

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN  
DU

**P.C.M.**

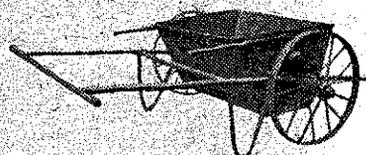
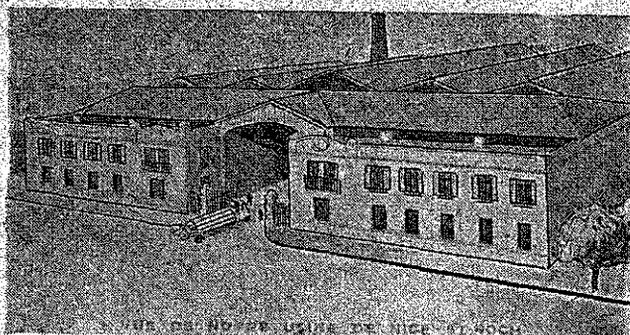
SIÈGE SOCIAL  
ECOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES  
28, Rue des Saints Pères PARIS.

**SOMMAIRE**

PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. :		ASSOCIATION FRANÇAISE DES PONTS ET CHARPENTES :	
Séance du mardi 6 juillet 1948 .....	1	Tournée d'études et de visites des chantiers des 21 et 22 mai 1948 .....	10
Séance du mardi 10 juillet 1948 .....	3		
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES DU P.C.M. :		NOTE TECHNIQUE :	
Séance du mardi 6 juillet 1948 .....	5	Emploi de poutrelles en béton armé préfabriquées pour la reconstruction des ponts détruits .....	11
Séance du mardi 10 juillet 1948 .....	6		
LIAISON AVEC LE MINISTERE DE L'INTERIEUR.	7	LES SYNDICATS D'INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES :	
VISITE DU P.C.M. A L'ECOLE POLYTECHNIQUE DE ZURICH .....	7	Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T. — F.S.M.) .....	14
CONGES EXCEPTIONNELS .....	8	Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T. — F.O.) .....	14
SERVICE CENTRAL DE DOCUMENTATION DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS .....	8	POSTE VACANT .....	15
TECHNIQUES MUNICIPALES .....	9	OFFRE DE SITUATION AU MAROC .....	15
LA DEUXIEME CONFERENCE INTERNATIONALE DE MECANIQUE DES SOLS .....	9	BIBLIOGRAPHIE :	
		Grands Mineurs Français (erratum) .....	15
		NAISSANCES, FIANÇAILLES, MARIAGES, DECES..	16



TOUT POUR LA ROUTE



Vue de notre usine de Nice St Roch

É<sup>TS</sup> — SUREAU & C<sup>ie</sup>

S. A. CAPITAL UN MILLION 537.500 francs

PALAIS DE L'INDUSTRIE -- NICE

FONDÉS EN 1910

FOURNISSEURS DES PONTS & CHAUSSÉES

CONCOURS PROTOTYPES TRAVAUX PUBLICS 1946 — MÉDAILLES D'OR ET D'ARGENT

FABRIQUE DE BROUETTES, TOMBEREAUX  
ÉCHELLES ET TOUT MATÉRIEL ROUTIER

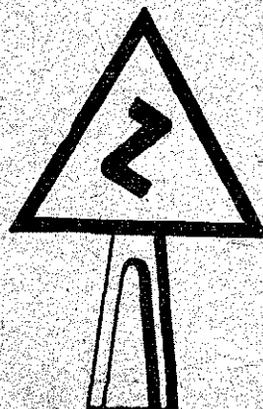
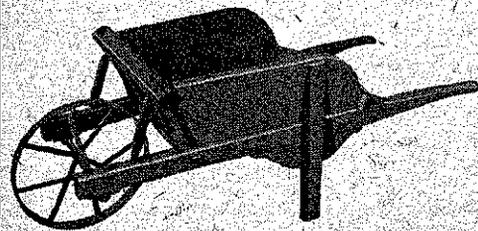
— PANNEAUX DE SIGNALISATION —

— MATÉRIEL D'ENTRETIEN, OUTILLAGE —

Téléphone { DIRECTION 822-90  
MAGASINS 833-90  
ATELIERS 808-07

Adresse Télégr. : SUREAU PALAIS INDUSTRIE NICE

R. C. NICE 47.469 B  
Compte Chèques Postaux :  
MARSEILLE 203-25



ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

# BULLETIN DU P. C. M.

SIÈGE SOCIAL  
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES

Téléphone : LITTRÉ 93-01

28, rue des Saints-Pères — PARIS

Service Publicité : J. ARNAUD, 40, rue Louis-Blanc, Paris 10<sup>e</sup> — Tél. : Nord 18-35

## PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

### Séance du Mardi 6 Juillet 1948

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le mardi 6 juillet 1948 au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

*Étaient présents* : MM. BOUZOUZ, BRINGER, BRUNOT, BUTEAU, CARPENTIER, CASSARD, CAUDRELIER-BENAG, CONCHE, COR, COURBON, COUTEAUD, CURET, DAUVERGNE, DOLLET, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY, JACQUINOT, LORIFERNE, MORISSON, PÉLISSONNIER, RENOUX et Clément ROQUES.

*Absents excusés* : MM. CACHERA, DUMARD, LE BÉNERAIS, LEPRINCE-RINGUET, LOUIS MARTIN et SAMUEL-LAJEUNESSE.

*Assistaient à la séance* : MM. MONNERET et VIELLIARD.

La séance est ouverte à 9 heures 40.

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

Le Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 1<sup>er</sup> juin 1948.

#### 2°) CONGÉS EXCEPTIONNELS.

Le Président donne lecture de la réponse reçue du Ministre de l'Industrie et du Commerce à la lettre que le P.C.M. lui avait adressée au sujet de l'octroi de congés exceptionnels (décès, mariages, etc...) à la suite de la circulaire du Ministère de l'Intérieur prévoyant de tels congés pour les fonctionnaires de ce Ministère.

Dans cette réponse, le Ministre indique qu'actuellement la question est laissée à l'appréciation des Chefs de Services dans chaque cas particulier et qu'il ne semble pas y avoir avantage à instaurer des règles fixes. Le Ministère des Travaux Publics, sans faire de réponse officielle, est du même avis. Le Comité décide que la lettre susvisée sera publiée au Bulletin, afin que tous les Camarades soient tenus

au courant. M. VIELLIARD indique cependant que la Fédération des Syndicats Chrétiens a demandé une unification en cette matière.

#### 3°) TOURNÉE DU P.C.M. EN ALLEMAGNE.

M. COR rend compte des heureuses conditions dans lesquelles a pu être effectuée, en juin dernier, la tournée organisée par le P.C.M. en Allemagne. M. BRINGER ajoute que la tournée fut un véritable succès ; il rend hommage à tous ceux qui ont contribué à ce succès et exprime l'espoir que la tournée de 1949 soit aussi réussie.

#### 4°) RELATIONS AVEC LE SNIPC — CGT.

M. BRINGER donne lecture de la lettre qu'il a reçue du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts-et-Chaussées — fraction restée à la C.G.T., et dont M. BONITZER est secrétaire ; ce syndicat demande à resserrer les relations avec le P.C.M. Le Comité décide l'insertion, dans les pages du Bulletin réservées aux informations des Syndicats, de la note adressée à cet effet par le dit Syndicat, dont le secrétaire général comme les dirigeants des autres Syndicats, sera dorénavant convoqué aux Séances du Comité.

#### 5°) RELATIONS AVEC LE SGIPC.

M. BUTEAU a demandé que le service du Bulletin du P.C.M. soit assuré aux membres du Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ne sont pas membres du P.C.M. Après échange de vues, le Comité donne mission à son Président pour régler ce point avec M. BUTEAU, Président du Syndicat Général, étant entendu que les Bulletins ainsi remis au SGIPC seront payés par ce dernier au P.C.M.

#### 6°) RECLASSEMENT.

Le Président indique la situation actuelle de la question du reclassement des fonctionnaires. Il ex-

posé notamment que l'échelle des Inspecteurs Généraux n'est toujours pas fixée, mais que la Direction de la Fonction Publique se propose de classer les Inspecteurs Généraux des diverses Administrations en quatre catégories :

- A. Grands Corps de l'Etat (Mines, Ponts, Finances...) avec échelle de ..... 650 à 800
- B. La plupart des autres Corps (Institut Géographique, P.T.T., Météorologie, Génie Rural) ..... 650 à 700
- C. Répression des Fraudes O.N.I.C ..... 550 à 650
- D. Services Administratifs de l'Education Nationale ..... 520 à 630

Le Conseil Supérieur de la Fonction Publique, saisi de cette proposition, a décidé de ne pas formuler d'avis et de s'en remettre à la décision du Gouvernement. La Direction du Personnel du Ministère des Travaux Publics a proposé l'échelon unique de 780, avec les Présidents de Sections à 800, par assimilation avec le Conseil d'Etat.

M. DAUVERGNE signale que, en ce qui concerne les Mines, la Fonction Publique paraît favorable aux échelles 700-780 (avec deux ou trois classes).

M. BRINGER indique d'autre part que le Secrétariat d'Etat chargé de la Fonction Publique voudrait publier rapidement toutes les échelles numériques, afin de faire sortir, avec effet du 1<sup>er</sup> janvier 1948, une première tranche de reclassement à l'aide des crédits restant disponibles (30 milliards environ). Il serait envisagé de donner comme acompte 25 % de la différence entre le traitement résultant des nouvelles échelles (avec la base de 105 000 fr net pour l'indice 100) et le traitement actuel. Le Comité constate que cela représentera peu de choses pour les Ingénieurs de nos Corps, ce qui montre bien que le reclassement est insuffisant pour eux.

Il résulte enfin d'indications données par MM BRINGER et VIELLIARD que l'on peut escompter une revalorisation de nos primes de rendement actuelles, mais qu'une retenue sur les primes ainsi revalorisées est peut-être à craindre.

7°) STATUT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

M. BRINGER a envoyé aux Délégués de Groupes la lettre adressée par le P.C.M. à la Direction du Personnel au sujet du projet de statut des Ingénieurs des Ponts qui a reçu l'approbation du Conseil Général des Ponts. Cette lettre formule diverses observations sur le dit projet, mais la question essentielle,

sur laquelle elle s'étend longuement, reste l'application de l'article 51 du Statut Général des Fonctionnaires, prévoyant des conditions d'avancement similaires dans les différentes Administrations.

M BRINGER indique que le projet du Conseil Général des Ponts ne paraissant pas donner de garanties suffisantes à ce sujet, l'Equipe compétente s'est penchée longuement sur cette question. Il lui est apparu qu'il ne serait pas possible d'obtenir satisfaction par le système du recouvrement des échelles ; dans ces conditions, elle a proposé une certaine dissociation du grade et de la fonction, dont elle a étudié les modalités : l'accession au grade supérieur serait déterminé non par la fixation à priori des effectifs des différents grades, mais par la durée moyenne de services dans chaque grade.

M. BRINGER expose que cette proposition a reçu un accueil très réservé de la Direction du Personnel, il apparaît que, si nous la maintenons, la parution de notre Statut pourra subir un certain retard, nous empêchant provisoirement de bénéficier du recouvrement 510-550 prévu par le Plan de reclassement pour les Ingénieurs Ordinaires. Le Comité estime que le P.C.M. ne doit pas céder sur un point d'une telle importance pour l'avenir de notre Corps ; il décide à l'unanimité de s'en tenir à la position prise par l'Equipe et il invite son Président à la faire connaître officiellement au Ministre.

La séance, levée à 11 heures 50, est reprise à 14 heures 30.

A la reprise de la séance, M. BRINGER demande au Comité de prendre position sur les durées moyennes de service à retenir pour chaque grade (c'est-à-dire l'ancienneté moyenne d'avancement de grade). Une large discussion s'engage à ce sujet. M. PÉLISSONNIER estime qu'il faut être assez prudent si l'on ne veut pas dévaloriser les titres. Finalement, le Comité décide de proposer pour le passage au grade d'Ingénieur en Chef une durée moyenne de services de 15 ans (soit à 39 ans environ) et, pour le passage au grade d'Inspecteur Général, une durée de 28 ans (soit à 53 ans environ). La lettre au Ministre sera rédigée sur ces bases.

La séance est levée à 15 heures 50, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu exceptionnellement le mardi 10 août 1948, en deux séances, l'une à 9 heures précises, l'autre à 14 heures 15.

Le Secrétaire,  
DURAND-DUBIEF.

Le Président,  
BRINGER.



## Séance du Mardi 10 Août 1948

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le mardi 10 août 1948, au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

*Etaient présents* · MM. BOUZOUZ, BRINGER, BRUNOT, BUTEAU, CACHERA, CASSARD, CAUDRELIER-BENAC, GOURBON, DOLLET, DORCHE, DUMARD, DURAND-DUBIEF, FISCHESSE, GUERBIGNY, LORIFERNE et MACAREZ.

*Absents excusés* MM CONCHE, COR, CURET, DUBROCA, JACQUINOT, LE BESNERAIS, LEPRINCE-RINGUET, MORISSON, PÉLISSONNIER, RENOUX et Clément ROQUES.

*Assistaient à la séance* · MM. BONITZER, MONNIER et TRETON.

La séance est ouverte à 9 heures 20.

### 1°) APPROBATION DU P.V. DE LA PRÉCÉDENTE SÉANCE.

Le Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 6 juillet 1948.

### 2°) DÉCÈS ET NAISSANCE.

M. BRINGER fait part au Comité du décès, survenu le 1<sup>er</sup> août 1948, de M. RAPILLY, Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées à Metz ; le P.C.M. s'est fait représenter aux obsèques.

M. BRINGER fait part également au Comité de la naissance de la fille de notre camarade Clément ROQUES, à qui le Comité présente ses vives félicitations.

Le Comité charge d'autre part MM. DORCHE et LORIFERNE de préparer une note à insérer au Bulletin du P.C.M. en vue d'une collecte en faveur de Madame GIROD, restée prématurément veuve avec quatre enfants en bas âge, à la suite du récent décès de M. GIROD, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Pondichéry.

### 3°) RECOUVREMENT DES COTISATIONS

M. BRINGER indique que, en application de la décision du Comité relative à la rentrée des cotisations dues au P.C.M., le relevé de celles-ci a été entrepris. Ce travail, qui s'applique à une somme globale d'environ 500 000 fr. est, à ce jour, accompli sensiblement pour les deux premiers tiers : 450 lettres individuelles ont déjà été adressées aux Sociétaires débiteurs, leur réclamant le paiement d'une somme totale de 329.715 fr. ; ces lettres comprennent 28 mises en demeure envoyées à des Sociétaires redevables d'au moins trois cotisations (article 17 du Règlement intérieur).

M. BRINGER signale qu'il est souhaitable que ces rappels amènent une rentrée massive des cotisations, car les encaissements effectués depuis le début de l'année n'ont pas permis, jusqu'à présent, de régler toutes les dépenses normalement engagées par le P.C.M. : il invite les Délégués de Groupes à intervenir en ce sens auprès des Camarades.

M. MACAREZ, se faisant l'interprète d'une suggestion faite par M. LAMOUREUX, demande que, lors de la reconstitution du portefeuille du P.C.M., on envisage la possibilité d'acheter des valeurs d'Etat à garantie de change ; le Comité invite le Trésorier à tenir compte de cette suggestion dans la reconstitution du portefeuille demandée par une précédente Assemblée Générale et qu'il y aurait intérêt à réaliser au cours du présent Exercice.

### 4°) RECLASSEMENT DES ADJOINTS TECHNIQUES.

M. BRINGER donne lecture d'une lettre par laquelle le Syndicat Chrétien des Adjointes Techniques des Ponts et Chaussées demande au P.C.M. d'appuyer la requête qu'il a adressée au Ministre des Travaux Publics afin d'obtenir que, dans le reclassement des fonctionnaires, les Adjointes Techniques bénéficient d'une classe exceptionnelle à l'indice 360, selon ce qui avait été précédemment admis par la Direction de la Fonction Publique.

Après échange de vues, le Comité invite son Président à appuyer favorablement cette requête.

### 5°) PRIMES DE RENDEMENT.

Le Président indique que, d'après le décret du 13 juillet 1948, relatif à une première tranche de reclassement, les primes de rendement actuelles semblent devoir être revalorisées sur la base des traitements de janvier 1948. Le Ministre des Travaux Publics a écrit dans ce sens, le 23 juillet, au Ministre des Finances, qui n'a pas encore répondu. La même intervention sera faite par le Ministère de l'Industrie et du Commerce pour les Ingénieurs des Mines et pour ceux des Ingénieurs des Ponts et Chaussées en service à ce Ministère.

De l'échange de vues auquel il est procédé à ce sujet, il résulte que le succès n'est pas certain.

M. FISCHESSE indique notamment que, dans le courant des mois précédents et avant l'intervention du décret susvisé, le Syndicat des Ingénieurs des Mines a signalé l'illégalité de la non-revalorisation des primes de rendement à la Direction de la Fonction Publique : celle-ci a donné son accord et est intervenue dans ce sens auprès du Ministère des Finances, sans que celui-ci ait encore apporté une solution favorable à la question.

M. BRINGER souligne que, dans ces conditions, il paraît nécessaire, comme cela avait été envisagé, de prendre toutes dispositions pour introduire un recours en Conseil d'Etat si satisfaction ne nous est pas donnée.

Le Comité approuve entièrement ce point de vue ; il charge MM. BUTEAU, FISCHESSE et MACAREZ d'étudier la question et invite le Président à faire le nécessaire, le cas échéant.

MM. CACHERA et BRUNOT signalent certaines anomalies dans le mode de calcul des primes de rendement de 1947 par rapport à celles de l'année précédente. M. BRINGER demande aux intéressés de lui indiquer des chiffres précis qui permettront de demander des explications à l'Administration, comme cela a déjà été fait l'an dernier pour les primes de 1946.

#### 6°) INGÉNIEURS DES TRANSPORTS.

M. BRINGER donne lecture d'un projet de décret, préparé par le Ministère des Travaux Publics en vue de l'intégration des Ingénieurs des Transports dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, avec création d'un cadre spécial temporaire. Il s'agit de ramener les intéressés dans leur cadre d'origine, tout en leur conservant, le cas échéant, les avantages acquis dans leur Corps spécialisé.

Le Comité donne son accord à l'adoption de ce projet de décret.

#### 7°) STATUT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

M. GUERBIGNY expose que, après une enquête effectuée auprès des Camarades du Cadre latéral, il se fait l'interprète de ceux-ci en déclarant que l'article 28 du projet de statut ne donne pas satisfaction aux Ingénieurs de ce cadre. S'appuyant sur l'article 28 du Statut Général des Fonctionnaires et l'expérience de huit années de fusion, les Ingénieurs du Cadre latéral demandent que, à l'occasion du Statut du Corps, la rigueur des décrets de fusion soit atténuée, notamment en ce qui concerne l'interdiction d'accéder à des postes de chefs de services (il existe d'ailleurs déjà des précédents à cet égard). En conclusion, M. GUERBIGNY propose une nouvelle rédaction de l'article 28, dont il donne lecture ; il demande que le P.C.M. l'adopte et propose au Ministre la modification correspondante au projet de statut.

Après échange de vues, il apparaît nécessaire au Comité de faire procéder à un examen de la question

par l'équipe compétente, à qui il sera demandé de faire des propositions pour la prochaine réunion du Comité.

M. BRINGER indique qu'il ne peut différer jusqu'à ce moment sa réponse au Ministre, qui a demandé l'avis du P.C.M. sur le projet de statut. Il fera donc cette réponse en faisant part des observations déjà retenues par le Comité et en réservant la question de l'article 28. Un avis complémentaire sera envoyé ultérieurement sur ce point. Cette façon de procéder ne peut avoir d'inconvénients, l'instruction du projet de statut devant nécessiter de toutes façons un certain délai.

#### 8°) RETENUES POUR LA RETRAITE.

M. BUTEAU signale que des Ingénieurs détachés en Allemagne et en Autriche demandent que leur soit accordée la possibilité de faire comprendre leurs indemnités d'occupation dans leur traitement pour le calcul des retenues pour la retraite.

M. BRINGER fait observer que cette question a été tranchée par une lettre du Ministère des Finances du 1<sup>er</sup> avril 1947, qui a fait l'objet d'un article publié à la page 12 du numéro de février 1948 du Bulletin du P.C.M.

#### 9°) NOUVELLE LOI SUR LES RETRAITES.

M. GUERBIGNY signale les principales dispositions incluses dans un projet de loi sur les retraites civiles et militaires actuellement soumis au Parlement et déjà adopté par l'Assemblée Nationale ; ce projet comporterait notamment le calcul de la retraite sur le traitement des six derniers mois de service, la simplification du mode de ce calcul, ainsi que l'attribution d'une retraite unique aux Ingénieurs du Cadre latéral.

La séance est levée à 10 heures 40, étant entendu que, en raison des vacances, la réunion du Comité du P.C.M. de septembre est supprimée et que la prochaine réunion aura lieu le mardi 5 octobre 1948, en deux séances, l'une à 9 heures précises, l'autre à 14 h. 15. Toutefois, le Président convoquera le Comité, le cas échéant, si des questions importantes devaient être examinées et tranchées d'ici-là.

*Le Secrétaire,*  
DURAND-DUBIEF.

*Le Président,*  
BRINGER.

---

**Payez vos cotisations (voir l'avis très important au dos du présent Bulletin)**

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

**Séance du Mardi 6 Juillet 1948**

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le mardi 6 juillet 1948 au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

*Etaient présents* : MM. BOUZOUZ, BRINGER, BRUNOT, BUTEAU, CARPENTIER, COUTEAUD, CURET, DUBROCA, MACAREZ, PELISSONNIER, RENOUX et Clément ROQUES.

*Absents excusés* : MM. CACHERA, CONCHE, COB, DUMARD, LOUIS MARTIN et SAMUEL-LAJEUNESSE.

*Assistaient à la séance* : MM. MONNERET et VIELBIARD.

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

Sous réserve d'une modification de forme, le Sous-Comité adopte le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 1<sup>er</sup> juin 1948.

### 2°) PLANS D'AMÉNAGEMENT DES VILLES.

M. CURET indique qu'une récente circulaire du M.R.U. a fixé les règles à suivre en ce qui concerne les conférences sur les plans d'aménagement des villes et que cette circulaire ne semble pas donner aux Ingénieurs en Chef les attributions qu'ils ont toujours eues en matière de conférences mixtes. M. PELISSONNIER donne des précisions à ce sujet : le M.R.U. est d'accord pour que le Chef de Service qui ouvrira la conférence soit l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, sauf dans certains cas exceptionnels où ce Chef de Service sera désigné en accord entre le M.R.U. et le Ministère des Travaux Publics. Cette position a fait l'objet d'un échange de lettres entre les Ministères intéressés.

### 3°) CONGRÈS DES HYGIÉNISTES ET TECHNICIENS MUNICIPAUX.

M. DURAND-DUBIEF donne lecture d'une note relative au Congrès des Hygiénistes et Techniciens Municipaux auquel il a participé à Bruxelles en juin dernier. Le Sous-Comité décide l'insertion de cette note au prochain numéro du Bulletin du P.C.M.

### 4°) LIAISON AVEC LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

Il est donné lecture d'une note définissant le rôle de M. DESVIGNES dans les nouvelles fonctions qu'il occupe au Ministère de l'Intérieur. Le Sous-Comité dé-

cide également l'insertion de cette note dans le prochain numéro du Bulletin du P.C.M.

### 5°) INSPECTION GÉNÉRALE DU SERVICE HYDRAULIQUE.

M. BRINGER fait connaître qu'il a reçu du Syndicat des Ingénieurs du Génie Rural une réponse à la lettre du P.C.M. relative à la création d'Inspections Générales du Service Hydraulique. Cette réponse ne résoud pas la question. Si le statu quo est acceptable momentanément en raison de la personnalité de M. QUESNEL, M. BRINGER estime que le P.C.M. doit maintenir sa position et réserver l'avenir. Le Sous-Comité partage cet avis.

### 6°) RAPPORTS AVEC LA FÉDÉRATION DES COLLECTIVITÉS CONCÉDANTES ET RÉGIES D'ÉLECTRICITÉ.

M. MACAREZ indique que les difficultés qui s'étaient élevées dans les départements de l'Ariège et des Côtes-du-Nord, pour l'application de l'accord avec la Fédération des collectivités concédantes, ont été heureusement résolues.

M. MACAREZ a représenté le P.C.M. au Congrès tenu récemment à Périgueux par la Fédération des Collectivités concédantes ; il fera, pour la prochaine réunion du Sous-Comité, un rapport détaillé, faisant le point des résultats obtenus pour l'application de l'accord susvisé et présentant des propositions pour la répartition des rémunérations.

Le Sous-Comité prend acte de ces indications.

### 7°) RESTRICTION DE L'EMPLOI DES VOITURES AUTOMOBILES.

M. BRINGER donne lecture de la réponse faite par le Ministère des Travaux Publics à la lettre du P.C.M. formulant diverses observations au sujet des restrictions d'emploi des voitures automobiles. Cette réponse indique que les observations formulées n'avaient pas échappé à l'Administration Supérieure, qui les avait précédemment fait valoir auprès de la Commission de la Guillotine.

### 8°) EXPERTISES POUR LE M.R.U.

M. COUTEAUD signale qu'une lettre des Services du M.R.U. des Bouches-du-Rhône exclut les Ingénieurs des Ponts et Chaussées des expertises pour les dommages de guerre de la Ville de Marseille. Il résulte de l'échange de vues auquel se livre le Sous-Comité

que la teneur de cette lettre est contraire aux principes admis par l'Administration Centrale du M.R.U. et qu'il est souhaitable de voir sortir au plus tôt la circulaire ministérielle attendue à ce sujet depuis plusieurs mois. Le Sous-Comité renvoie cette question à l'Equipe Reconstruction, en lui demandant d'effectuer les démarches nécessaires.

#### 9°) ANNULATION DE LA LOI DU 5 OCTOBRE 1941.

Le Président fait connaître que la Commission des Moyens de Communications de l'Assemblée Nationale a adopté à l'unanimité le projet de loi déposé par le Gouvernement et tendant à l'annulation de la loi du 5 octobre 1941 sur la rémunération des travaux pour

les Collectivités locales. La Commission des Finances va probablement être saisie de ce projet de loi ; des démarches sont en cours auprès du Président et des membres de cette Commission afin d'obtenir que ce projet de loi soit adopté sans débat avant les prochaines vacances parlementaires.

La séance est levée à 16 heures 45, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité aura lieu le mardi 10 août 1948, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

*Le Secrétaire,*

DURAND-DUBIEF.

*Le Président,*

BRINGER.

---

### Séance du Mardi 10 Août 1948

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le mardi 10 août 1948, au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

*Etaient présents :* MM. BOUZOU, BRINGER, BRUNOT, BUTEAU, CACHERA, CASSARD, CAUDRELIER-BENAC, COURBON, DOLLET, DORCHE, DUMARD, DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY, LORIFERNE et MACAREZ

*Absents excusés :* MM. CONCHE, COR, CURET, DUBROCA, JACQUINOT, MORISSON, PELISSONNIER, RENOUX et Clément ROQUES.

*Assistaient à la séance :* MM. BONITZER, MONNIER et TRETON.

La séance est ouverte à 10 heures 45.

#### 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 6 juillet 1948.

#### 2°) RAPPORTS AVEC LA FÉDÉRATION DES COLLECTIVITÉS CONCÉDANTES.

M. MACAREZ s'excuse de n'avoir pu, en raison de la période des vacances, préparer le rapport qu'il devait présenter au Sous-Comité pour faire le point des résultats obtenus dans l'application de l'accord avec la Fédération des Collectivités concédantes et formuler des propositions pour la répartition des rémunérations. Il fait part au Sous-Comité d'une lettre qu'il a reçue du Président de cette Fédération et dans laquelle celui-ci remercie le P.C.M. de sa participation au Congrès de Périgueux ; il donne lecture de la réponse qu'il se propose de faire au nom du P.C.M. Le Sous-Comité approuve ce projet de réponse.

#### 3°) RÉORGANISATION DU CONTRÔLE DES D.E.E.

M. BRINGER donne connaissance de l'exposé des motifs appuyant un projet de résolution déposé par un groupe de Députés et qui tend à la suppression du Service du Contrôle des Distributions d'Énergie Électrique en matière d'électrification rurale

M. MACAREZ signale que ce projet de résolution a été soumis au Ministre de l'Industrie et du Commerce et qu'il ne semble pas devoir comporter de suite.

#### 4°) ANNULATION DE LA LOI DU 5 OCTOBRE 1941.

M. BRINGER donne connaissance de la situation du projet de loi déposé par le Gouvernement devant l'Assemblée Nationale en vue de l'annulation de la loi du 5 octobre 1941 sur la rémunération des travaux pour les Collectivités locales.

Après l'avis favorable de la Commission des Moyens de Communication, la Commission des Finances n'a pas été saisie, comme nous l'avions cru un moment ; elle a estimé en effet que le texte ne l'intéressait pas. Par contre, la Commission de la Reconstruction, dont il n'avait pas été question jusqu'ici, a demandé que des modifications et des précisions soient apportées au texte gouvernemental. Un nouveau texte a donc été mis sur pied avec les rapporteurs des deux Commissions et l'Administration ; ce texte apporte des précisions que les arrêtés d'application auraient pu régler, mais ne modifie rien au fond ; M. BRINGER en donne lecture et indique que, en raison de l'urgence, il a dû donner directement son adhésion. La Commission des Moyens de Communication a déjà donné son avis favorable et celui de la Commission de la Reconstruction est à escompter d'ici peu. Il paraît encore possible dans ces conditions, et sauf difficultés nouvelles, que le projet de loi en cause soit voté sans débat par l'As-

Assemblée Nationale et par le Conseil de la République avant les vacances parlementaires.

Le Sous-Comité prend acte de ces indications.

La séance est levée à 11 heures 15, étant entendu que la prochaine séance aura lieu le mardi 5 octo-

bre 1948, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

*Le Secrétaire,*  
DURAND-DUBIEF.

*Le Président,*  
BRINGER.

---

## Liaison avec le Ministère de l'Intérieur

---

Par arrêté du 13 avril 1948, notre Camarade DESVIGNES, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Angers, a été mis à la disposition du Ministère de l'Intérieur, pour remplir les fonctions de Conseiller Technique auprès du Directeur de l'Administration Départementale et Communale.

Cette mission constitue l'aboutissement des pourparlers auxquels nous avons fait allusion dans de précédents numéros du Bulletin du P.C.M. La mission confiée à M. DESVIGNES est ainsi précisée dans la lettre de M. le Ministre de l'Intérieur en date du 11 février 1948 :

« Cet Ingénieur en Chef remplirait les fonctions de Conseiller Technique du Directeur de l'Administration Départementale et Communale, qu'il assisterait plus spécialement dans les affaires suivantes, qu'il s'agisse de l'établissement d'une doctrine, de la rédaction d'instructions générales, de discussions avec d'autres Ministères ou d'examen de cas d'espèces particulièrement importants :

- travaux d'assainissement ;
- construction et exploitation des distributions publiques d'eau potable ;
- urbanisme ;
- voirie départementale et communale ;
- et, plus généralement, affaires techniques diverses soumises au Conseil National des Services Publics ».

Pour l'instant, notre Camarade DESVIGNES a pris contact avec les différents Services administratifs du Ministère de l'Intérieur qu'il peut être appelé à con-

seiller et, plus spécialement, avec le 5<sup>e</sup> Bureau (Régies — M. COSTES, Chef de Bureau) et le 6<sup>e</sup> Bureau (Équipement des Collectivités locales, Urbanisme, Vicinalité, Travaux — M. FARGAT, Chef de Bureau).

Il a assisté à l'élaboration du programme de travaux de la tranche de Démarrage de 1948 et sera amené à coordonner, sur le plan technique, les renseignements qui ont été demandés par circulaire n° 266 du 1<sup>er</sup> juillet 1947, afin d'établir un programme méthodique d'équipement des Collectivités locales avec réalisation progressive, en tenant compte des possibilités financières.

Il est également entré en relations avec les diverses Administrations et Services appartenant à d'autres Ministères et notamment avec le Ministère de la Reconstruction, pour assurer une coordination nécessaire des décisions concernant les travaux susceptibles d'être subventionnés de différents côtés.

Il est à la disposition des Camarades qui lui demanderaient de les guider auprès des Bureaux qualifiés pour proposer une décision. Car il faut bien préciser qu'il n'a, en la matière, qu'un rôle de Conseil et pour les seules questions techniques.

Il est installé provisoirement à l'entresol du n° 47 de la rue de Richelieu, où il sera toujours très heureux d'accueillir les Camarades de passage, qui feront bien toutefois de lui téléphoner au préalable (Richelieu 77-52 — Poste 9) En octobre, la Direction de l'Administration Départementale et Communale doit se transporter à la Porte des Ternes ; c'est alors que pourra être organisé un véritable Service Technique que notre Camarade DESVIGNES sera appelé à diriger effectivement.

---

## Visite du P. C. M. à l'École Polytechnique de Zurich

---

A la suite de la décision prise par le Comité du P.C.M., dans sa séance du 6 octobre 1947, une délégation du P.C.M. est allée en Suisse, en novembre dernier, étudier sur place l'organisation de l'École Polytechnique de Zurich.

L'abondance des matières n'a pas permis au Bulle-

tin du P.C.M. de publier en son temps le compte-rendu de cette visite ; mais les Camarades que cette question intéresse peuvent s'adresser, pour tous renseignements, à notre Camarade Bouzoud, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 40, rue Royale à Fontainebleau (Seine-et-Marne).

## CONGÉS EXCEPTIONNELS

Le P.C.M. est intervenu auprès du Ministère de l'Industrie et du Commerce et du Ministère des Travaux Publics, en vue d'obtenir que soit étendue au personnel de ces Ministères, la mesure prise par d'autres Départements Ministériels notamment le Ministère de l'Intérieur, fixant les conditions dans lesquelles peuvent être accordés, en sus du congé annuel, des congés exceptionnels à l'occasion de certaines circonstances spéciales.

Par lettre n° 07-412, datées du 21 avril 1948, le Ministère de l'Industrie et du Commerce (Direction de l'Administration Générale — Bureau des Personnels) a répondu à cette intervention.

La Direction du Personnel du Ministère des Travaux Publics a fait connaître verbalement, au Président du P.C.M., qu'elle recommande la même solution que celle envisagée dans la lettre sus-visée du Ministère de l'Industrie et du Commerce, lettre dont voici le texte :

Le Ministre de l'Industrie  
et du Commerce,

à Monsieur le Président de l'Association  
Professionnelle des Ingénieurs  
des Ponts et Chaussées et des Mines.

Par lettre du 17 février 1948, vous avez attiré mon attention sur une circulaire du Ministère de l'Inté-

rieur, précisant les conditions dans lesquelles les fonctionnaires de ce département peuvent bénéficier, en sus du congé annuel, de congés exceptionnels à l'occasion de certaines circonstances spéciales.

Vous faites ressortir les avantages d'une telle mesure et demandez si je n'estimerai pas utile de prendre des dispositions analogues pour le personnel des Mines.

Jusqu'à ce jour l'appréciation des motifs invoqués pour bénéficier de congés exceptionnels a été laissée aux Chefs de Service des intéressés, ce qui permet une certaine souplesse dans l'octroi de ces congés.

Le fait de préciser nettement la durée des congés en cause n'apporterait aucun avantage aux personnels, qui se verraient appliquer rigoureusement le règlement, quelle que soit leur situation particulière.

Les deux systèmes ont d'ailleurs été pratiqués dans certaines Administrations et l'expérience a montré que la rigidité d'une règle fixe n'apporterait aucune amélioration dans la situation des agents en cause.

C'est pourquoi il me semble préférable de maintenir le système actuel et de laisser à l'initiative et au jugement des Chefs de Service le soin d'accorder le plus équitablement lesdits congés.

*Pour le Ministre et par autorisation,  
Le Directeur-Adjoint du Cabinet,*

Signé: (illisible).

---

### Service Central de Documentation du Ministère des Travaux Publics

---

L'attention des Ingénieurs des Ponts et Chaussées est attirée sur l'existence d'un Service Central de Documentation au Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, 244 Boulevard Saint-Germain, à Paris-7°.

Ce service possède un fichier, obtenu par le dépouillement de Revues techniques françaises et étrangères, postérieures à 1940 : chaque fiche indique

l'adresse, à Paris, de l'organisme où il faut s'adresser pour consulter le document correspondant, ainsi que le numéro de téléphone de cet organisme.

Ce fichier se trouve dans la pièce n° 35 du bâtiment D, où les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, de passage à Paris, ont été d'ailleurs autorisés à venir téléphoner ou faire leur correspondance.

---

**Ne tardez pas plus pour payer vos cotisations**

## Techniques Municipales

L'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux a tenu du 31 mai au 4 juin son Congrès annuel à Bruxelles.

Deux problèmes intéressant l'alimentation en eau étaient inscrits à l'ordre du jour du Congrès :

- la technique de la filtration des eaux ;
- et le calcul des réseaux maillés

Les congressistes visitèrent les installations de captage et de filtration de la Cie Intercommunale Bruxelloise des Eaux.

La collecte des ordures ménagères fut par ailleurs discutée au cours de plusieurs communications, suivies d'une visite au dépôt de matériel d'Anvers

Un numéro spécial de la « Technique Sanitaire Municipale » sera prochainement consacré au compte-rendu technique du Congrès

\*  
\*\*

A ce Congrès qui réunissait des techniciens et administrateurs belges suisses, hollandais et français, M DESVIGNES, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, représentait le Ministre de l'Intérieur, M BAUDET, le Ministère des Travaux Publics, MM SENTENAC, Inspecteur Général et PARTRIDGE, Ingénieur en Chef, la Ville de Paris MM BOURCY, DECELLE et DURAND-

DUBIEF complétaient la participation des Ponts et Chaussées aux diverses manifestations.

Rappelons à cette occasion que l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux s'intéresse aux techniques de l'eau, de l'assainissement et des autres Services publics municipaux. Les Ponts et Chaussées pourraient montrer l'intérêt qu'ils portent aux travaux communaux en prenant une part active aux études de cette Association, fondée d'ailleurs par un des leurs, M. IMBEAUX, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées

Rappelons que cette participation peut se concrétiser :

- soit par des articles (au besoin de quelques lignes) à insérer à la Technique Sanitaire Municipale ;
- soit par des conférences ;
- soit par des communications au Congrès annuel

\*  
\*\*

Le cycle de conférences 1948-1949 sera principalement consacré au pompage de l'eau et au relèvement des eaux usées.

Le Congrès de 1949 se tiendra dans une ville du littoral méditerranéen et les questions particulières aux villes côtières y seront notamment traitées.

---

## La deuxième Conférence internationale de Mécanique des sols

La deuxième Conférence Internationale de Mécanique des Sols a tenu ses assises à Rotterdam, du 21 au 30 juin 1948, en même temps que le deuxième Congrès International de l'Urbanisme Souterrain.

Elle a réuni plus de 500 participants provenant de 26 Nations, parmi lesquels les représentants les plus qualifiés des Techniques intéressant les Fondations ou l'Infrastructure (Fondations, Pieux, Routes, Infrastructure aérienne, etc ).

Divers comptes-rendus paraîtront prochainement dans la Presse technique française.

Le P C M était représenté par MM BOUTET, RUMPLER, FRONTARD, MAYER, CAQUOT, STAHL, DURIEZ, DROUHIN, MALCOR, MANDEL, KERISEL, LAZARD, et SINDZINGRE.

MM. CAQUOT et KERISEL étaient rapporteurs des questions VI et VII « Fondations, Tassements et Force portante des Pieux ».

---

**Paiement des cotisations (avis très important au des du présent Bulletin)**

## Association française des Ponts et Charpentes

### *Tournée d'études et de visites de Chantiers des 21 et 22 mai 1948*

La tournée d'études annoncée dans le Bulletin du P.C.M. de mai 1948, réunit 30 participants pour l'ensemble des visites ; une dizaine d'autres ont assisté à une partie seulement de celles-ci. Un certain nombre d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, membres du P.C.M. s'étaient joints aux membres de l'A.F.P.C.

Le 21 mai était réservé aux ouvrages de Lyon ou de sa banlieue.

Sous la conduite de MM BOUTET, MOOK-ARAY et OLIVIER, Ingénieur en Chef et Ingénieurs des Ponts et Chaussées, la matinée fut consacrée à la visite des ponts relevés ou en cours de reconstruction sur le Rhône (pont de l'Université, pont Morand), sur la Saône (pont de la Feuillée, pont de Tilsitt, pont Kitchener), du tunnel de la Croix-Rousse, où l'on effectue des essais d'éclairage, ainsi qu'à des exposés sur la reconstruction des ponts de Lyon et la conception d'ensemble du tunnel de la Croix-Rousse et des études effectuées pour sa ventilation et son éclairage.

L'après-midi, sous la conduite de M JUNET, Ingénieur S.N.C.F., les ouvrages suivants ont été visités.

— Chantier du pont suspendu à auto-ancrage au-dessus des voies du triage de St-Germain-au-Mont-d'Or ;

— Chantier de lancement du viaduc de Collonges ;

— Chantier du viaduc de Lyon-St-Clair au moment de la mise en service de la voie sur un anneau d'ouvrage reconstruit ;

— Pont de l'Hippodrome ;

— Chantier de la halle mécanisée de Lyon-Guillotière

La halle d'exposition en charpente soudée de la foire de Lyon et les usines Sigma, constructions modernes présentant un éclairage très satisfaisant, ont été également visités.

Le soir, au dîner offert par les Chambres Syndicales (Constructions mécaniques, Béton armé, Travaux Publics) et les Entrepreneurs de Bâtiments et de Travaux Publics du Rhône, M TRAVERSE, Président du groupe de la Construction métallique de la Chambre Syndicale des Industries Métallurgiques du Rhône, indiqua comment les Entrepreneurs de la Région Lyonnaise avaient travaillé depuis la Libération, en collaboration étroite et confiante avec les Administrations en vue d'une reconstruction aussi rapide

et aussi satisfaisante que possible. M Robert Lévi, qui représentait M GRÉLOT, empêché de prendre part à la tournée, souligna l'utilité générale d'un groupement comme l'A.F.P.C. où se rencontrent et échangent leurs idées, sur le seul plan scientifique et technique, les Ingénieurs d'Administration, de Bureaux d'Etudes, les Ingénieurs d'usine ou de chantier et les Entrepreneurs. Il insista sur l'intérêt de multiplier ces rapports, d'une part, en faisant connaître l'A.F.P.C. aux Constructeurs qui aiment confronter sérieusement leurs idées et leurs réalisations ; d'autre part, en incitant les membres de l'A.F.P.C. à prendre une part plus active à ses travaux, soit par des exposés dans le bulletin de l'Association, soit par des propositions d'études au Comité technique, soit par d'autres suggestions.

Le 22 mai comportait la visite des ponts à l'aval de Lyon jusqu'à Valence et celle du pont de St-Hilaire à Saint-Nazaire-en-Royans :

— Pont de la Mulatière : Exposé des travaux de remise en état ;

— Pont de Chasse : Exposé de MM CLÉMENCIN, Ingénieur S.N.C.F. et POUJADE-RENAUD (Entreprise Boussiron), des conditions dans lesquelles on remplace les 3 arches actuelles en fonte de l'ouvrage ancien par une seule arche en béton de 124 m d'ouverture et visite du chantier :

— Pont de Vienne : Visite sommaire du chantier ;

— Pont de Saint-Hilaire : Exposés de MM. ROULLIER, LAFOND, Ingénieurs des Ponts et Chaussées, sur la construction générale de l'ouvrage, de M. CAYLA (Entreprise Coignet), sur les moyens d'exécution et notamment la fabrication et le montage du cintre ;

— Pont de Valence : Exposés de M CLÉMENT, Ingénieur des Ponts et Chaussées, sur les conditions qui ont conduit à prévoir un nouveau pont provisoire à double voie charretière, et de M FIÉVET (Société des Constructions Métalliques de la Corrèze) sur les dispositions adoptées pour le montage à l'aide des matériaux diversement récupérés.

La tournée s'agrémentait au départ de Saint-Hilaire, d'une excursion vers la forêt de Lente par la pittoresque route à flanc de montagne de Combe-Laval.

---

**Payez vos cotisations (voir l'avis très important au dos du présent Bulletin)**

NOTE TECHNIQUE

RECONSTRUCTION DES PONTS DÉTRUITS PAR FAITS DE GUERRE

Emploi des poutrelles en béton armé préfabriquées

I. — PRÉAMBULE

Le nombre des ponts détruits dans l'arrondissement de Mulhouse-Ouest s'élève à 163 dont 113 ne dépassent pas 12 mètres de portée. Cette constatation n'a pas manqué de nous frapper et dès la première période de reconstruction nous avons fait constituer par le bureau d'études des projets de ponts-types de portées croissantes de 3 à 12 mètres, dont les dispositions pouvaient convenir à la très grande généralité des cas.

La pénurie d'acier, le coût élevé des coffrages, la similitude des caractéristiques des ouvrages à reconstruire et l'examen des réalisations fort intéressantes de tabliers constitués en éléments préfabriqués et précontraints ont été autant de facteurs qui nous ont amené à nous orienter vers la standardisation des éléments de construction des ouvrages, au moyen des poutres préfabriquées identiques et adaptées aux voies de communication (R. N., C. D. ou C.V.O.).

II — PONT DÉFINITIF EMPLOI DE POUTRELLES EN BÉTON ARMÉ PRÉFABRIQUÉES

La S.N.C.F., les Sociétés de Tramways des Villes de Mulhouse, Colmar, Metz, ayant procédé à la remise en état de leurs voies, un stock important de rails usagés a été mis à notre disposition. Nous avons mis en fabrication des poutrelles en béton armé préfabriquées et les rails ont été utilisés comme armatures. Ces poutrelles sont constituées par des éléments de longueur variant de 3 à 12 mètres en béton armé, affectant une forme trapézoïdale et ayant les dimensions suivantes :

- Hauteur : 0, m 26 ;
- Petite base (tournée vers le haut) : 0, m 17 ;
- Grande base (tournée vers le bas) : 0, m 40

L'armature principale est constituée par un rail usagé (rail 46 kilos, Broca ou autre type). Le module de résistance du rail, variant suivant le type de rail, est adapté à la longueur de la poutrelle à fabriquer.

Ces poutres sont posées jointives et la partie supérieure du tablier est constituée par un béton maigre de remplissage pour les ponts ruraux et par un béton de ciment Portland pour les ponts départementaux et les ouvrages des routes nationales.

La solidarisation transversale, très importante dans

les ponts du type à poutrelles enrobées, est assurée par la dalle de compression et par les épingles placées autour des rails. Ces épingles laissées en attente à la partie supérieure des poutres sont utilisées pour le transport et toutes les manipulations de pose.

Ces poutres sont confectionnées dans un atelier central à proximité des stocks de fer et d'une gravière. Les moules sont en bois protégé de tôle et reposent sur un plancher permettant de couler 6 poutres à la fois. Le béton utilisé est dosé à 300 kg. de ciment, Portland par mètre cube mis en œuvre ; les agrégats font l'objet d'une étude granulométrique spéciale permettant d'obtenir à l'aide de la pervibration un béton présentant le maximum de compacité.

Un système de réglettes aux extrémités des moules permet d'obtenir des poutres de 3 à 12 mètres de longueur et d'adapter ces poutres soit à des ponts droits, soit à des ponts biais.

III. — ADHÉRENCE DES POUTRELLES ET DU BÉTON D'ENROBAGE — ESSAIS

La question essentielle, qui détermine la possibilité de construire sur une grande échelle des tabliers de ponts constitués par des poutrelles de cette sorte, est de savoir si l'application des surcharges concentrées ne risque pas de disloquer le hourdis.

Il est nécessaire d'obtenir une solidarisation aussi complète que possible des poutres juxtaposées. Cette condition est satisfaite grâce au béton de remplissage de la dalle de compression en forme de tenon et aux armatures transversales en attente.

Nous ne pouvions conduire les calculs comme ceux d'un tablier à poutrelles enrobées ; cette hypothèse eut été trop pessimiste. Aussi avons-nous calculé l'ensemble de cette ossature comme une poutre en béton armé.

Un essai, effectué sur un élément de tablier constitué par trois poutres et qui fut poussé jusqu'à la rupture, a permis de s'assurer que les hypothèses faites étaient admissibles.

Les premières fissures qui se sont manifestées étaient des fissures dues à la tension à la partie inférieure du tablier et non, comme on aurait pu le craindre, des fissures provenant du décollement à la jonction des bétons d'âges différents. Néanmoins cette fissure de décollement est apparue au moment de la rupture.

IV. — PRIX DE REVIENT

Ces résultats, particulièrement encourageants, ont démontré expérimentalement que les tabliers de ponts du type envisagé résistent normalement au passage des surcharges réglementaires avec un coefficient de sécurité du même ordre que celui d'une dalle en béton armé ordinaire.

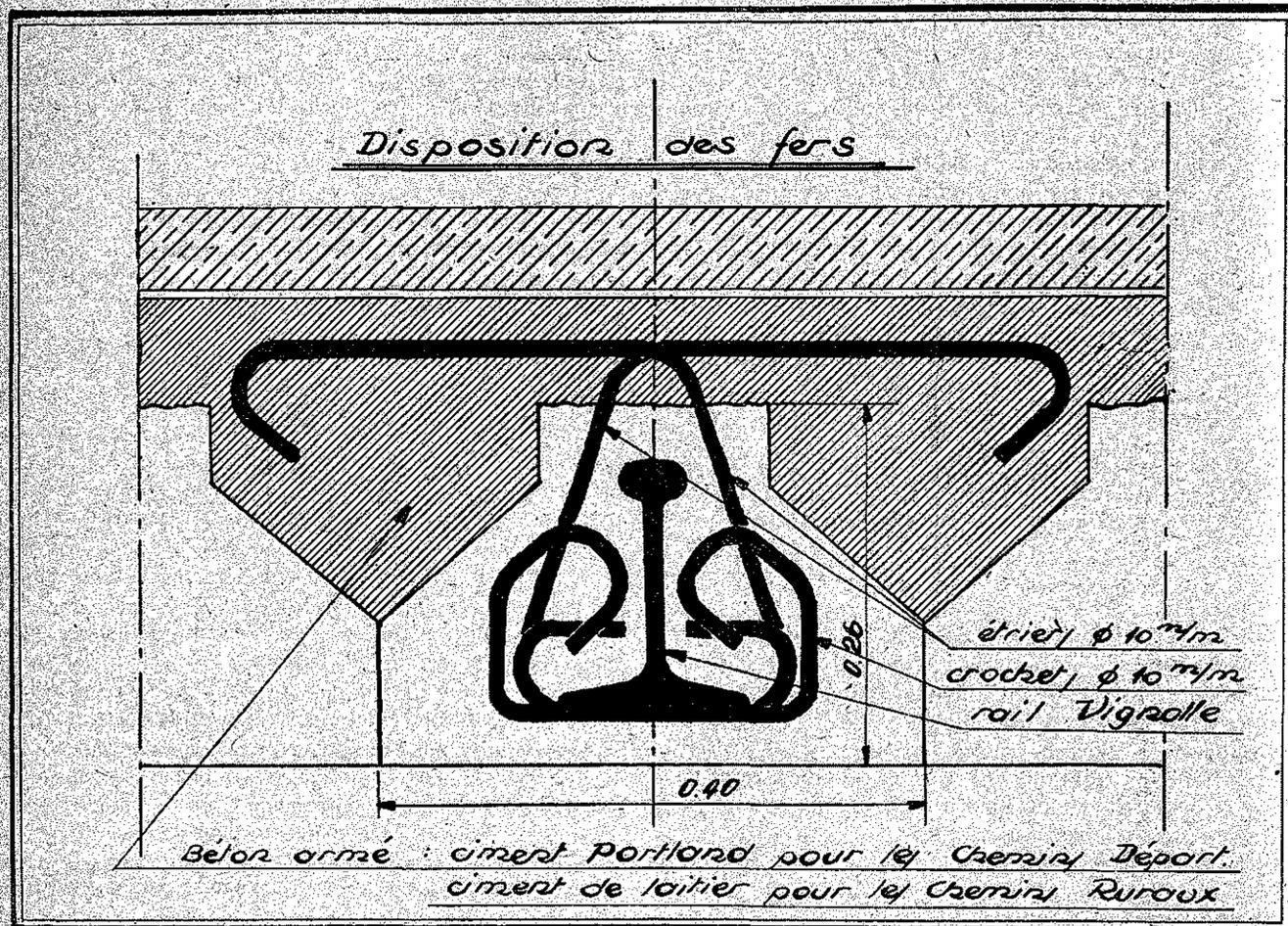
À la suite de cet essai, nous avons estimé que se trouvait justifiée l'adoption du nouveau type de tablier pour tous les ouvrages de moyenne importance.

Nous avons passé un premier marché de 600 pou-

56 m<sup>2</sup> de surface atteignant la somme de : 469.563 fr. au cours des salaires et des matériaux au 1<sup>er</sup> février 1948. (Longueur du tablier : 7 mètres — Largeur du tablier : 8 mètres). Le prix du mètre carré de tablier dans ce cas ressort donc à : 8.385 frs.

Dans le cas du procédé de construction en poutrelles en béton armé préfabriquées, un tablier identique revient à : 5.965 frs le mètre carré.

En comparant les prix unitaires obtenus pour la construction du tablier, il en résulte, pour cette partie importante des ouvrages, une économie générale de 28, 74 %.



lres de différentes longueurs comprenant la confection, le transport et le lancement.

À titre d'exemple nous ferons ressortir ci-après le coût d'un tablier de pont de 6 mètres d'ouverture suivant le procédé de construction classique et suivant le procédé de construction en poutrelles armées préfabriquées.

Exclusion faite des dépenses relatives aux culées, sommiers d'appuis, garde-corps, trottoirs, les différentes adjudications faites ont fait ressortir qu'un tablier en béton armé de construction classique de

V. — EXTENSION DU PROCÉDÉ DE PRÉFABRICATION DES TABLIERS À DES OUVRAGES PLUS IMPORTANTS DONT L'OUVERTURE VARIE DE 15 À 28 M.

Nous avons pensé que le procédé de préfabrication de poutrelles en béton armé pouvait être généralisé, et appliqué à des ponts de plus grande portée. Nous avons l'intention de construire sur les mêmes principes au cours de l'année 1948 trois ouvrages ayant les portées respectives suivantes :

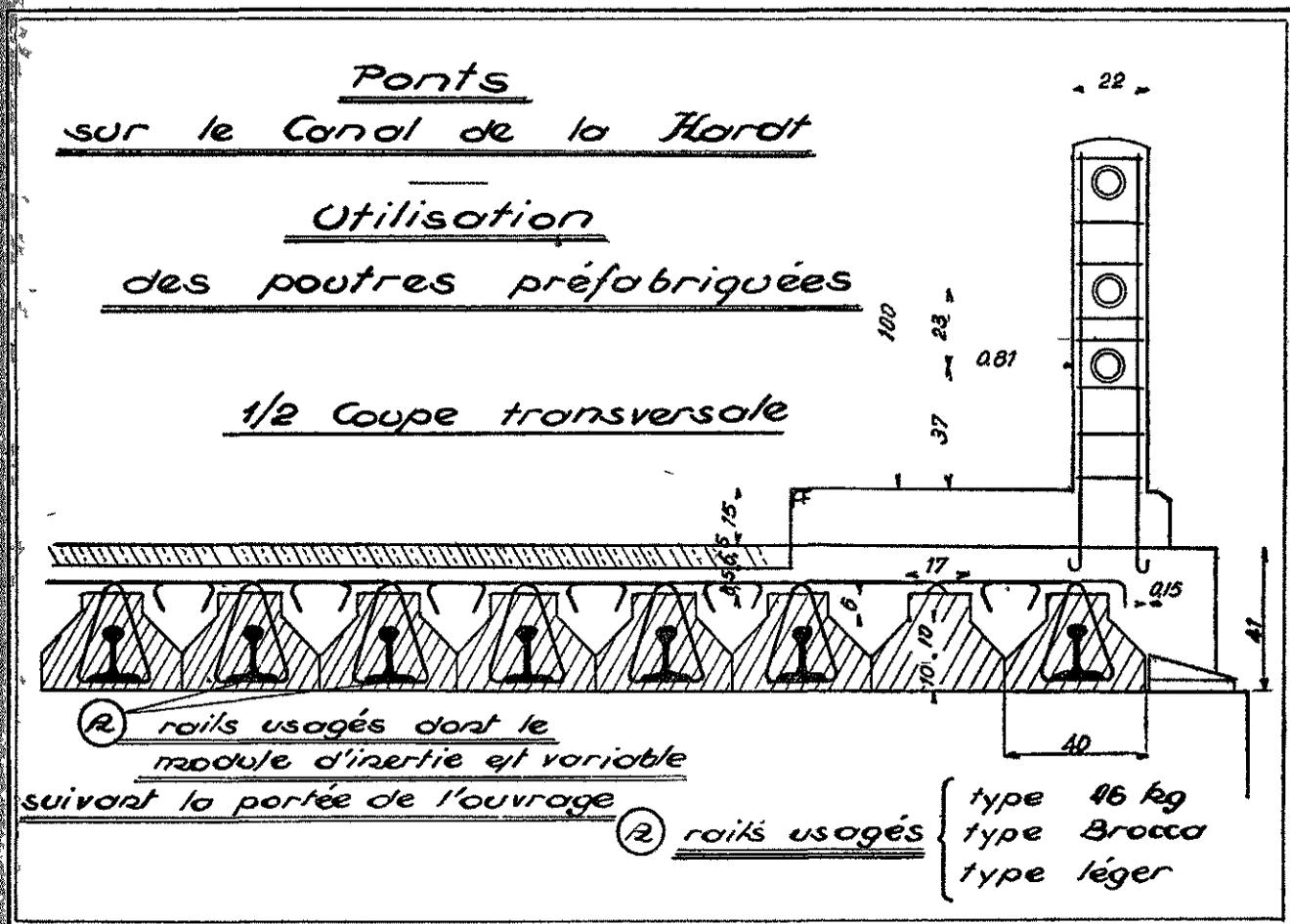
— Pont de Lutterbach R. N. 66, Portée = 27 m. 82 (voies ferrées S.N.C.F.) ;

- Pont du Faubourg d'Altkirch à Mulhouse, R. N. 492. Portée = 21 m. (Canal du Rhône au Rhin) ;
- Pont de l'Île Napoléon à Mulhouse, C D 39. Portée = 16 m. (Canal du Rhône au Rhin).

Ces ouvrages comportent des tabliers à poutres multiples sous chaussée de forme courante. Dans ce cas les poutres ne sont plus jointives, l'armature est constituée comme dans les poutres traditionnelles par des ronds à béton en table de tension et en table de compression. La solidarisation transversale est as-

lume de béton, l'augmentation du tonnage des aciers par rapport à la solution classique sur cintre est de 6, 7 %. Cette augmentation du poids des aciers devient négligeable et l'économie réalisée sur la confection du tablier reste très importante dans tous les cas où il est difficile et coûteux de supporter les cintres. Par ailleurs, ce procédé supprime toute gêne d'exploitation pour la voie franchie, (Canal ou chemin de fer).

L'avantage du premier procédé, (ponts à faible



surée par un hourdis supplémentaire de 12 à 18 cm coulé après lancement des poutres sur les tables de compression de 10 cm. d'épaisseur des éléments préfabriqués.

On pourrait objecter que l'utilisation de la matière, (le béton et notamment les aciers) n'est pas rationnelle, car la mise en charge des poutres, avant l'exécution du hourdis engendre la superposition des contraintes dues aux charges permanentes, (poids propre de la poutre et du poids du hourdis). Les calculs que nous avons établis montrent que, pour un même vo-

portée) tient dans l'économie faite grâce à la fabrication de poutres en série et à la grande facilité de transport et de mise en place des éléments du tablier.

Dans le cas du deuxième procédé l'intérêt est de faire une économie sur les échafaudages, surtout lorsque ceux-ci sont difficiles à établir par suite du gabarit à réserver à la voie ferrée ou à la voie d'eau. En même temps la gêne causée à l'exploitation de la voie ferrée (ralentissements) se trouve supprimée.

**Payez vos cotisations (voir l'avis très important au dos du présent Bulletin)**

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

## SYNDICAT NATIONAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES (C.G.T.-F.S.M.)

La création, en décembre 1947, d'une nouvelle centrale Confédérale, a entraîné la scission du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

La Commission Exécutive du Syndicat resté affilié à la C.G.T. est composée des camarades :

ANTOINE, Ingénieur en Chef à Paris ;  
BONITZER, Ingénieur ordinaire à Paris ;  
CARON, Ingénieur élève ;

DETOEUF, Ingénieur ordinaire à Paris ;  
DUMAY, Ingénieur ordinaire à Mostaganem ;  
LION, Ingénieur ordinaire à Paris ;  
TATRY, Ingénieur ordinaire à Oran.

Le Bureau est formé de :

BONITZER, *Secrétaire-Général* ;  
CARON et DUMAY, *Secrétaires-Généraux adjoints* ;  
DETOEUF, *Trésorier*.

## SYNDICAT NATIONAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES (C.G.T.-F.O.)

### Nouvelles Fédérales et Confédérales

#### FÉDÉRATION.

Dans la Fédération des Travaux Publics et des Transports, les 9 mois qui viennent de s'écouler ont été marqués par une activité intense.

La Fédération dans son ensemble s'est prononcée en faveur de l'adhésion à la Centrale « Force Ouvrière ».

A la suite de cette adhésion, la scission a été générale dans tous les Syndicats et, dans la plupart des cas, la majorité des adhérents sont restés de notre côté.

Toutefois, dans quatre Syndicats parmi les plus importants, nous risquions d'être minoritaire.

Ces Syndicats étaient ceux des :

- Agents de travaux ;
- Ouvriers des Parcs ;
- Agents de la Navigation intérieure ;
- Personnel de la Reconstruction.

Actuellement, la situation est la suivante :

Chez les agents de travaux, situation confuse, nous sommes légèrement minoritaire, 1/4 de l'effectif étant C.G.T.-F.O., 1/3 C.G.T. communiste, le reste en attente.

Chez les ouvriers des parcs, nous dépassons l'autre centrale et notre Syndicat est plus actif.

Pour les agents de la navigation intérieure, nous sommes à égalité

En ce qui concerne les personnels de la Reconstruction, notre Syndicat est maintenant plus nombreux.

La démonstration la plus tangible du rapport des forces en présence est donnée par les élections aux commissions administratives paritaires qui viennent d'avoir lieu : F. O. a des élus partout.

Dans les vieilles Administrations des Travaux Publics les élections ont donné :

- 32 postes à la C.G.T.-F.O. ;
- 11 postes à la C.F.T.C. ;
- 9 postes à la C.G.T. communiste.

Nous sommes donc très largement majoritaires bien que les élections pour les personnels techniques, où nous avons 80 à 90 % des effectifs, n'aient pas eu lieu.

Pour la Reconstruction, le nombre des élus F.O. dépasse celui des élus de la C.G.T. communiste.

Enfin, à la Marine Marchande et à l'I.G.N. tous les élus sont F.O.

Ces quelques données parlent par elles-mêmes. Elles montrent qu'au sortir de la confusion où la scission ne pouvait manquer de la plonger, notre Fédération représente dans son secteur, la principale force syndicale.

#### COMITÉ INTERFÉDÉRAL DES FONCTIONNAIRES.

Ce Comité a été substitué à l'U.G.F.F. passée sous l'obédience communiste.

Dans ce Comité, les Fédérations sont autonomes et siègent à égalité pour déterminer une action commune.

Son importance est mise en évidence par le fait qu'il envoie au Conseil Supérieur de la Fonction Publique 4 représentants, alors que la C.G.T. communiste en envoie 3 et la C.F.T.C. 2.

Les Fédérations composant le Comité interfédéral sont :

- Air — Guerre — Marine ;
- Economie Générale ;
- Administration Générale ;

- Education Nationale ;
- Finances ;
- Travaux Publics et Transports ;
- Administrations Centrales ;
- Polices.

L'intégration de la Fédération Syndicaliste des P.T.T. est envisagée.

CARTEL CENTRAL DES SERVICES PUBLICS F.O.

Il comprend les Fédérations énumérées plus haut,

augmentées de :

- Services Publics ;
- Travailleurs de l'Etat ;
- Tabacs et Allumettes.

La structure et l'organisation de la Confédération Générale du Travail F.O. se précisent ainsi chaque jour. Elles visent à donner à notre centrale le maximum d'efficacité et de cohésion pour lui permettre de poursuivre, en dehors de toute emprise politique, les buts purement syndicalistes qu'elle s'est fixée.

---

## POSTE VACANT

Le poste de Directeur des Services Techniques Municipaux de la Ville de Marseille est actuellement vacant, par suite de la mutation de son titulaire, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Les Camarades intéressés par cette vacance devront s'adresser d'urgence soit à la Direction du Personnel au Ministère des Travaux Publics, soit à l'Hôtel-de-Ville de Marseille.

---

## OFFRE DE SITUATION AU MAROC

Une importante Société d'Entreprise de Travaux Publics et Particuliers recherche, pour sa Direction Générale et celle de ses deux Sociétés filiales (entreprise et industrie du bâtiment), la collaboration d'un Ingénieur des Ponts et Chaussées ayant des qualités

d'urbanisme, de réalisme et d'énergie.

Cet emploi conviendrait à un Ingénieur âgé de 45 à 50 ans.

Prendre les renseignements nécessaires au Secrétariat du P.C.M.

---

## BIBLIOGRAPHIE

### GRANDS MINEURS FRANÇAIS (Erratum)

Le Bulletin du P.C.M. de juillet-août 1948 a publié, à sa page 24, une notice sur l'ouvrage « Grands Mineurs Français », dont l'auteur est notre Camarade SAMOEL-LAJEUNESSE, Ingénieur en Chef des Mines.

Une erreur s'est glissée dans cette notice : le prix

de 780 fr. a été indiqué à tort pour cet ouvrage, alors qu'il fallait lire le prix de 360 fr.

Nous nous excusons de cette erreur tant auprès de nos Camarades lecteurs du Bulletin que de l'auteur de l'ouvrage en cause.

---

**Si vous tardez encore pour payer vos cotisations, vous supporterez les frais importants d'un recouvrement représentant un gros travail pour le Secrétariat du P.C.M.**

*(Voir l'avis très important au dos du présent Bulletin)*

---

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

## NAISSANCES.

Notre Camarade Jacques ALHERITHÈRE, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Elève à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, nous a fait part de la naissance, à Gray, le 17 mai 1948, de son fils *Philippe*.

Notre Camarade René ROOS, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Montréal (Canada), nous a fait part de la naissance, à Montréal, le 24 juin 1948, de son fils *Jean-Philippe*.

Jean-Louis, Alain, Odile et Brigitte DONTOT nous ont fait part de la naissance, à Sarrebruck, le 10 juillet 1948, de leur petite sœur *Nicole*, cinquième enfant de notre Camarade Jacques DONTOT, Ingénieur en Chef des Mines à la Régie Française des Mines de la Sarre.

Notre Camarade Georges-Edmond REME, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Elève à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, nous a fait part de la naissance, à Asnières-sur-Seine, le 13 juillet 1948, de sa fille *Nancy*.

Notre Camarade René DURAND, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de la naissance de son troisième enfant, *Martine*, à Viroflay (Seine-et-Oise), le 3 août 1948.

Gilles et Rémi CHEVRIER nous ont fait part de la naissance, à Malo-les-Bains (Nord), le 5 août 1948, de leur petite sœur, troisième enfant de notre Camarade Charles CHEVRIER, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Dunkerque.

Notre Camarade Clément ROQUES, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Grenoble, nous a fait part de la naissance, à Grenoble, le 8 août 1948, de sa fille *Marie-Albane*.

Toutes nos félicitations aux heureux parents

## FIANÇAILLES.

Notre Camarade Pierre HERREMAN, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Albi, nous a fait part des fiançailles de sa fille Simone, avec M. Louis GIBERT.

Notre Camarade Robert MITAULT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Rennes, nous a fait part des fiançailles de son fils Gérard, Enseigne de Vaisseau, avec Mademoiselle Nanine BOULAI.

Notre Camarade Michel LEGRAND, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, Ingénieur en Chef à la S.N.C.F., nous a fait part de ses fiançailles avec Mademoiselle Jacqueline GUÉNEAU.

Nos félicitations aux heureux parents et aux futurs époux.

## MARIAGES.

Nous avons appris le récent mariage de notre Camarade Pierre DEFOEUF, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, Trésorier du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.S.M.), avec Madame Marie-Jeanne LERMOYER.

Notre Camarade Roger THOUARD, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, Directeur Général de la Régie Générale de Chemins de fer et de Travaux Pu-

blics, nous a fait part du mariage de son fils Serge, Commissaire de la Marine, avec Mademoiselle Collette NIVET. La bénédiction nuptiale a été donnée, le 26 juillet 1948, en l'Eglise Saint-Jean-de-Montier-neuf, à Poitiers.

Notre Camarade Robert DESORGES, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Briançon, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Lucienne VUACHER, Professeur. Le mariage a eu lieu le 31 juillet 1948 à Cran-Gevrier (Haute-Savoie).

Notre Camarade Jacques LAURENT, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nice, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Madeleine MANGEOT. La bénédiction nuptiale a été donnée le 16 août 1948 en l'Eglise de Pont-Saint-Vincent.

Notre Camarade Louis MARCE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Rabat (Maroc), nous a fait part du mariage de son fils Régis avec Mademoiselle Elisabeth BOYER RESSES. La bénédiction nuptiale a été donnée le 19 août 1948 en l'Eglise Notre-Dame-des-Angees à Rabat.

Notre Camarade Julien MAGNIEN, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Constantine, nous a fait part du mariage de sa fille Christiane, Pharmacienne, avec M. Michel STOLIAROFF, Docteur-Vétérinaire. Le mariage a été célébré à Constantine le 30 août 1948, dans la plus stricte intimité.

Nous apprenons le prochain mariage de Mademoiselle Annic MORANE, fille de notre Camarade Jacques MORANE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, avec M. Henri DE MARGERIE, fils de M. Maxime DE MARGERIE, Directeur Général Adjoint du Crédit Lyonnais. La bénédiction nuptiale sera donnée le mardi 5 octobre 1948, à Midi, en la Basilique Sainte-Clotilde, à Paris.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

## DÉCÈS.

Le retour des communications que nous lui avons faites nous a appris le décès, survenu en 1945, de notre Camarade BOURNISIEN, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite à Paris.

Nous avons appris le décès, survenu le 17 mars 1948, de notre Camarade Théophile AUSSENAC, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite à Talence (Gironde).

Nous avons appris le décès, survenu à Metz le 1<sup>er</sup> août 1948, de notre Camarade Georges RAPILLY, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Metz.

Nous avons appris le décès, survenu à Nice le 11 août 1948, de notre Camarade Marcel KIRCHNER, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur Général des Travaux et des Services Techniques de la Ville de Nice.

Nous venons d'apprendre le décès, survenu le 11 septembre 1948, à Montmorency, de Madame Paul BERNHEIM, mère de notre Camarade Jean BERNHEIM, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.

Nous assurons les familles des-défunts de toute notre sympathie attristée.

# COMPAGNIE des EAUX et de l'OZONE

**Procédés M.-P. OTTO**

Société Anonyme, Capital de 71.841.850 Francs

**4, Rue du Général-Foy, 4  
PARIS-VIII<sup>e</sup>**

Télégr. : EAUZONE-PARIS

Tél. : LAB 78-90  
(7 lignes groupées)

- ◆ FILTRATION
- ◆ STERILISATION
- ◆ DISTRIBUTION
- ◆ EXPLOITATION

*40 Années de Références*

AGENCES RÉGIONALES :

NANTES — NANCY — TOULOUSE  
TOULON — NICE

Ateliers de Constructions Electriques de

## DELLE

Société à Responsabilité limitée Capital 25.000.000 Frs  
25, Chemin de Cyprian - Villeurbanne (Rhône)

*Tout l'appareillage*

**HAUTE & TRÈS HAUTE TENSION**

Sectionneurs  
Disjoncteurs à air  
et à volume d'huile réduit  
Coupe-circuit  
Relais  
Parafoudres  
Appareillage blindé  
Transformateurs de courant

**BASSE TENSION : DÉPARTEMENT ST-ET**

Coupe-circuit — Parafoudres  
Sectionneurs  
Disjoncteurs et contacteurs  
nus et protégés  
Appareillage blindé  
Equipements automatiques  
Appareillage spécial pour la Marine

GRANDE BIJOUTERIE  
MAISON FONDÉE EN 1829

# HENRI GODECHOT

31.31<sup>BIS</sup> BOULEVARD SAINT-MARTIN, PARIS III  
TUR 48-00

*UN BIJOU SÉRIEUX ET BEAU*

*SACHÈTE TOUJOURS CHEZ GODECHOT*

BIJOUTERIE JOAILLERIE  
HORLOGERIE ORFÈVREURIE  
PENDULES LUSTRES  
CARILLONS BRONZES

UN ESCOMPTE SERA CONSENTI SUR PRÉSENTATION  
DISCRÈTE DE LA CARTE D'ADHÉRENT

## L'ENTREPRISE INDUSTRIELLE

◆◆ ÉLECTRICITÉ ◆ GÉNIE CIVIL ◆◆

Terrassements — Travaux souterrains  
Conduites forcées — Usines hydroélectriques  
Bâtiments industriels — Barrages

Électrification  
de  
Voies Ferrées



Distribution  
d'Électricité  
de Gaz et d'Eau

**29, Rue de Rome — PARIS (8<sup>e</sup>)**  
Europe 50-90

## COMPAGNIE PARISIENNE DES ASPHALTES

FONDÉE EN 1877

**39, rue de Liège — PARIS**

R. C. 3148

Tél. Europe 61-30 et 61-31

USINES

DUNKERQUE - PANTIN - GRAND-QUEVILLY - MONTARGIS - LE COTEAU  
(Nord) (Seine) (Seine-Infér.) (Loiret) (Loire)

PRODUITS POUR ROUTES

**GOUDRON -- GOUDRON BITUME -- ÉMULSIONS**

## PAIEMENT DES COTISATIONS

# AVIS TRÈS IMPORTANT

Au cours du mois d'Août dernier, tous les Sociétaires du P. C. M. redevables de cotisations ont été informés, par lettres individuelles, du montant de leur dû et invités à se mettre en règle avec la caisse du P. C. M.

Environ 750 lettres ont été ainsi envoyées, demandant le paiement de près de 600.000 fr. de cotisations : au moment où nous mettons sous presse le présent Bulletin, plus de la moitié des intéressés n'ont pas répondu à notre invitation, et cette situation est grandement préjudiciable à la bonne marche de notre Association. L'envoi de ces lettres a nécessité pour le P. C. M. une dépense voisine de 10.000 fr.

Nous signalons aux intéressés que, dans le courant d'Octobre prochain, il sera procédé au recouvrement postal des cotisations restant dûes, les quittances présentées étant majorées des frais de recouvrement qui, dans certains cas, peuvent dépasser **vingt pour cent** de la somme due.

Pour leur éviter le paiement de ces frais et ne pas imposer au Secrétariat du P. C. M. un travail important et coûteux, nous insistons de façon pressante auprès des Sociétaires devant faire l'objet de ce recouvrement pour qu'ils nous fassent parvenir **d'urgence** le montant de leur dû.

Nous rappelons que le paiement des cotisations peut se faire :

- soit en espèces au Secrétariat du P. C. M. ;
- soit par chèque bancaire barré au nom impersonnel de l'Association ;
- soit, *de préférence*, par versement au Compte de Chèques Postaux de l'Association, PARIS 508.89.