur en Chef des Mines, 60, boulevard Saint-Michel, à Paris-6° ;
GUERBIGNY, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 105 bis, boulevard de la Reine, à Versailles (Seine-et-Oise) ;
JACQUINOT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 41, rue de Lévis, à Paris-17° ;
JEAN, Ingénieur des Mines, 244, boulevard Saint-Germain, à Paris-7° ;
LORIFERNE, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 41, rue du Quinconce, à Angers (Maine-et-Loire) ;
MACAREZ, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue de Milan, à Paris-9° ;
MARTIN, Jean, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2 bis, rue de Solférino, à Paris-7° ;
MONNERET, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères, à Paris-7° ;
MORISSON, Ingénieur des Ponts et Chaussées démissionnaire, 17, allée des Bocages, Le Vésinet (Seine-et-Oise) ;
PELISSONNIER, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 246, boulevard Saint-Germain, à Paris-7° ;
RENOUX, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, allées d'Orléans, à Bordeaux (Gironde) ;

ROQUES Clément, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 12, avenue Félix-Vialet, à Grenoble (Isère) ;
SAINT-REQUIER, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 21, rue Burette, à Reims (Marne) ;
SAMUEL-LAJEUNESSE, Ingénieur en Chef des Mines en congé, 184, rue de l'Université, à Paris-7° ;
SCHNEIDER Emile, Ingénieur en Chef des Mines, 8 place du Roi Georges, à Metz (Moselle) ;
VINÇOTTE, Ingénieur en Chef des Mines, 26, cours Ainozan, à Bordeaux (Gironde).

Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées

A. BUREAU.

Président : M. BRINGER.

Vice-Présidents . MM BUTEAU et GUERBIGNY.

Secrétaire . M. DURAND-DUBIEF.

B DÉLÉGUÉS GÉNÉRAUX :

MM. BOUZOD, BRINGER, BUTEAU, CASSARD, CURLT, GUEYDON DE DIVES, MACAREZ, MORISSON, PELISSONNIER et SAINT-REQUIER.

C DÉLÉGUÉS DE GROUPE :

GROUPE DE PARIS MM COR, COURBON, DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY, Jean MARTIN et MONNERET

GROUPE D'AMIENS. M CAUDRELIER-BENAC.

GROUPE DE NANCY M. CARPENTIER.

GROUPE DE LYON . M. Clément ROQUES.

GROUPE DE MARSEILLE : M. COUTEAUD.

GROUPE DE TOULOUSE : M. CHAMPSAUR.

GROUPE DE BORDEAUX : M. RENOUX.

GROUPE D'ORLÉANS : M. CACHERA.

GROUPE DU MANS : M. LORIFERNE.

GROUPE DE L'ATRIQUE DU NORD MM BARBET et JACQUINOT.

GROUPE COLONIAL : M. DORCHE.

GROUPE DES INGÉNIEURS ELÈVES : M CASTRES-SAINT-MARTIN.

D DELÉGUÉ DE LA SECTION MINES :

M SAMUEL-LAJEUNESSE

Sous-Comité de la Section Mines

A. BUREAU.

Président : M. DAUVERGNE.

Vice-Présidents M. SAMUEL-LAJEUNESSE

Secrétaire M FISCHESSE.

B MEMBRES.

MM. ACHILLE, DAMIAN, DAUVERGNE, FISCHESSE, JEAN, LEPRINCE-RINGUET, SAMUEL-LAJEUNESSE, SCHNEIDER et VINÇOTTE.

C DÉLÉGUÉS DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSÉES :

M. MACAREZ.

Tournées du P. C. M.

TOURNÉE DANS LA RÉGION PARISIENNE.

Dans l'après-midi du Samedi 26 février 1949, veille de l'Assemblée Générale Annuelle, une tournée a été effectuée dans la Région Parisienne. Elle avait pour objectifs la visite de la Gare de Triage de Trappes et le poste de commande centralisée des sous-stations électriques de la ligne Paris-Le Mans, à la Gare de Paris-Montparnasse.

Une quarantaine de participants, dont plusieurs accompagnés de membres de leur famille, ont effectué cette tournée, dans un autorail mis à la disposition du P.C.M. par la S.N.C.F. Notre Camarade MORISSON avait été délégué par la Direction de la Région Ouest pour les recevoir et les piloter, avec l'aide d'Ingénieurs et Inspecteurs, qui ont fourni les renseignements et explications nécessaires.

Cette tournée a eu un plein succès et les Camarades qui y ont pris part ont été très satisfaits de leur visite, fort intéressante et instructive.

TOURNÉE EN ITALIE ET EN SUISSE.

L'étude d'une tournée en Italie du Nord, avec traversée de la Suisse au retour, a été poursuivie. Cette tournée aurait lieu, en principe, du 11 au 20 juin 1949, avec un programme qui paraît pouvoir être le suivant :

— *Samedi 11 juin* : départ de Paris en chemin de fer, après le dîner, pour Bourg-Saint-Maurice ;

— *Dimanche 12 juin* : arrivée à Bourg-Saint-Maurice pour le petit déjeuner du matin ; départ en autocar ; déjeuner au Petit Saint-Bernard, avec un repas froid emporté de Paris par les participants ; ascension facultative de Lancebranlette ; dîner et coucher à Courmayeur ;

— *Lundi 13 juin* : départ en autocar pour le téléphérique du Géant (3.300 mètres) ; visite des travaux du tunnel du Mont-Blanc ; coucher à Courmayeur ;

— *Mardi 14 juin* : départ en autocar pour le Val de Cogne (téléphérique, mine de fer) ; déjeuner à Cogne ; Val d'Aoste ; coucher à Breuil-Cervinia ;

— *Mercredi 15 juin* : départ en autocar pour le téléphérique du Cervin (3.500 mètres) ; usines hydro-électriques ; coucher à Chatillon ;

— *Jeudi 16 juin* : départ en autocar pour Turin ; visite de la ville et déjeuner ; visite des usines Fiat ; coucher à Turin ;

— *Vendredi 17 juin* : départ de Turin en autocar pour Paris (Chartreuse), Milan, visite de la ville et,

par autostrade, Stresa (Lac Majeur) ; coucher à Stresa ;

— *Samedi 18 juin* : visite des Iles Borromées ; départ en autocar pour Canobbio (Italie) ; déjeuner à Canobbio ; col de Saint-Gothard (dîner froid emporté de Stresa) ; coucher à Andermatt (Suisse) ;

— *Dimanche 19 juin* : départ en autocar d'Andermatt pour la route du Susten-Pass, Interlaken (déjeuner), Berne, Neuchâtel, Pontarlier ; dîner à Pontarlier ; départ pour Paris par le train de nuit ;

— *Lundi 20 juin* : arrivée à Paris vers 8 heures ; dislocation.

Le parcours hors de France se ferait uniquement en autocar, le chemin de fer étant emprunté à l'aller et au retour pour les parcours en France (le P.C.M. se préoccupe d'obtenir un certain nombre de couchettes).

Par lettres des 17 et 25 janvier 1949, M. le Ministre des Travaux Publics et M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce ont autorisé les Ingénieurs à prendre part à ce voyage d'études, à charge par eux d'en aviser leur Préfet, la durée des absences n'étant pas comprise dans les congés annuels.

Pour cette tournée, la S.N.C.F. délivrera aux Ingénieurs des permis gratuits et, aux membres de leur famille les accompagnant, des bons à 40 % de réduction, valables du lieu de leur résidence à Bourg-Saint-Maurice à l'aller et de Pontarlier au lieu de leur résidence au retour.

Chaque participant devra être muni d'un passeport valable, qui pourra être demandé par le P.C.M. avant la tournée, en vue de l'obtention des devises nécessaires.

Le prix de ce voyage paraît devoir être de l'ordre de 17.000 francs de Bourg-Saint-Maurice à Pontarlier.

Afin de permettre la mise au point de l'organisation dudit voyage, il est nécessaire de connaître, dès à présent, le nombre approximatif des participants. Aussi bien, les Camarades décidés à prendre part à la tournée dont il s'agit sont invités à faire parvenir au Secrétariat du P.C.M., leur inscription de principe avant le 20 mars prochain.

N. B. — Il est rappelé que, conformément à l'article 30 du Règlement Intérieur du P.C.M., les Sociétaires peuvent, sous leur responsabilité et à leurs frais, se faire accompagner par des membres de leur famille (femme, enfants, petits-enfants) dans les tournées du P.C.M. Cette faculté comporte, pour chaque Sociétaire accompagné, l'obligation de payer, au prix consenti pour le Sociétaire lui-même, le prix de la participation de chaque personne qui l'accompagne. Le Secrétariat du P.C.M. faisant le nécessaire pour tous les participants à la tournée, sans exception.

Dîner du P. C. M.

À l'issue de l'Assemblée Générale, un dîner de 102 couverts a été servi, dans la soirée du dimanche 27 février 1949, à la Maison des Mines et des Ponts et Chaussées

M Jules MOCH, Ministre de l'Intérieur et M BIONDI, Secrétaire d'Etat à la Fonction Publique et à la Réforme Administrative ont honoré ce dîner de leur présence M Christian PINEAU, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et M LACOSTE, Ministre de l'Industrie et du Commerce, retenus par les devoirs de leur charge, s'étaient fait représenter respectivement par nos Camarades SPINETTA et CHANT, Ingénieurs des Ponts et Chaussées, Directeurs-Adjoints de leur Cabinet

Plusieurs parlementaires, Présidents de Commissions à l'Assemblée Nationale et au Conseil de la République, des Directeurs du Ministère des Travaux Publics et du Ministère de l'Industrie et du Commerce, des Inspecteurs Généraux, M LA-

PEYRE, Secrétaire Général de la Fédération des Travaux Publics (F. O.), M VERNON, représentant la Fédération Chrétienne des Travaux Publics, M LABRO, Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat témoignaient, par leur présence, de l'intérêt porté à nos Corps et de la collaboration confiante apportée à ceux-ci

Au dessert, deux discours ont été prononcés, l'un par M BRINGER, Président du P C M, l'autre par M le Ministre de l'Intérieur : ces discours, dont nous publierons le texte dans le prochain numéro du Bulletin ont été marqués de longs applaudissements

Alors que le dîner était terminé et que les convives se préparaient à se séparer, M Christian PINEAU, Ministre des Travaux Publics est venu marquer, par sa présence, tout l'intérêt qu'il porte à de telles manifestations ; une courte réception, empreinte d'une respectueuse cordialité, a été improvisée en son honneur et a terminé agréablement cette soirée, parfaitement réussie.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Mardi 4 Janvier 1949

ERRATUM

Dans le texte du procès-verbal de la réunion tenue le 4 janvier 1949 par le Comité du P C M, il y a lieu de faire la rectification suivante.

Au quatrième alinéa du § 5° — Statut des Ingénieurs, il faut lire :

« M DETOEUF donne lecture d'un projet de lettre à envoyer au Ministre des Travaux Publics, sous la signature des Présidents ou Secrétaires Généraux du P C M et des quatre Syndicats d'Ingénieurs des Ponts

et Chaussées, pour fixer la position prise par le Corps sur cette question Ce projet, rédigé en accord avec M VIELLIARD, met au point, conformément aux vues exposées à l'Equipe « Statut », puis au Comité lui-même, la première rédaction préparée par M. VIELLIARD, à l'issue de la visite du 30 décembre dernier a M. SPINETTA. Sous réserve des certaines modifications de forme, le Comité approuve le texte de ce projet définitif ».

Séance du Mardi 1^{er} Février 1949

Le Comité du P C M. s'est réuni, le mardi 1^{er} février 1949, au Ministère des Travaux Publics, à Paris sous la présidence de M. BRINGER, Président

Étaient présents MM BRINGER, Président, DAUVERGNE, GUERBIGNY et MACAREZ, Vice-Présidents, FISCHESSE, Secrétaire-Adjoint, COURBON, Trésorier, ACHILLE, BOUZOU, BRUNOT, BUTEAU, CACHERA. CAS-

SARD, CASTRES-SAINT-MARTIN, CAUDRELIER-BENAC, CHAMPSAUR, CONCHE, COR, CURET, DOLLET, DORCHE, LEPRINCE-RINGUET, MORISSON, PELISSONNIER. RENOUX et ROQUES, Membres

Absents excusés MM. DURAND-DUBIER, Secrétaire, GOUTEAUD, DUBROCA, JACQUINOT, LORIFERNE et MARTIN, Membres.

Assistaient à la séance MM ARRIBEAUTE et DURRIEU.

M. BOUZOUF remplit les fonctions de secrétaire.

La séance est ouverte à 9 heures 25.

1°) ADOPTION DU P.V. DE LA PRÉCÉDENTE SÉANCE.

Sous réserve d'une modification de forme demandée par M. BUTEAU, le Comité adopte le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 4 janvier 1949.

2°) ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

M. BRINGER expose les dispositions prises en vue de l'organisation de l'Assemblée Générale Ordinaire annuelle du dimanche 27 février 1949.

Il signale que, pour les élections en vue du renouvellement du tiers sortant du Comité, les candidatures ci-après ont été reçues, les candidats étant classés en candidats sortants et candidats nouveaux et rangés, dans chaque catégorie, par grade et ancienneté dans le grade :

Election de trois Délégués de la Section Ponts et Chaussées :

Candidat sortant :

— PELISSONNIER, Inspecteur Général à Paris ;

Candidats nouveaux :

— GUEYDON DE DIVES, Ingénieur à Paris ;

— SAINT-REQUIER, Ingénieur à Reims.

Election de quatre Délégués du Groupe de Paris de la Section Ponts et Chaussées :

Candidats sortants :

— COR, Ingénieur en Chef à Paris ;

— COURBON, Ingénieur à Paris ;

— DURAND-DUBIEF, Ingénieur à Paris ;

Candidats nouveaux :

— René LAMBERT, Ingénieur en Chef à Paris ;

— MONNERET, Ingénieur à Paris.

Election de cinq Délégués de la Section Mines :

Candidats sortants :

— LEPRINCE-RINGUET, Inspecteur Général à Paris ;

— SAMUEL-LAJEUNESSE, Ingénieur en Chef à Paris ;

Candidats nouveaux :

— DAMIAN, Ingénieur en Chef à Rouen ;

— VINÇOTTE, Ingénieur en Chef à Bordeaux ;

— JEAN, Ingénieur à Paris.

Il rappelle que, conformément à la décision précédemment prise par le Comité, les mêmes invitations que l'an dernier ont été faites pour le dîner du P.C.M., qui doit avoir lieu le dimanche soir 27 février 1949.

M. COR donne des indications sur les tournées du P.C.M. prévues pour cette année :

— le samedi 26 février 1949, visite en autocar de la gare de triage de Trappes et du poste de commande centralisée des sous-stations électriques à la gare Montparnasse, départ vers 13 heures 30 de la gare Montparnasse ; fin de la visite vers 18 heures 15 ; nombre de participants limité à cent : prix de la tournée 150 frs y compris le transport en autocar,

— vers la dernière semaine de juin 1949, tournée en Italie du Nord, avec traversée de la Suisse au retour, partant de Bourg-Saint-Maurice, on visiterait le Val d'Aoste (Courmayeur), le Val de Gogne (Grand Paradis), la région Sud du Cervin (Breuil), Turin, Milan, le Lac Majeur et on reviendrait à Pontarlier par le Gothard, le programme technique comporterait la visite de téléphériques, des travaux de reconnaissance du tunnel du Mont-Blanc, d'une mine de fer, d'usines hydro-électrique, des Etablissements FIAT à Turin, d'autostrades et de la route du Susten ; le parcours hors de France se ferait uniquement en autocars, le chemin de fer étant emprunté à l'aller et au retour pour le parcours en France ; la durée de cette tournée serait d'une semaine complète, avec départ de Paris un samedi soir, retour à Paris le lundi matin de la semaine suivante, le prix du voyage paraît devoir être de l'ordre de 17 000 frs par participant.

Le Président fait connaître que, par décision des 17 et 25 janvier 1949, M. le Ministre des Travaux Publics, d'une part, M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce, d'autre part, ont autorisé les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines à prendre part au voyage d'étude de juin prochain, la durée des absences n'étant pas comprise dans les congés annuels.

Le Comité prend acte de ces diverses indications.

3°) AIDE AUX FAMILLES DES CAMARADES DISPARUS PRÉMATURÉMENT.

M. BRINGER expose la situation actuelle des Travaux de l'Equipe Œuvres Sociales, concernant la mise sur pied d'une Société Amicale de Secours aux Familles de Camarades prématurément disparus. Il signale que M. LESIEUX a pris, à ce sujet, l'avis d'actuaire compétents. Le Président se propose d'insister, dans son rapport moral, sur cette importante question et le Comité, approuvant la position prise, décide que la prochaine Assemblée Générale devra être appelée à se prononcer sur la suite à donner au projet établi par l'Equipe compétente.

4°) COMITÉS TECHNIQUES PARITAIRES.

Le Président fait connaître que le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a été invité par l'Administration à désigner les représentants du personnel des Ingénieurs des Ponts et Chaussées au Comité Technique Paritaire auprès du Directeur du

Personnel du Ministère des Travaux Publics. En plein accord avec le P.C.M. ce Syndicat a désigné, pour faire partie dudit Comité : comme membres titulaires, MM. BUTEAU et CACHERA, comme membres suppléants, MM. MARTIN et LORIFERNE.

Le Président signale qu'il sera procédé de même pour la désignation des représentants des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans le Comité Technique Paritaire qui va être créé prochainement auprès du Ministère des Travaux Publics.

M. DALYERGNE souligne que ces désignations constituent un précédent intéressant pour la constitution des Comités Techniques Paritaires au Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Comité approuve cette manière de faire, qui répond parfaitement au but que s'était proposé le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

5°) BULLETIN DU P.C.M.

M. BRINGER signale que les résultats financiers du P.C.M. pour l'exercice 1948 sont intéressants, du fait, non seulement de la rentrée des cotisations pour laquelle un gros effort a été fait, mais aussi des recettes de publicité du Bulletin du P.C.M. La mise en vigueur d'un nouveau contrat de publicité à partir du N° de janvier permet d'escompter des résultats en-

core meilleurs pour l'exercice 1949, au cours duquel les dépenses nettes d'édition du Bulletin seront réduites considérablement.

M. LEPRINCE-RINGUET observe que l'on pourrait supprimer les notes techniques insérées dans le Bulletin, ces notes lui paraissant avoir plutôt leur place dans les Annales des Ponts et Chaussées. M. BRINGER fait remarquer que le Bulletin du P.C.M. a toujours publié de semblables notes, qui permettent de procurer la copie nécessaire à la mise en page et sont plutôt des notes de chantiers dont la place n'est pas dans les Annales des Ponts et Chaussées et qui ne seraient jamais publiées en dehors du Bulletin ; que, d'autre part, ces notes donnent à celui-ci le caractère d'information publique nécessaire pour bénéficier des avantages réservés aux publications périodiques et qu'enfin les dites notes ont déjà permis et permettront certainement encore d'obtenir des contrats de publicité intéressants.

Le Comité se rallie à l'avis du Président en ce qui concerne la rédaction actuelle du Bulletin du P.C.M.

La séance est levée à 10 heures 45, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu exceptionnellement le samedi 26 février 1949 à 9 heures précises.

Le Secrétaire,
BOUZOUZ.

Le Président,
R. BRINGER.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU SOUS-COMITÉ de la Section " PONTS ET CHAUSSÉES "

Séance du Mardi 1^{er} Février 1949

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le mardi 1^{er} février 1949, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

Etaient présents : MM. BRINGER, Président, GUERBIGNY, Vice-Président, DURAND-DUBIEF, Secrétaire, BOUZOUZ, BRUNOT, BUTEAU, CACHERA, CASSARD, CASTRES-SAINT-MARTIN, CAUDRELIER-BENAC, CHAMPSAUR, CONCHIE, COR, CURET, DOLLET, DORCHIE, MORISSON, PELLISSONNIER, RENOUX et ROQUES, Membres.

Absents excusés : MM. MACAREZ, Vice-Président, COUTEAUD, DUBROCA, JACQUINOT, LORIFERNE et MARTIN, Membres.

Assistent à la séance : MM. ARRIBEHANTE et DURRIEU.

La séance est ouverte à 10 heures 50.

1°) ADOPTION DU P.V. DE LA PRÉCÉDENTE SÉANCE.

Le Sous-Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 4 janvier 1949.

2°) LOI DU 29 SEPTEMBRE 1948.

M. BRINGER donne lecture d'une lettre qui lui a été communiquée, par laquelle la Société des Experts Privés émet des craintes sur l'extension que pourraient prendre les interventions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, à la faveur de la loi du 29 septembre 1948. Il observe que cette loi n'est que le rétablissement d'un état de fait existant avant la loi du 5 octobre 1941 et que les craintes exprimées ne sont

pas fondées. Il se propose de répondre en ce sens à la communication qui lui a été faite. Le Sous-Comité approuve cette position.

M. PELISSONNIER rend compte des travaux de l'Equipe Personnel-Rémunération, qui a examiné les projets d'arrêtés et circulaires préparés par l'Administration, en vue de la mise en application de la loi du 29 septembre 1948. Après échange de vues, le Sous-Comité formule les observations suivantes :

— le projet de circulaire sur le recouvrement des sommes dues par les Collectivités devrait prévoir que le nouveau barème pourra être appliqué à partir du 1^{er} janvier 1949, pour les travaux en cours à cette date ;

— dans le projet de circulaire, la plus grande prudence serait nécessaire en ce qui concerne le paragraphe concernant la gestion du Service Vicinal ; il faut, en effet, réserver la possibilité de faire jouer le deuxième alinéa de l'article 3 de la loi du 29 septembre 1948 au cas où, comme cela semble devoir être le cas en 1949, les primes de rendement seraient insuffisantes ;

— dans le projet de circulaire sur la répartition des honoraires, la question de la répartition entre le personnel des bureaux serait à revoir ; la meilleure solution paraît être de laisser le choix (suivant les conditions locales) entre la constitution d'une masse globale répartie uniformément entre le personnel de tous les bureaux (avec, dans ce cas, une masse de manœuvre à la disposition de l'Ingénieur en Chef) et la détermination de la part du bureau de chaque Arrondissement d'après les honoraires apportés par celui-ci. Les coefficients affectés aux diverses catégories d'Agents employés dans les bureaux seraient, d'autre part, à aménager et à compléter.

M. PELISSONNIER indique ensuite que l'Equipe a examiné en détails la question de la répartition des honoraires entre les Ingénieurs, compte-tenu de la présence d'Ingénieurs en Chef Adjoints dans de nombreux départements ; l'Administration a, en effet, demandé des propositions au P.C.M. sur ce point et une enquête a été faite dans tous les Groupes. Des propositions concrètes intéressantes ont été présentées par MM. BAUDER et ROQUES et par le Groupe de Nancy. C'est, finalement, à la proposition de ce dernier que s'est ralliée l'Equipe : elle tend à affecter les coefficients suivants (n étant le nombre d'Arrondissements) : à l'Ingénieur en Chef 0, 6 x n , à l'Ingénieur en Chef Adjoint (s'il en existe) 0, 4 x n , à chaque Ingénieur d'Arrondissement 1. Cette règle s'applique-

rait à tous les honoraires et chaque Ingénieur d'Arrondissement garderait ce qu'il apporte.

Après un long échange de vues, le Sous-Comité adopte ces propositions, étant entendu que des dérogations seront possibles, que la règle ci-dessus ne jouera que lorsque $n > 2$ et qu'une retenue notable (30 % par exemple) pourra être effectuée sur la part des Ingénieurs d'Arrondissement pour permettre d'opérer, le cas échéant, des rectifications entre ceux-ci.

M. DURAND-DUBIEF signale que l'arrêté interministériel à intervenir pour préciser les conditions générales d'application de la loi du 29 septembre 1948 a reçu l'accord de tous les Ministères intéressés, sauf du Ministère des Finances, qui veut instaurer un prélèvement sur les honoraires au profit de l'Etat ; la question est actuellement débattue directement entre les deux Ministres. Le Sous-Comité souligne à nouveau l'urgence de l'intervention de cet arrêté, pour permettre le versement des honoraires et frais de contrôle avant la clôture de l'Exercice 1948.

3° PRIMES DE RENDEMENT.

M. CURET demande des précisions sur le mode de calcul des primes de rendement pour 1949. M. BRINGER fait connaître que le Conseil Général des Ponts et Chaussées étudie actuellement cette question et qu'il est permis de prévoir une majoration notable pour la présente année.

M. DURAND-DUBIEF, pour répondre à une demande antérieure du Sous-Comité, a adressé aux Délégués de Groupe une note de M. l'Inspecteur Général GÉNET, précisant dans quelles conditions vont être réparties les primes de rendement semestrielles pour 1948.

4° EQUIPEMENT SPORTIF.

M. DURAND-DUBIEF donne connaissance des précisions fournies par notre Camarade LAMBERT, Chef du Service de l'Equipe Sportif, au sujet de l'absence de rémunération des Ingénieurs des Ponts et Chaussées apportant leur concours pour l'exécution des travaux de ce Service.

La séance est levée à 12 heures 35, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité aura lieu le samedi 26 février 1949, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,

DURAND-DUBIEF.

Le Président,

R. BRINGER.

PAYEZ VOTRE COTISATION DE 1949 (Voir l'avis page 20 du présent bulletin)

Le Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

Une réunion a été tenue, le 30 décembre dernier, dans le bureau de notre Camarade SPINETTA, Directeur Adjoint du Cabinet de M. le Ministre des Travaux Publics, à laquelle étaient représentés le P.C.M. et les quatre Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Cette réunion avait pour but l'examen des objections que laisse subsister, pour ces Groupements, le projet de statut des Ingénieurs préparé par la Direction du Personnel.

Comme suite à cette réunion, une lettre a été adressée à M. le Ministre des Travaux Publics, le 31 janvier 1949, sous la signature des Présidents ou Secrétaires Généraux du P.C.M. et des quatre Syndicats sus-visés, pour fixer la position prise par le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées sur cette question. Voici le texte de cette lettre :

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu, lors de l'élaboration du classement indiciaire des fonctionnaires de l'Etat, intervenir personnellement pour défendre les légitimes aspirations des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Nous vous en sommes profondément reconnaissants. Nous nous devons toutefois de dire que le trop grand nombre d'échelons prévus par l'arrêté du 27 septembre 1948 ainsi que le délai opposé à la mise en application intégrale du reclassement font que la situation de beaucoup de nos camarades reste difficile. Un profond malaise existe actuellement dans notre Corps. La désaffection pour la carrière des Ponts et Chaussées qui s'était déjà manifestée depuis quelques années est nettement accusée dans le choix exercé, à leur sortie de l'Ecole Polytechnique, par les élèves de la dernière promotion, qui ont préféré des corps plus récents dans lesquels l'avancement est beaucoup plus rapide.

Nos organisations professionnelles et syndicales attachent donc la plus grande importance à ce que les dispositions statutaires en cours d'élaboration et qui visent à fixer pour de longues années les conditions de déroulement de la carrière des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, assurent l'application de l'article 51 de la loi portant statut général des fonctionnaires, qui prévoit que les règlements propres à chaque Administration ou Service devront être établis de façon à assurer, dans toute la mesure du possible, un rythme d'avancement comparable dans les diverses Administrations ou Services.

Le projet de statut dont vous avez bien voulu nous entretenir rencontre l'opposition unanime de nos organisations.

Nous estimons tout d'abord qu'il conviendrait d'insister sur le caractère interministériel de notre Corps et d'adopter des dispositions statutaires qui permettent, sinon favorisent, des activités autres que l'activité purement technique qui est celle des Ingénieurs au sein de l'Administration des Travaux Publics. Nous pensons que, par leur compétence non seulement technique mais encore économique et adminis-

trative, par l'expérience des hommes et des choses qu'ils ont acquise dans l'exercice d'un métier difficile aux aspects si divers, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées pourraient rendre d'éminents services au sein des commissions interministérielles chargées de préparer l'action des Pouvoirs Publics et des organismes internationaux que l'évolution de la situation économique appelle à jouer un rôle de plus en plus large. A cet égard, nous regrettons qu'il n'ait pas été fait davantage appel aux Ingénieurs de notre Corps pour l'élaboration du plan d'équipement et qu'aucun membre des Ponts et Chaussées ne participe aux travaux de l'O.N.U. ou des organismes économiques internationaux. La raison de cette absence réside peut-être malheureusement dans le fait que, dans l'état actuel des dispositions statutaires, une mise en service détaché se traduit presque toujours en définitive par un retard notable dans l'avancement. Si l'on ajoute que le retour dans le Corps nécessite souvent que l'on reprenne un poste moindre que celui qu'on a quitté au départ, on conçoit que nombre de Camarades que leur compétence et leurs qualités désigneraient cependant pour de telles tâches extérieures, hésitent dans les difficiles conditions matérielles de l'heure présente, à sacrifier leurs intérêts familiaux.

Pour remédier à cet état de choses, il conviendrait tout d'abord d'affirmer cette vocation dans le préambule du statut. Il serait nécessaire ensuite de prévoir des garanties statutaires facilitant ces affectations extérieures à l'instar de ce qui existe, mutatis mutandis, pour les Maîtres des Requêtes au Conseil d'Etat. Il conviendrait enfin d'abaisser l'âge moyen d'accès aux grades d'Ingénieur en Chef et d'Ingénieur Général (1) en augmentant d'ailleurs le nombre de

(1) La question se pose d'ailleurs de savoir s'il convient d'adopter le titre d'Ingénieur général ou celui d'Inspecteur général. La solution paraît devoir être recherchée dans une dissociation du grade et de la fonction, le titre d'Inspecteur Général étant réservé aux Ingénieurs Généraux exerçant effectivement des fonctions d'inspection.

ceux-ci parmi lesquels devraient normalement se recruter ces fonctionnaires interministériels. Il faut à cet égard noter que le projet de statut qui nous a été communiqué prévoit 40 Ingénieurs Généraux soit 6, 2 % de l'effectif. Ce chiffre est tout à fait insuffisant. Rappelons que la proportion des Ingénieurs Généraux des Mines est dans l'état actuel des choses de 15 %.

La seconde observation très importante qu'appelle de notre part le projet de statut et qui se relie pour les raisons exposées au paragraphe précédent à la première observation, a trait aux conditions d'avancement. En fixant à 17 ans de services en qualité d'Ingénieur des Ponts et Chaussées la durée moyenne pour l'accession au grade d'Ingénieur en Chef, le projet de statut aggrave les conditions actuelles d'avancement qui sont elles-mêmes beaucoup plus sévères que les conditions moyennes au cours des vingt dernières années. Ainsi le projet en cours de discussion n'apporte aucune solution réelle à la crise que traverse notre Corps. Des propositions diverses ont déjà été élaborées tant par notre Association professionnelle que par nos organisations syndicales. Notamment le P.C.M. avait proposé :

— d'une part de fixer à 14 ans la durée moyenne d'ancienneté pour l'accession au grade d'Ingénieur en Chef et à 26 ans la durée moyenne d'ancienneté pour l'accession au grade d'Ingénieur Général ;

— d'autre part de prévoir une certaine dissociation du grade et de la fonction consistant en la possibilité pour un Ingénieur Ordinaire d'être promu Ingénieur en Chef de 2^e classe tout en restant à la tête d'un arrondissement et pour un Ingénieur en Chef d'être promu Ingénieur Général de 2^e classe tout en restant chargé d'un Service d'Ingénieur en Chef, étant précisé que les intéressés ne pourraient bénéficier de la limite d'âge de leur nouveau grade et être promus à une classe supérieure de ce nouveau grade que lorsqu'ils exerceraient effectivement les fonctions normales de ce nouveau grade.

Cette solution est également éloignée de la situation actuelle dont les inconvénients n'ont pas à être redits et de la solution consistant en une dissociation complète du grade et de la fonction (solution cependant adoptée dans les Corps militaires, dans le Corps des Administrateurs civils et défendue par les Syndicats nationaux des Ingénieurs des Ponts et Chaussées : C.G.T. et C.G.T.-F.O.) qui n'avait pas été sans appeler quelques réserves de la part de certains de nos Camarades. Elle avait été adoptée par le bureau de notre Association professionnelle après de longues études et avait rallié l'accord de la plupart de

nos organisations. Encore faut-il noter que ces propositions ne rétablissent pas la parité d'avancement avec certains Corps analogues au nôtre et n'assurent déjà pas l'application intégrale de l'article 51 du statut général.

Enfin le projet de statut dont vous avez bien voulu nous entretenir appelle parmi de nombreuses observations importantes les remarques essentielles suivantes :

Article 3. — Le souci constant d'amélioration des services ainsi que le respect de l'article 51 du Statut général sont incompatibles avec la fixation des effectifs dans un statut particulier. Le principe doit être que les effectifs budgétaires seront fixés chaque année pour que soient respectées, compte tenu des besoins et éventuellement des mises en congé ou en disponibilité, les durées moyennes prévues pour l'avancement.

Article 8. — Le nombre des classes et d'échelons est en contradiction avec l'application de l'article 51 du Statut général.

Article 26. — Il nous paraîtrait souhaitable que soit portée de 3 à 5 ans la durée possible de la mise en disponibilité pour convenances personnelles, comme le prévoit, dans l'état actuel de la réglementation, le décret du 24 juin 1910.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les observations qu'appelle, de la part de nos organisations professionnelles et syndicales unanimes, le projet de décret dont vous avez bien voulu nous entretenir.

En vous remerciant à l'avance de l'appui bienveillant que vous voudrez bien apporter à ces suggestions, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments respectueux et l'assurance de notre entier dévouement.

Le Président de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines,
BRINGER.

Le Président du Syndicat général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées,
BUTEAU.

Le Secrétaire Général du Syndicat national des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.O.),
BOULLOCHIE.

Le Secrétaire Général du Syndicat national des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.S.M.),
DURRIEU.

Le Président du Syndicat chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.F.T.C.), VIELLIARD.

Note sur le calcul des Pensions d'ancienneté

(Loi du 20 Septembre 1948)

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Il ne sera question, dans la présente note, qui reproduit les dispositions essentielles de la loi susvisée, que des pensions correspondantes à des services rendus exclusivement à l'Etat.

Pour les agents ayant appartenu à des Administrations locales il convient d'attendre la parution du règlement d'administration publique prévu à l'article 69 de la loi, qui doit fixer les modalités d'application de l'article 43 les concernant.

Les dispositions de la loi ne s'appliquent qu'à dater de sa promulgation (*Journal officiel* du 21 septembre 1948) pour les droits nouveaux, mais elles jouent, avec effet rétroactif, pour toutes les pensions concédées au titre de la loi de 1924, la révision s'opérant à compter du 1^{er} janvier 1948.

CALCUL DES PENSIONS D'ANCIENNETÉ

Le calcul d'une pension d'ancienneté nécessite la détermination préalable des éléments suivants :

- a) services et bonifications pris en compte ;
- b) décompte des annuités liquidables.

a) Services et bonifications pris en compte.

I. — SERVICES ET BONIFICATIONS DE SERVICES.

1°) *les services accomplis en qualité de fonctionnaire titulaire à partir de l'âge de 18 ans ;*

2°) *les services de stage ou de surnumérariat rendus à partir de l'âge de 18 ans ;*

3°) *les services auxiliaires, temporaires, d'aides ou contractuels dûment validés accomplis dans les différents établissements et administrations de l'Etat à partir de 18 ans, sous réserve du versement rétroactif, lors de l'admission définitive dans les cadres, de la retenue légale calculée sur les émoluments attachés au premier emploi de fonctionnaire titulaire.*

4°) *les services militaires accomplis dans les armées de terre, de mer et de l'air à l'exclusion de ceux effectués avant l'âge de 16 ans, exception faite de ceux déjà rémunérés soit par une pension, soit par une solde de réforme ;*

5°) *les services accomplis dans les cadres permanents des administrations des départements, des communes et des établissements publics départementaux et communaux, exception faite de ceux accomplis auprès des collectivités dont les agents ne sont pas affiliés à la caisse nationale des retraites des agents des collectivités locales ;*

6°) *les services rendus dans les cadres locaux permanents des administrations de l'Algérie, des territoires d'outre-mer et autres territoires et pays de l'Union française.*

Les services rendus doivent s'entendre de *services effectifs.*

Les services effectifs peuvent être bonifiés comme suit :

1°) *les services rendus hors d'Europe sont comptés pour un tiers en sus de leur durée effective.*

Ils sont comptés pour un quart seulement dans les services sédentaires [ou de la catégorie A (1)] rendus dans les territoires civils de l'Afrique du Nord ;

2°) *les femmes fonctionnaires obtiennent une bonification de service d'une année pour chacun des enfants qu'elles ont eus.*

La prise en compte de ces bonifications ne peut avoir pour effet de réduire de plus d'un cinquième la durée des services normalement exigée pour prétendre à une pension d'ancienneté.

II. — AUTRES BONIFICATIONS.

1°) *une année supplémentaire pour chaque année de services accomplis par les fonctionnaires qui sont restés, par ordre, à leur poste pendant l'occupation ennemie ou qui ont été tenus de résider en permanence ou d'exercer continuellement leurs fonctions dans les localités ayant bénéficié de l'indemnité de bombardement ;*

2°) *les bénéfices de campagne qui s'ajoutent éventuellement aux services militaires.*

Toutefois en ce qui concerne les fonctionnaires civils il n'est fait état que des bénéfices de campagne acquis au cours d'une guerre ou d'une expédition déclarée campagne de guerre, et en faveur des seuls intéressés qui possèdent la qualité d'anciens combattants, c'est-à-dire qui, à un moment quelconque de

(1) L'article 75 de la loi du 31 mars 1932 a supprimé la classification des emplois entre emplois sédentaires et emplois actifs. Les emplois sont divisés en services de la catégorie A et services de la catégorie B. Le décret du 2 février 1937 portant règlement d'administration publique a déterminé les emplois classés dans la catégorie B présentant un risque particulier ou des fatigues exceptionnelles (Barragistes affectés à certains barrages. Chefs pontiers et pontiers affectés à des ponts de bateaux du Rhin. Gardiens de phares). Les Ingénieurs Ordinaires et en Chef ainsi que les Inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées et des Mines appartiennent donc tous à la catégorie A.

leur mobilisation ou d'une expédition déclarée campagne de guerre se sont trouvés dans une situation de nature à leur ouvrir droit au bénéfice de campagne double.

Les bénéfices de campagne sont décomptés selon les règles fixées par l'article 36 de la loi du 14 avril 1924 comportant cinq paragraphes A, B, C, D, et E, dont il y a lieu de retenir le paragraphe A, le plus général, ainsi libellé :

A. — Double en sus de la durée effective pour le service accompli en opérations de guerre :

1°) Soit dans les opérations des armées françaises et des alliées ;

2°) Soit à bord des bâtiments de guerre de l'Etat, des bâtiments de commerce au compte de l'Etat ou des mêmes bâtiments des puissances alliées.

Dans les cas envisagés ci-dessus, le bénéfice de la double campagne ne prendra fin, pour tout blessé de guerre, qu'à l'expiration d'une année complète à partir du jour où il a reçu sa blessure.

Les bonifications ainsi acquises ne pourront jamais entrer pour plus d'un tiers dans l'évaluation totale des services admis en liquidation.

3°) Les bonifications spéciales prévues à l'article 18 de la loi du 20 septembre 1948 qui s'ajoutent aux services aériens

En dehors des opérations de guerre, l'exécution d'un service aérien commandé donne droit à des bonifications dans la limite maximum du double en sus de la durée effective dudit service à l'Etat.

Des décrets déterminent les conditions dans lesquelles le service aérien doit être exécuté pour donner droit à des bonifications et en fixent la quotité.

Quand les services effectifs sont de nature à donner à la fois des droits à plusieurs des bonifications indiquées ci-dessus, les bonifications allouées s'additionnent sans que la période supplémentaire fictive accordée comme bonification, puisse jamais dépasser le double de la durée effective du service auquel elle se rapporte.

b) Décompte des annuités liquidables

Sont comptés :

a) POUR LEUR DURÉE EFFECTIVE :

1°) les services civils actifs (ou de la catégorie B) ainsi que les bonifications indiquées ci-dessus s'y rapportant, à l'exclusion de ceux constituant ou complétant les trente premières années de services valables dans la liquidation d'une pension d'ancienneté pour les fonctionnaires dont le droit à une telle pension est acquis après trente ans de service.

2°) les services militaires avec l'exclusion indiquée au 1° qui précède ;

3°) les bonifications citées plus haut ;

4°) les services civils sédentaires (ou de la catégorie A) et éventuellement les bonifications s'y rapportant lorsqu'ils complètent les 25 premières années de services valables dans la liquidation d'une pension d'ancienneté pour les fonctionnaires dont le droit à une telle pension est acquis après 25 années de services ;

Il convient de rappeler ici qu'il suffit de 55 ans d'âge et de 25 années de services pour les fonctionnaires qui ont effectivement accompli 15 années au moins dans un emploi de la partie active (ou de la catégorie B).

b) POUR LES 5/6^e SEULEMENT DE LEUR DURÉE EFFECTIVE :

1°) les services civils sédentaires (ou de la catégorie A) et les bonifications s'y rapportant à l'exclusion de ceux visés au paragraphe a (4°) ci-dessus ;

2°) les services civils actifs (ou de la catégorie B) et éventuellement les bonifications s'y rapportant, de même que les services militaires, lorsqu'ils constituent ou complètent les trente premières années de services valables dans la liquidation d'une pension d'ancienneté pour les fonctionnaires dont le droit à une telle pension est acquis après trente ans de services.

Le droit à la pension d'ancienneté est en effet acquis, dans le cas général, sous la double condition de soixante ans d'âge et de trente années accomplies de services effectifs.

Le maximum des annuités liquidables dans la pension d'ancienneté est fixé à 37 années 1/2.

Il peut être porté à 40 annuités du chef des bonifications pour services hors d'Europe, pour services aériens, pour services dans les localités ayant été soumises à l'occupation ou ayant donné lieu à l'indemnité de bombardement et des bénéfices de campagne double.

PENSION PROPORTIONNELLE :

Le maximum des annuités liquidables est fixé à 25 annuités.

Il peut être porté :

— à 37 annuités 1/2 du chef des bénéfices de campagne simple ;

— à 40 annuités du chef des avantages indiqués ci-dessus pour la pension d'ancienneté.

ÉMOLUMENTS DE BASE

La pension est basée sur les derniers émoluments soumis à retenue afférents à l'emploi et classe ou grade et échelon occupés effectivement en dernier lieu par l'agent depuis six mois au moins au moment de son admission à la retraite.

Cette simplification, qui constitue en même temps un avantage important pour les retraités, se substitue à l'ancienne notion de traitement moyen perçu pendant les trois dernières années d'activité.

Lorsque les émoluments ainsi définis excèdent six fois le minimum vital, la portion dépassant cette limite n'est comptée que pour moitié.

En attendant la fixation du minimum vital prévu à l'article 32 de la loi du 19 octobre 1946 relative au statut général des fonctionnaires, ce minimum est représenté, pour l'application de la loi, par 80 % du traitement brut afférent à l'indice 100 prévu à l'article premier du décret du 10 juillet 1948 soit :

$$114.500 \times 80/100 = 91.600 \text{ francs.}$$

Jusqu'à la somme de 549.600 francs (91.600×6) il n'y a donc pas d'abattement du traitement, au-dessus il n'est pris en compte que la moitié du traitement.

CALCUL DE LA PENSION

La pension est fixée à 2/100 des émoluments de base par annuité liquidable.

Alors que sous le régime de la loi de 1924 on distinguait deux séries de services (et de bonifications) dont les uns étaient rémunérés en 1/50^e du traitement de base et d'autres en 1/60^e de ce même traitement le projet réunit *tous les services et bonifications en une catégorie unique d'annuités liquidables, celles qui sont rémunérées en 1/50^e du traitement de base.*

Pour obtenir ce résultat il a suffi ainsi qu'il a été spécifié plus haut de ne compter que pour les 5/6 les annuités antérieurement rémunérées en 1/60^e (services sédentaires).

Le total des services et bonifications de l'agent étant ainsi déterminé on obtient le nombre de 1/50^e du traitement de base auquel a droit l'intéressé. Pour simplifier les calculs on a pris les 2/100 du dit traitement.

Ce mode de procéder conduit à fixer dès la première liquidation de la pension un chiffre qui exprime le rapport entre la pension et le traitement de base, chiffre qui ne changera plus au cours des révisions ultérieures.

Le texte permet — et c'est une innovation fondamentale — la péréquation automatique des retraites chaque fois qu'il est apporté une modification aux échelles de traitement.

MAJORATION POUR ENFANTS.

La pension d'ancienneté est majorée en ce qui concerne les titulaires ayant élevé au moins trois enfants jusqu'à l'âge de 16 ans, de 10 % de son montant pour les trois premiers enfants et de 5 % par enfant au-delà du troisième sans que le total de la pension majorée puisse excéder le montant des émoluments de base.

AVANTAGES FAMILIAUX.

A la pension d'ancienneté s'ajoutent, le cas échéant, les avantages familiaux servis aux agents en activité

AUTRES SIMPLIFICATIONS DE LA LOI DU 20 SEPTEMBRE 1948.

— Suppression de la fraction de semestre inférieure à trois mois, la fraction de semestre égale ou supérieure à trois mois étant comptée pour six mois

— Arrondissement de la pension à un multiple de 4.

— Paiement du traitement d'activité, ou de la pension, jusqu'à la fin du mois qui suit la mise à la retraite ou le décès.

EXEMPLES DE LIQUIDATIONS

HYPOTHÈSES.

M. X... admis à la retraite comme ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées après six ans de grade et six mois au moins en 1^{re} classe.

N'a pas accompli de services militaires.

A élevé deux enfants jusqu'à l'âge de 16 ans.

ÉMOLUMENTS DE BASE.

Montant du traitement au 1^{er} janvier 1949. 632.050

Traitement de base à prendre en compte

$$549.600 + (632.050 - 549.600) / 2 = \dots 590.825$$

DÉCOMPTÉ DES ANNUITÉS LIQUIDABLES.

L'intéressé compte 43 ans 6 mois 11 jours de services civils effectifs sédentaires comptés pour les 5/6^e soit 36 ans 3 mois 9 jours, arrondis à 36 ans 1/2.

L'intéressé ne bénéficie d'aucune bonification.

Taux de la pension :

$$2/100 \times 36,5 = 73 \%$$

MONTANT DE LA PENSION :

$$590.825 \times 73/100 = 431.302 \text{ arrondi à } 431.304$$

Pas de majoration pour enfants (minimum trois enfants).

- Pension de la veuve, moitié soit : 215.652.

AUTRE CAS — HYPOTHÈSE.

M. Y... admis à la retraite comme Inspecteur Général des Mines de 1^{re} classe exerçant depuis 6 mois au moins.

A élevé 4 enfants jusqu'à l'âge de 16 ans.

TABEAU DES SERVICES ET BONIFICATIONS A RÉMUNÉRER

1. — Services civils	Actifs (catégorie B)	Sédentaires (catégorie A)
Services civils à l'Etat	»	39 ans 3 mois 14 j.
2. — Services militaires effectifs	7 ans 5 mois 13 j.	
Bonifications		
Campagnes simples (1)	2 ans 10 mois	
Campagnes doubles (2)	3 ans	
	13 ans 3 mois 13 j.	39 ans 3 mois 14 j.

Total des annuités à rémunérer : 52 ans 6 mois 27 j.

Emoluments de base :

réels au 1^{er} janvier 1949 (indice 780) : 1.094.475 frs
abattus :

$$549.600 + (1.094.475 - 549.600) / 2 = 822.037 \text{ frs}$$

ANNUITÉS LIQUIDABLES

I. — Nature des annuités :

Sédentaires — 30 années comptées
pour les 5/6 soit 25 a « «

A reporter 25 a « «

(1) Différence entre la durée totale de la mobilisation et la période pendant laquelle l'agent a eu droit à la campagne double.

(2) Comptées pour 2 fois leur durée.

Report 25 a « «

II — Autres annuités rémunérables dans la limite de 37 ans 1/2 :

Sédentaires :

Militaires 7a 5m 13j } 15 a 2 m 9 j
9a 3m 14j × 5/6 = 7a 8m 26j }
Campagnes simples 2 a 10 m

Total..... 43 a 9 j

ramené au maximum normal de 37 a 6 m «

III. — Autres annuités rémunérables dans la limite de 40 :

Campagnes doubles 3 a « «

Total..... 40 a 6 m 9 j

arrondi et ramené au maximum spécial de 40 annuités

Taux de la pension :

$$2/100 \times 40 = 80 \%$$

Montant de la pension :

$$822.037 \times 80/100 = 657.630 \text{ francs}$$

arrondi à . 657.632 francs.

Majoration pour enfants

Taux de la majoration . 15 %

$$\text{Montant } 657.632 \times 15/100 = 98.645 \text{ francs.}$$

arrondi à : 98.648 francs.

Pension totale : 657.632 + 98.648 = 756.280 francs.

Pension de la veuve, moitié soit : 378.140 francs.

GUERBIGNY,
Ingénieur en Chef
des Ponts et Chaussées.

Les Membres Bienfaiteurs et Perpétuels du P. C. M.

En raison des conditions économiques et des variations de la valeur de la monnaie, il a été décidé que les admissions nouvelles aux cotisations à titre perpétuel et au titre de Membre Bienfaiteur étaient suspendues jusqu'à une nouvelle décision d'une Assemblée Générale. Il a été sursis également à une révision du montant des cotisations des Membres Perpétuels du P.C.M.

Le moment ne paraît pas encore venu de reconsidérer ces décisions. Mais nous tenons à signaler que,

dans ces derniers mois, des Membres Perpétuels ont bien voulu verser des sommes importantes (plusieurs milliers de francs pour certains d'entre eux), destinées à parfaire quelque peu ce que leur versement libérateur déjà ancien pouvait avoir aujourd'hui d'appareusement insuffisant.

Nous avons tenu à signaler ces versements et nous prions les intéressés de trouver ici l'expression de la vive gratitude du Comité du P.C.M. pour leur geste généreux.

Reconstruction d'ouvrages d'art dans le département des Côtes-du-Nord (suite)

PONT DE LANCIUEUX

EXPOSÉ.

L'ouvrage comporte cinq groupes de trois travées continus, soit 15 travées en béton armé de 18 mètres de portée, entre deux culées, dont les tympans sont en gros béton. L'ancien tablier comprend deux poutres de rive et une poutre intermédiaire supportées, dans chaque palée, par trois poteaux en béton armé.

Au moment de la construction de l'ouvrage, vers 1930, il était prévu qu'il serait utilisé pour un chemin de fer d'intérêt local. C'est ce qui explique, la dissymétrie des palées ; les deux poteaux aval servaient à soutenir la voie ferrée.

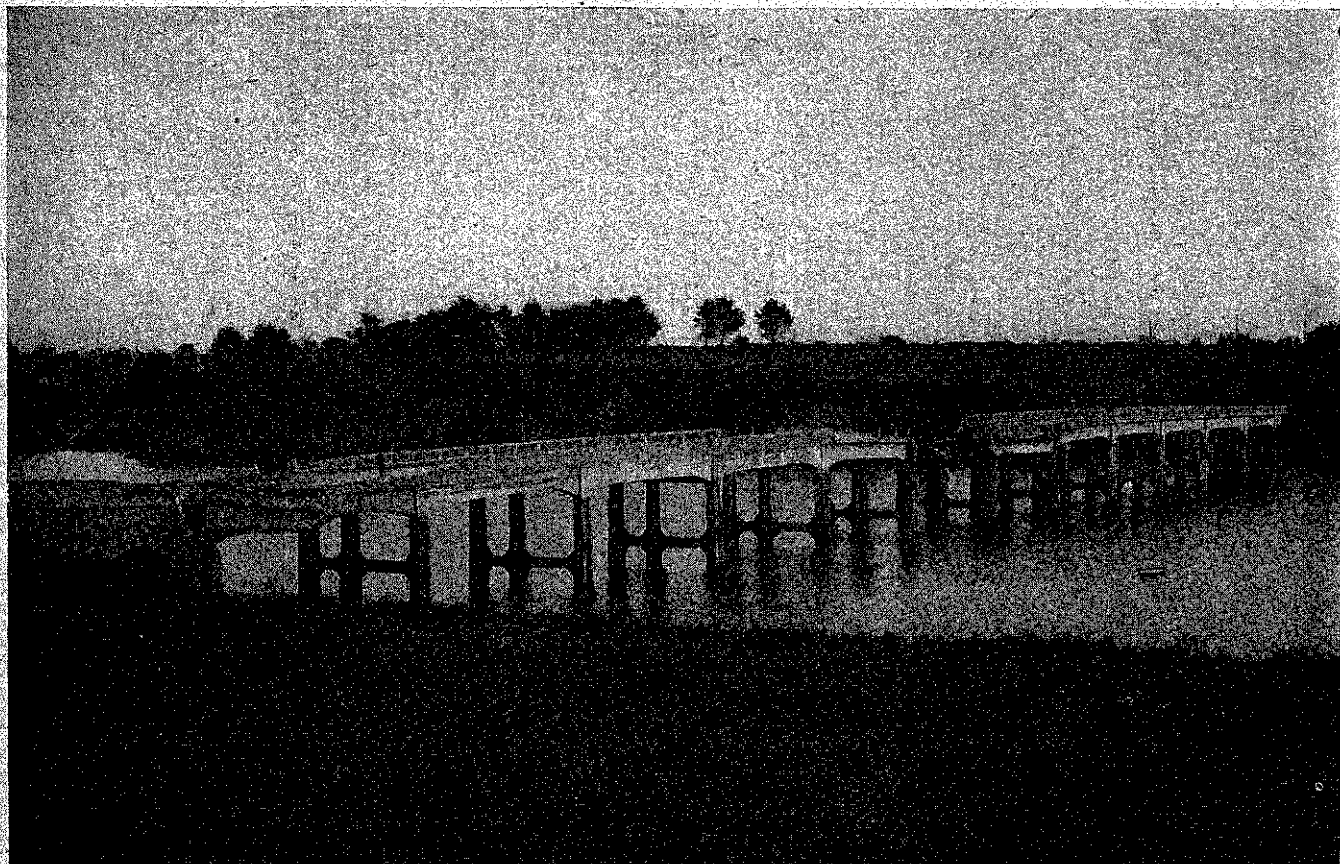
Les Allemands ont d'abord, pendant l'occupation, détruit entièrement la culée côté SAINT-BRIAC, qu'ils avaient remplacée par un pont provisoire en bois,

puis à la Libération, ils ont tenté de démolir entièrement l'ouvrage. Six travées furent disloquées ; une seule s'est effondrée complètement dans la mer. Les autres, bien que restées en place, étaient entièrement à refaire. Après déblaiement, il apparut que des fissurations importantes s'étaient étendues à plusieurs autres travées.

Signalons enfin que le tablier ancien, calculé d'après la Circulaire Ministérielle de 1906 était incapable de satisfaire aux exigences de la circulation moderne.

Il a été décidé, en conséquence, de profiter de la reconstruction de l'ouvrage pour le renforcer et pour améliorer l'enrobage des aciers conformément aux instructions ministérielles de la Circulaire du 19 juillet 1934 et la Circulaire du 29 août 1940.

Le Pont étant un ouvrage maritime, soumis au jeu



Le Pont de Lancieux après la libération.

des marées, et exposé à l'humidité saline, il importait de tenir compte de l'expérience acquise d'ouvrages maritimes en béton armé, en soignant tout spécialement la granulométrie des bétons et en augmentant la distance des aciers aux parements.

RENFORCEMENT DE L'ANCIEN OUVRAGE.

La solution du renforcement consiste en l'adjonction d'une poutre principale supplémentaire entre les poutres de rive, soutenue dans chaque palée, par un quatrième poteau ; cette poutre nouvelle est symétrique de la poutre intermédiaire existante, par rapport à l'axe de symétrie longitudinal de l'ouvrage.

EXÉCUTION DES TRAVAUX.

Faute de matériaux, la reconstruction n'a pu commencer qu'en décembre 1946. Jusque là, il n'avait été possible d'établir que des passerelles provisoires pour piétons.

Actuellement les réparations proprement dites sont terminées et le renforcement presque achevé.

La construction des poteaux, dont la partie inférieure est découverte à marée basse, n'a pas présenté de difficultés spéciales ; c'est une réplique des dispositions des poteaux existants, solidaires d'un socle massif qui répartit les charges sur l'ensemble des pieux de fondation.

Pour la construction du tablier, il n'était pas possible d'appuyer les cintres sur le sol, insuffisamment résistant ; au surplus l'installation d'échafaudages dans un estuaire soumis aux courants et au jeu de la marée aurait nécessité d'importants boisages. Les dispositions prises ont permis de les réduire au minimum et même de s'en affranchir.

Dans le cas, en effet, où deux des anciennes poutres sont restées en place, on a pris appui sur elles au moyen d'entretoises provenant d'un pont Bailey auxquelles les coffrages des poutres et du hourdis ont été suspendus par des étriers en acier.

Dans les autres cas, le cintre a été constitué très simplement d'éléments de pont Bailey, appuyé sur les palées.

SOINS PARTICULIERS APPORTÉS A L'EXÉCUTION.

La réparation de l'ouvrage a nécessité certaines précautions spéciales en vue d'assurer correctement le raccordement des parties anciennes conservées et des parties nouvelles.

Des refouillements de 12 à 15 cm. ont été faits dans les joues des poutres conservées pour y ancrer les aciers et permettre une jonction parfaite du hourdis avec ces poutres. Avant bétonnage, les surfaces refouillées ou repiquées ont été dépoussiérées au jet d'air comprimé et fortement arrosées.

Le dosage du béton a été enrichi au voisinage des reprises qui, au bout de quelque temps sont devenues invisibles.

Par ailleurs la densité des ferraillements, et notamment les jonctions des poteaux et des poutres, ont nécessité la mise en place du béton par vibration. Des vibrateurs à air comprimé très énergiques, disposés sur les coffrages, ont été d'une réelle efficacité et ont donné au décoffrage de beaux parements.

GRANULOMÉTRIE DU BÉTON.

La granulométrie du béton a été particulièrement étudiée. L'ossature inerte du béton est composée de sable de plage, de sable de dunes, dans la proportion de 2/3, 1/3 et de gravillon de concassage.

On s'est attaché à réaliser un compromis satisfaisant entre la maniabilité du béton et sa compacité. On sait en effet que la composition optima d'un béton, avec des agrégats donnés, se trouve dominée par deux ensembles de conditions techniques à réaliser : celles relatives à la maniabilité du béton frais en vue d'un enrobage parfait des armatures et d'un moulage irréprochable des coffrages, celles relatives aux caractéristiques du béton durci qui dépendent essentiellement de la compacité, (le béton le plus compact est le plus résistant puisque pour un dosage en ciment imposé il contient le minimum d'eau de gâchage et corrélativement possède un facteur de résistance C/E maximum). A cet égard, il s'avère que les compositions discontinues sont préférables aux compositions continues pour les bétons de petit calibre (D = 20 à 25 mm au maximum) ; le danger de ségrégation du béton n'est d'ailleurs pas à craindre comme pour les bétons comportant des agrégats de gros calibre.

A LANCIEUX, la composition réalisée est discontinue.

La granulométrie choisie donne un béton de compacité satisfaisante et de bonne maniabilité, d'un aspect très net au décoffrage (mélange 1 — béton A).

La composition théorique du béton frais en poids est la suivante : -

Ciment Portland	400 Kgs
Sable fin	250 —
Sable gros	500 —
Gravillon	1.100 —
Eau	180 litres

La granulométrie (mélange 2 — Béton B) donne un béton très perméable. Cette composition est à proscrire pour les travaux maritimes, quoique possédant une excellente résistance.

Grâce au renforcement en cours et aux soins apportés à son exécution, non seulement la réparation de l'ouvrage permet d'augmenter sa résistance, mais encore, après rétablissement de la symétrie dans les palées, l'aspect est sérieusement amélioré.

Henri CONDEMINÉ,

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Les Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

SYNDICAT GÉNÉRAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Compte-rendu de l'Assemblée Générale du 27 Février 1949

M le Président ouvre la séance à 10 heures 30

Il commence par remercier les membres présents qui apportent la représentation d'un assez grand nombre de camarades (au total 162). Il donne ensuite lecture de son rapport moral.

M. MONNERET, trésorier, donne également lecture de son rapport financier pour l'exercice écoulé.

On passe alors au vote pour la nomination des deux membres du Comité qui doivent être élus par l'Assemblée Générale (M. DELAUNAY, Ingénieur-élève, ayant été, conformément aux statuts, désigné par ses pairs).

Ont obtenu :

MM MONNERET	149 voix élu
BOLLARD	106 voix —
SAINTE-REQUIER	45 voix —
DUBROCA	20 voix —
MARTIN	4 voix —
CASTRES-ST-MARTIN	0 voix —

M. BOLARD avait fait connaître, avant le vote, qu'il acceptait d'assurer la représentation du Groupe de Toulouse (en remplacement de M. DUBROCA, muté à Valence).

M. SAINT-REQUIER, candidat délégué-général au P.C.M., avait indiqué, de son côté, qu'il n'était pas spécialement candidat au Comité du Syndicat.

A l'issue du vote, est reprise la discussion des rap-

ports moral et financier. Un large échange de vues a lieu, auquel participent de nombreux membres de l'Assemblée et qui aboutit finalement à l'approbation desdits rapports.

Un compte-rendu plus détaillé sera publié au prochain Bulletin du P.C.M.

Le Comité actuel a été maintenu en fonction. savoir :

Président	MM. BUTEAU
Vice-Présidents	COR et COUTEAUD
Secrétaire	LEROY
Secrétaire-adjoint	LEGRAND Michel
Trésorier	MONNERET

Il a décidé de maintenir le taux de la cotisation pour 1949 à 100 francs et de la réduire à 20 francs pour les Ingénieurs-élèves ; les anciens, adhérents sont invités à verser leur cotisation, *en même temps que celle due au P.C.M.*, au trésorier de l'Association professionnelle.

Les adhérents nouveaux — ainsi que les membres du Syndicat qui ne font pas partie du P.C.M. — voudront bien par contre adresser leur cotisation avec leur bulletin d'adhésion, pour les premiers, au *nom personnel* de notre camarade MONNERET (Compte chèques postaux : PARIS 590886 — ou chèque bancaire — ou tout autre moyen à leur convenance).

SYNDICAT CHRÉTIEN DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Le Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, a tenu son Assemblée Générale Ordinaire, le samedi 26 février 1949, au siège de la Confédération.

Après le rapport moral et le rapport du Trésorier, l'Assemblée a procédé à la désignation du nouveau Conseil Syndical, qui est composé comme suit :

VIELLIARD Jean, 9, rue des Réservoirs à Versailles, <i>Président ;</i>
BOUZOUZ Albert, 20, avenue du Touring-Club, à Fontainebleau, <i>Vice-Président ;</i>
HECKENROTH Maurice, 82, rue du Commandant-Hugny, à Chaumont (Haute-Marne), <i>Vice-Président ;</i>
FONTAINE Jean-Pierre, 24, boulevard des Belges, à Rouen (Seine-Inférieure), <i>Secrétaire ;</i>

COLAS Gérard, 2, rue Monconseil, à Saintes (Charente- Maritime), <i>Secrétaire-Adjoint ;</i>
VICARIOT Henri, 62 ter, avenue de Saint-Cloud, à Ver- sailles, <i>Secrétaire-Adjoint ;</i>
LEROUGE Jacques, 6, rue du Tribunal, à Béthune (Pas-de-Calais), <i>Trésorier ;</i>
DESCHAMPS Jacques, 2, levée du Canal, à Châlons- sur-Saône (Saône-et-Loire), <i>Trésorier-Adjoint ;</i>
BERTIN Pierre, 3, rue Carnot, à Vannes (Morbihan), <i>Trésorier-Adjoint ;</i>
ANTOINE Georges, 8, rue de l'Isly, à Verdun (Meuse) ;
ARQUIE Georges, 16, rue du Cardinal Pie, à Chartres (Eure-et-Loir) ;
CANS Claude, 5, rue des Saints-Pères, à Paris-6° ;
DE CONILLOUT Pierre, 45, rue d'Ecosse, à Dieppe (Seine-Inférieure) ;
DURAND Max, 2, rue Bailac, à Alger (Alger) ;

LORAIN-BROCA Claude, 155, rue de la Croix-Nivert, à Paris-15° ;
OLIVIERI Joseph, 92, boulevard Raspail, à Paris-6° ;
ROBERT Etienne, 48, avenue Dauphine, à Orléans (Loiret) ;
ROBIN Albert, 14, rue Brochant, à Paris-17° ;
ROBIN Marcel, 25, rue Bourgmayer, à Bourg (Ain) ;
SAULCEOT Louis, 9, boulevard Sévigné, à Dijon (Côte-d'Or).

Le compte-rendu détaillé de l'Assemblée Générale fera l'objet de la note d'information n° 7 adressée à nos adhérents.

Le Bulletin bi-mensuel de la Fédération Générale des Syndicats Chrétiens de Fonctionnaires « Fonction Publique — Informations » sera désormais adressé à tous les Délégués Départementaux de notre Syndicat, qui voudront bien le faire circuler entre tous les adhérents.

Un Hommage de M. le Président HERRIOT au corps des Ponts et Chaussées

Le Service des Ponts et Chaussées du département du Rhône vient d'achever la construction à Lyon, 33, rue Moncey, d'un immeuble destiné au regroupement de tous ses bureaux.

Cet immeuble a été inauguré le 17 janvier 1949, en présence de M. Edouard HERRIOT, Président de l'Assemblée Nationale. Ce même jour, un émouvant hommage a été rendu à la mémoire des Ingénieurs et Agents des Ponts et Chaussées du Rhône morts pour la France pendant les deux guerres, puis une salle de conférences du nouvel immeuble a reçu le nom de l'Ingénieur en Chef PORTAFAIX, héros de la Résistance.

Au cours de ces cérémonies, M. le Président HERRIOT a prononcé des allocutions, dont nous extrayons les textes ci-après :

« Cette cérémonie si émouvante dans sa simplicité est et doit rester une cérémonie de famille. Le Corps des Ponts et Chaussées, en inaugurant sa nouvelle demeure, a voulu placer sur le seuil le nom de ses héros, ainsi que l'on place sur le fronton d'un temple l'image ou l'inscription symbolique.

« J'espère cependant, sans violer le caractère familial de ces moments, pouvoir, sans indiscrétion, associer à l'hommage qui vient d'être rendu à tant de morts, la ville de Lyon d'abord car, ainsi que l'Etat, ainsi que le Département du Rhône qui expriment à l'instant sa reconnaissance par la voix de M. le Président du Conseil Général, la Ville de Lyon, je l'ai

vu si souvent, a été la bénéficiaire du travail de ces fonctionnaires qui appartiennent, sous le nom modeste mais illustre du Service des Ponts et Chaussées, ou le titre si français d'Agent-Voyer, à une des plus anciennes et plus précieuses institutions de notre Patrie.

« C'est donc la Ville de Lyon qui vient, devant ce marbre, dire sa reconnaissance et la fidélité de son souvenir. Mais je demande aussi la permission, puisque j'en ai l'occasion, d'associer à cet hommage l'Assemblée Nationale tout entière. Il ne me sera probablement pas donné d'aller célébrer bien souvent ailleurs la mémoire des Agents des Ponts et Chaussées morts pour la Patrie.

« Puisque j'en ai en cet instant le moyen, je veux, au nom de l'Assemblée Nationale, rendre hommage à ce Corps, qui a fait tant d'honneur à notre Pays par ses vertus techniques et aussi par sa haute probité, par ce désintéressement qui est la plus belle fleur du travail humain.

.....

« Tels sont les sentiments que, pour ma part, je ressens devant ce marbre. Je les exprime avec émotion pour les familles et aussi en y joignant le témoignage de mon affectueuse admiration, de ma gratitude pour ce grand Corps des Ponts et Chaussées qui, non seulement pendant les heures tragiques, mais toujours, heure par heure, sert la Patrie ».

POUR LES RETRAITÉS

Pour satisfaire à la demande de Camarades retraités, le P.C.M. est intervenu en vue d'obtenir une amélioration des conditions actuelles de délivrance de facilités de circulation sur le Réseau de la S.N.C.F. aux Ingénieurs retraités.

Il résulte de cette intervention que, étant donné les conditions financières actuelles de la S.N.C.F., il ne paraît pas possible, pour le moment, d'envisager la mise en application de l'amélioration demandée.

Association Française des Ponts et Charpentes

Tournée de visite de Chantiers du 14 Mars 1949.

L'Association Française des Ponts et Charpentes organise, pour le 14 mars 1949, une tournée en autocars ayant pour but la visite de chantiers dans la région parisienne, suivant le programme général ci-après : pont-rail métallique du Bourget, halle en béton armé de Pantin-Bobigny, pont en béton armé de Château-Thierry, pont-route métallique de Jaulgonne, déjeuner, pont-route en béton précontraint à Ussy (une opération de lancement d'éléments sera sans

doute effectuée le jour de la tournée), pont-route en béton précontraint à Esbly, usine de préfabrication d'éléments de ponts à Esbly, halle métallique de Paris-Tolbiac.

Départ de Paris en autocar vers 7 heures 10. Retour vers 19 heures 45. Cotisation à prévoir : 1.200 francs.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. CASSÉ, Secrétaire de l'A.F.P.C., 51, rue de Londres, à Paris-8°.

MESSE PASCALE DES PONTS

Les Elèves de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées invitent leurs Anciens à la Messe Pascale, le dimanche 27 mars 1949, à 8 heures 30, 42, rue de Grenelle. On prévoit un petit déjeuner collectif à l'issue de la Messe.

Pour tous renseignements, s'adresser à notre Camarade Michel CASTRES-SAINT-MARTIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 38, avenue Hoche, à Paris-8°.

REVUE ANNUELLE DES PONTS

Les Elèves de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées organisent leur Revue annuelle, suivie de bal, le vendredi 8 avril 1949, à 21 heures, en la salle du Cercle Militaire, place Saint-Augustin, à Paris.

Prix d'entrée 400 fr. S'adresser pour participation au Secrétariat de l'Ecole des Ponts et Chaussées ou à M. LESCOEUR, 28, rue des Saints-Pères, à Paris (Compte Chèques Postaux : Paris 686.265).

JOURNÉE D'ÉTUDES :

" Le Facteur Humain dans la production agricole "

Une journée d'études, organisée par l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux, avec le concours de l'Alliance Nationale contre la Dépopulation, la Confédération Nationale de la Famille Rurale, le Comité « Hygiène et Eau », la Ligue Urbaine et Rurale, le Musée Social, la Société Nationale d'Encouragement pour l'Industrie Nationale, aura lieu le 16 mars 1949, à la Salle des Ingénieurs Civils, 19, rue Blanche à Paris.

Elle aura pour objet d'examiner dans quelle mesure l'amélioration des conditions d'existence des populations rurales contribue à l'accroissement de la production agricole, parallèlement à la modernisation des techniques.

Les principales questions inscrites à son ordre du jour sont les suivantes : caractères actuels de la vie

rurale française et leur aspect humain ; aménagements collectifs : eau potable, assainissement, électricité, chemins ; équipement social de la vie rurale ; conclusions et moyens financiers à mettre en œuvre.

Ces questions seront exposées respectivement par MM. MASPETIOL, Conseiller d'Etat, DABAT, Ingénieur en Chef du Génie Rural, PUTEAUX, Architecte, GRAVIER, Agrégé de l'Université, VIGNEROT, Inspecteur Général Honoraire du Génie Rural.

Plusieurs communications seront en outre présentées et une discussion suivra chaque rapport.

Des invitations à cette Journée d'Etudes peuvent être retirées au Siège de l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux, 9, rue de Phalsbourg à Paris.

NAISSANCES.

Notre Camarade Pierre DUMARD, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Dakar, nous a fait part de la naissance à Dakar, le 16 janvier 1949, de sa fille Catherine.

Pierre AVENAS nous a fait part de la naissance, à Paris, le 19 janvier 1949, de sa petite sœur *Mireille*, second enfant de notre Camarade Paul AVENAS, Ingénieur des Ponts et Chaussées, détaché à la S.N.C.F., à Lyon.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

FIANÇAILLES.

Nous avons appris les fiançailles de Mademoiselle Gilberte BLUM-PICARD, fille de notre Camarade BLUM-PICARD, Inspecteur Général des Mines, Vice-Président du Conseil Général des Mines, à Paris, avec M. Jacques D'ANDON.

Toutes nos félicitations.

MARIAGE.

Notre Camarade André MUFFANG, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général de la Société de Construction des Batignolles, à Neuilly-sur-Seine, nous a fait part du mariage de son fils Yves, Interne des Hôpitaux de Paris, avec Mademoiselle Nicole GLANDAZ, fille de M. Roger GLANDAZ, Commissaire-Priseur du Département de la Seine. La bénédiction nuptiale a été donnée le 10 février 1949 en l'Eglise Saint-Pierre de Neuilly.

Nos vœux de bonheur aux jeunes époux.

DÉCÈS.

Nous avons appris le décès, survenu fin 1948, de notre Camarade Jean DURAND, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Lyon.

Madame EPINAY nous a fait part de la mort, survenue le 6 décembre 1948, à Paris, de son mari, notre Camarade Edmond EPINAY, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur Honoraire à la S.N.C.F., Professeur Honoraire de l'Ecole Supérieure des Mines.

Notre Camarade Jean DE SEZE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Laval, nous a fait part de la mort de sa mère, Madame Fernand DE SEZE, décédée le 22 janvier 1949 à Saint-Georges-de-l'Isle en Saint-Fraimbault-de-Prières (Mayenne).

Nous avons appris le décès, survenu le 24 janvier 1949 à Paris, de Madame Louis GUEYDON DE DIVES, mère de notre Camarade Jean GUEYDON DE DIVES, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.

Nous avons appris la mort, survenue à Perpignan, le 29 janvier 1949, de Madame la Générale JUNCA, belle-mère de notre Camarade Charles CRESCENT Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, à Paris.

Nous venons d'apprendre la mort subite de notre Camarade Maurice PILLOT, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur Général Adjoint de la Régie des Chemins de fer de l'A.O.F., à Dakar.

Nous assurons les familles des défunts de notre sympathie attristée.

BIBLIOGRAPHIE

Traité du Domaine de l'Etat.

M. Henri DEMENTHON, Directeur des Domaines Ancien Chef de Bureau au Ministère des Finances, vient de publier une quatrième édition, considérablement augmentée, entièrement refondue et mise à jour, munie de tables alphabétiques, de son TRAITÉ DU DOMAINE DE L'ETAT.

Ce traité, devenu classique dans l'Administration des Domaines et qui en était à sa troisième édition est épuisée depuis plus de cinq ans. L'impression d'une nouvelle édition s'imposait, surtout à la suite des nombreuses mesures qui ont, depuis 1940, singulièrement élargi le rôle de l'Administration des Domaines. Seules, les difficultés d'impression empêchaient sa réédition, malgré les nombreuses demandes de fonctionnaires ou d'hommes d'affaires désireux de se procurer le seul ouvrage traitant, d'une façon à la fois théorique et pratique, de la législation doma-

niale. C'est devant l'affluence de ces demandes que M. DEMENTHON a décidé de faire paraître une nouvelle édition de cet ouvrage, qui a valu à l'auteur les éloges des plus hautes Autorités Administratives.

La nouvelle édition comprend, même sur les matières précédemment traitées, des développements complémentaires et des références nouvelles à la doctrine ou à la jurisprudence, mais surtout elle la complète ou la modifie par l'étude des grandes réformes générales intervenues ces dernières années et par l'examen des diverses mesures internes tendant à moderniser la gestion des biens de l'Etat.

Cet ouvrage a sa place dans la bibliothèque des Ingénieurs de nos deux Corps ; il se présente sous la forme d'un volume broché de 530 pages du format 24x14. Il est en vente aux Editions de la PRÉPARATION ADMINISTRATIVE, 28, rue Guersant à Paris-XVII^e, au prix de 870 frs, frais d'envoi compris (Compte de chèques Postaux Paris 1683-81).

MEMENTO

✎ Pour la **Tournée de Juin 1949** en Italie et en Suisse, les inscriptions doivent parvenir au Secrétariat du P. C. M. avant le 20 Mars 1949 (voir les indications de prix et d'inscription à la page 3 du présent Bulletin).

✎ La **correspondance** pour le P.C.M. doit être adressée 28, rue des Saints-Pères, à Paris-7^e, en y joignant, s'il y a lieu à réponse, soit un timbre-poste, soit une enveloppe timbrée avec l'adresse du demandeur.

✎ Pour **téléphoner** au Secrétariat du P. C. M., demander LIT. 93.01.

✎ Pour la mise à jour de la **liste des Ingénieurs** de nos Corps, se hâter de retourner au Secrétariat du P. C. M., le bulletin à détacher à la page 20 du Bulletin de Décembre 1948.

✎ Envoyez-nous de courts **articles techniques** sur les travaux récemment exécutés ou actuellement en cours d'exécution dans votre Service.

PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1949

En application de l'article 22 des Statuts, le taux des Cotisations de l'Exercice 1949 a été maintenu, par le Comité du P.C.M., aux mêmes sommes que pour l'Exercice précédent, savoir :

Inspecteurs Généraux :

En activité	1000 francs
En disponibilité, hors cadres, démissionnaires	500
En retraite	200

Ingénieurs en Chef :

En activité	800
En disponibilité, hors cadres, démissionnaires	400
En retraite	160

Ingénieurs Ordinaires :

En activité	600
En disponibilité, hors cadres, démissionnaires	300
En retraite	120

Ingénieurs Elèves 120

La somme due est afférente au grade au 1^{er} janvier 1949 ou au moment de l'inscription pour les nouveaux Sociétaires ; elle est exigible dans le premier trimestre de l'année.

Les Sociétaires sont instamment priés de se mettre, dès à présent, en règle avec la caisse du P.C.M., pour éviter les frais très élevés d'un recouvrement ultérieur. Ils devront joindre obligatoirement, le cas échéant, les cotisations arriérées dont ils peuvent rester redevables, suivant avis précédemment envoyés à chaque intéressé.

Modes de paiement

- Chèque bancaire barré au nom du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères, Paris-VII^e
 - Chèque postal au compte de l'Association P.C.M. : Paris 508 39
-

ÉTUDES & TRAVAUX DE FONDATIONS

Entreprises ARNAUD & GALAUP

Société à Responsabilité Limitée au Capital de 5.000.000 de Frs

SIÈGE SOCIAL A

TOULOUSE (N^o-8^o). 1 bis, ALLÉES FRANÇOIS-VERDIER
TÉLÉPHONE N^o 242-27

R. C. TOULOUSE 4097 B



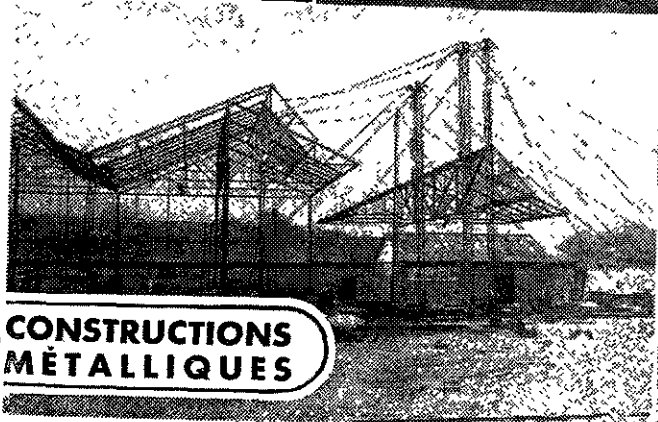
ATELIERS ET DÉPÔTS

LA FARE-LES-OLIVIERS (Bouches-du-Rhône)
TÉLÉPHONE 25

**Sondages - Pieux - Injections de Ciment - Revêtements
de Canaux sans interruption du courant d'eau - Fixation
de Berges de cours d'eau - Murs de quai Système Galaup**

**CAMILLE
BESSON
S^t DENIS**

**BÉTON ARMÉ
MAÇONNERIE**



**CONSTRUCTIONS
MÉTALLIQUES**

18, AV. DU COIGNET-PARIS
SAINT-DENIS (SEINE)
TEL. PLAINE 23-447

ATELIERS RACCORDÉS A LA GARE DE SAINT-DENIS

PUB G BAUDET PARIS

Les équipes de Bitumage



**La qualité par la mécanisation
Le rendement par l'organisation des Chantiers**

3, rue La Boétie - PARIS (8^e)

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS

PIQUARD Frères & DUREY-SOHY

RÉUNIS

Société Anonyme au Capital de 3 400.000 francs
R. C. Seine 308.556



Signalisation Routière :

Agrément n° 1 par le Ministère des T. P. 24-12-47.

Moto faucheuse d'accotements (Système Guyon) :

Médaille d'argent avec prime. Concours Ministère T. P. 1948. **Seule machine primée.**

Balayeuse tractée :

Le précurseur de cette fabrication. Matériel conçu suivant les tous derniers perfectionnements mécaniques.

Tombereaux :

Médaille d'argent. Concours Ministère T. P. 1946.

..... et tout ce qui concerne l'entretien de la route.

— — — — —
SIÈGE SOCIAL ET ATELIERS

59, Rue de la Voûte — PARIS

*LA PLUS ANCIENNE MAISON DE CONSTRUCTION
DE MATÉRIEL ROUTIER ET DE SIGNALISATION*

FONDÉE EN 1815