

*Photo de couverture :*  
LE Puits de Marienau  
en Lorraine.

# ENTREPRISES CAMPENON BERNARD

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20 266.600 F.  
42, Avenue Friedland - PARIS (8<sup>e</sup>) - Tél. CAR. 10-10



TRAVAUX HYDRAULIQUES - BARRAGES

TRAVAUX MARITIMES - PONTS

TRAVAUX SOUTERRAINS

OUVRAGES D'ART

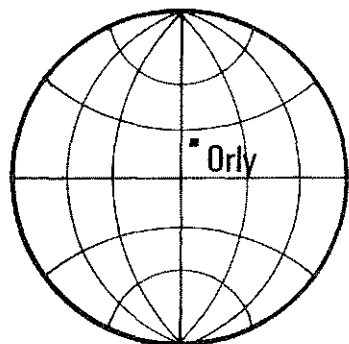
TRAVAUX AÉRONAUTIQUES

BATIMENTS INDUSTRIELS - IMMEUBLES

CONSTRUCTIONS EN BÉTON PRÉCONTRAIT

Procédés FREYSSINET

PONTS D'ORLY



les grandes cuisines  
d'Orly sont signées

**FRÉVILLE**



E<sup>ts</sup> FRÉVILLE C<sup>ie</sup>

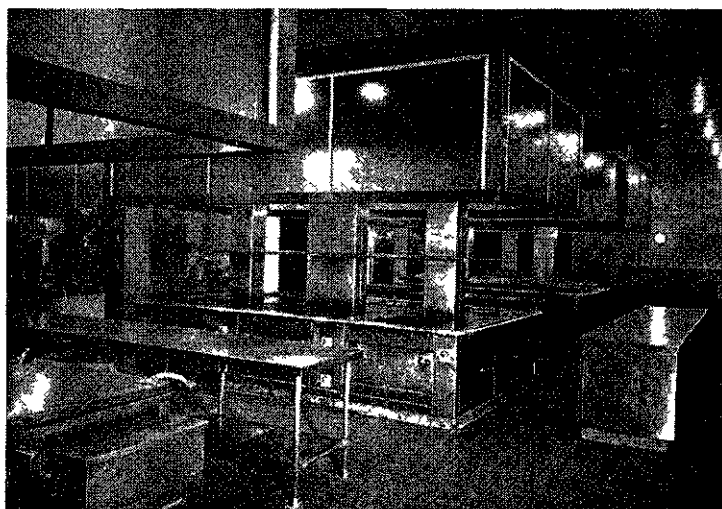
*Services commerciaux*

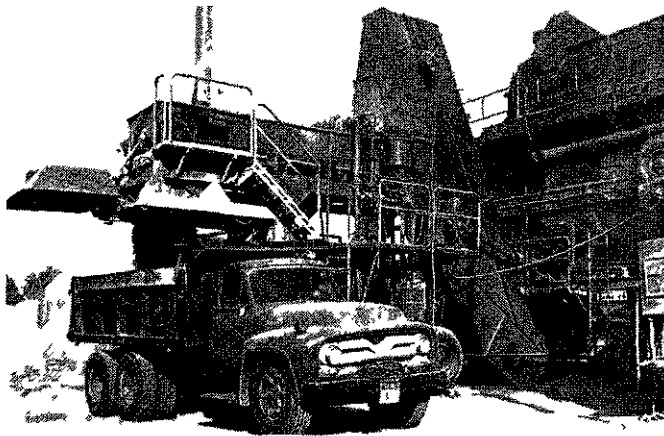
10, rue Gambetta, Saint-Ouen (Seine) ORN 65 86 81 15

*Usines*

135 - 137, rue Danton, Levallois Perret (Seine) PER 40 26

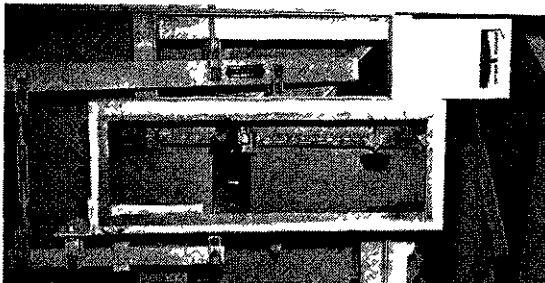
Fontenay-le-Pesnel (Calvados) - Tel. 9



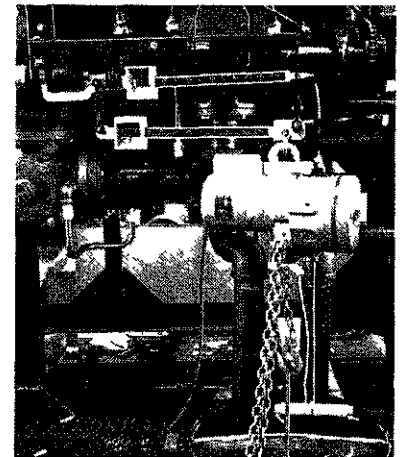


LE NOUVEAU MALAXEUR KB-85 ci-contre comprend une cuve de mélange de 3,66 m de long, d'une capacité de 250 à 500 tonnes/heure

UN SYSTEME AUTOMATIQUE d'échantillonnage des agrégats permet le contrôle du débit en poids sans interrompre la marche



LE DÉBIT DE LA POMPE A BITUME est variable et contrôlé directement en marche par un système automatique d'échantillonnage avec pesée immédiate sur le malaxeur lui-même



## NOUVELLES INSTALLATIONS BARBER GREENE DE GRANDE CAPACITE : LA SERIE K

Barber-Greene présente 3 nouvelles installations pour la production en continu de mélange bitumineux de 100 à 500 tonnes heure : la série K. Fonctionnement automatique, commandes à distance, mobilité complète ; facilité de montage et contrôles perfectionnés des mélanges sont les principaux avantages de ces installations.

Les nouveaux modèles de la série sont : le KB-85, de 265 à 500 tonnes heure, le KB-70, de 175 à 285 tonnes/heure, et le KB-60, de 125 à 195 tonnes/heure. Ces 3 capacités sont aussi disponibles dans les modèles KA qui comportent tous ces nouveaux perfectionnements excepté le contrôle automatique des agrégats et du bitume.

Consultez votre distributeur

**Barber-Greene**



DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS :

FRANCE METROPOLITAINE STIME, 5, Avenue Montaigne Paris 8<sup>e</sup> - CAMEROUN SOCIETE D'EQUIPEMENT POUR L'AFRIQUE Douala B P 113 ALGERIE Etablissements G MUSSO Rue d'El Biar, Maison Carree, Alger AOF MANUTENTION AFRICAINE Abidjan B P 1299 Dakar B P 173 Conakry B P 336 Bamako B P 33 Niamey B P 136 MADAGASCAR SOCIMEX Antanimena Tananarive, B P 83 MAROC SOCOPIA, 9 a 21, rue d'Audenge, Casablanca - TUNISIE AGRICULTOR 54, rue de Turquie, Tunis REPUBLIQUES DU TCHAD, DU CONGO ET CENTRAFRICAINE SOCIETE COMMERCIALE DU KOULOUL NIARI REPUBLIQUE GABONAISE HATTON ET COOKSON

travail au sec  
travail à l'aise

**vêtements  
de travail  
imperméables  
Rémy DELILE**

les tissus enduits, ou les toiles imperméabilisées,  
protègent des intempéries et de l'humidité  
les coutures piquées et soudées assurent une  
totale étanchéité  
la coupe étudiée laisse une complète liberté de  
mouvement

les vêtements de travail  
imperméables  
Rémy DELILE  
**souples et résistants  
ne fatiguent pas  
ne se fatiguent pas**

**E<sup>TS</sup> Rémy DELILE** fondés en 1848  
20, rue Florent-Cornilleau Angers (M.-&-L.)

*Pour*

- ◆ LE BÉTONNAGE PAR TEMPS FROIDS.
- ◆ L'ACCÉLÉRATION DE LA PRISE ET DU DURCISSEMENT DU BÉTON.

*Pour*

- ◆ RÉDUIRE LA DURÉE D'IMMOBILISATION DES MOULES ET DES COFFRAGES.
- ◆ OBTURER RAPIDEMENT LES VENUES D'EAU.
- ◆ PROVOQUER LA FUSION DE LA NEIGE ET DU VERGLAS.

*Utilisez le*

**CHLORURE  
DE  
CALCIUM**

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, S'ADRESSER A :

**SOLVAY & C<sup>IE</sup>**  
— 12, cours Albert 1<sup>er</sup>  
PARIS (8<sup>e</sup>) BALzac 29-83

# DYNAMITES

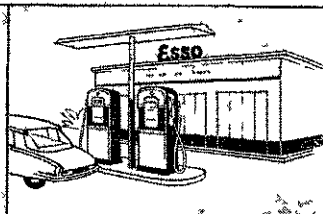
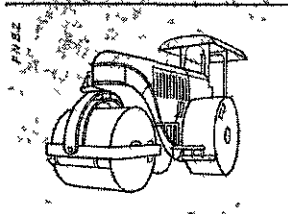
**EXPLOSEURS  
ACCESSOIRES DE TIR  
TOUTES ÉTUDES D'ABATTAGE**

# NOBEL-BOZEL

S. A. au Capital de 38.628.200 NF  
Siège Social :  
67, Bd Haussmann - Paris 8<sup>e</sup> - Tél. ANJou 46-30



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



## SOCIÉTÉ ARMORICAINE D'ENTREPRISES GÉNÉRALES

Société à Responsabilité limitée au Capital de 1.000.000 F.

TRAVAUX PUBLICS  
ET PARTICULIERS

SIEGE SOCIAL :  
7, Rue de Bernus, VANNES  
Téléphone : 66-22-90

BUREAU A PARIS :  
9, Boul. des Italiens  
Téléphone : RIC. 66-06

## COMPAGNIE DES EAUX ET DE L'OZONE

Société Anonyme au Capital de 3.186.200 F

Procédés M.-P. OTTO

4, rue du Général-Foy -:- PARIS (8<sup>e</sup>)

CAPTATION - FILTRATION  
STERILISATION -- DISTRIBUTION  
EXPLOITATION DES SERVICES MUNICIPAUX

Adresse Télégraphique : EAUZONE-PARIS  
Tél. : LABorde 78-90

Agences Régionales :  
BREST - NANCY - NANTES - NICE - TOULON - TOULOUSE

# RINCHEVAL

SOISY-SOUS-MONTMORENCY (S.-&O) Tél. 964.0421

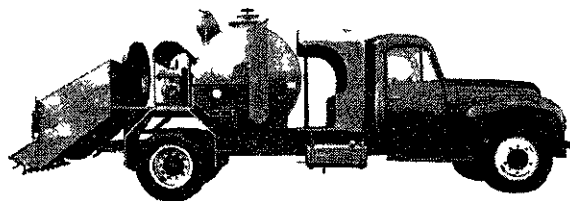
TOUS MATÉRIELS DE **STOCKAGE, CHAUFFAGE ET ÉPANDAGE**  
DE **LIANTS HYDROCARBONES**

### ÉPANDEUSES

- avec rampe
- Eure et Loir
- A jets multiples

### POINT A TEMPS

- Classiques
- Amovibles
- Remorquables



Point à temps automobile classique

### STOCKAGE et RÉCHAUFFAGE

- de liants :
- Citernes mobiles
  - Spécialistes de l'équipement des installations fixes
- (100 Réalisations)

DEPUIS 1911, LES ÉTABLISSEMENTS RINCHEVAL CONSTRUISENT DES MATÉRIELS D'ÉPANDAGE

**QUELLE QUE SOIT SON APPARENCE l'eau DOIT ÊTRE TRAITÉE**



voire eau n'a jamais les qualités nécessaires à l'emploi que vous en faites. Qu'il s'agisse d'eau potable, industrielle, résiduaire ou de piscine, l'eau n'est pas un problème simple... un traitement s'impose. Informez-vous : des brochures gratuites sont à votre disposition.

**Degrémont** TRAITEMENT DES EAUX

183, ROUTE DE SAINT-CLOUD · RUEIL-MALMAISON (S.-ET-O.) TEL. LON. 66-50. B.P. 46 SURESNES SEINE

# PELLES EIMCO

2, Rue de Clichy

PARIS (9°)

Téléphone : TRINITÉ 69-47 (2 lignes)

Télégrammes EMCOR-PARIS

## ENTREPRISES ALBERT COCHERY



SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 13 970 000 F

SIÈGE SOCIAL

**6, rue de Rome - PARIS (8°)**

Teleph 387.31.87 (10 lignes groupées)

Telegrammes SUPERACCO PARIS



**GOUDRONS RECONSTITUÉS**

**GOUDRONS SPÉCIAUX pour ROUTES**

**TARMACADAM DE LAITIER**

**ÉMULSIONS DE GOUDRON**

**ET DE GOUDRON BITUME**

**MATÉRIAUX ENROBÉS spéciaux p<sup>r</sup> TROTTOIRS**

**BÉTONS BITUMINEUX**



**CONSTRUCTION et ENTRETIEN de CHAUSSÉES**

**PISTES D'ENVOL**

Compagnie de Remorquage et de Sauvetage

### “LES ABEILLES”

S.A.R.L. au Capital de 4.625.000 F

Reg du Commerce . Havre 56 B 204

SIÈGE SOCIAL - DIRECTION - EXPLOITATION

**Quai Lamandé - LE HAVRE**

Téléphone N°s 42.51.00 et 42.61.87

AGENCE DE PARIS : **MM. LEGRAND Frères**

**13, rue de la Grange-Batelière (9°)**

Tél. LAFITTE 07-18 - 07-19

SOCIÉTÉ ANONYME

### OMNIUM D'ENTREPRISES

**TOUTES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS**

**TRAVAUX MARITIMES - TRAVAUX SOUTERRAINS**

**BARRAGES - CANAUX - VOIES FERRÉES - ROUTES**

**CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES - BÉTON ARMÉ**

Siège Social : 59, rue de Provence ◀ PARIS (9°)

AGENCES NORD-AFRICAINES

ALGER

43, rue Denfert-Rochereau

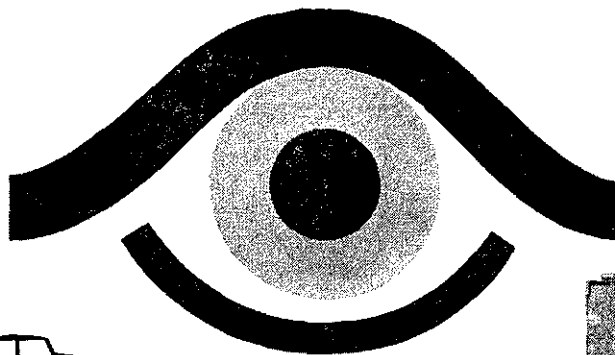
Tél. 695.82

RABAT

18, avenue Père de Foucauld

Tél. : 228.91



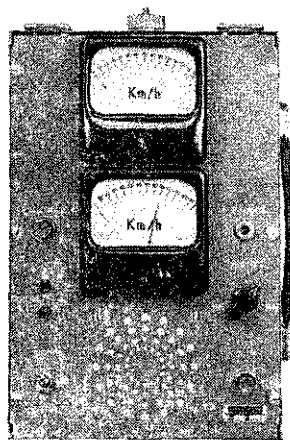


# SÉCURITÉ

## LE

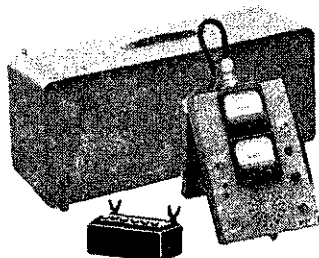
# MESTA

## VEILLE



au respect de la vitesse limite.

PRODUIT PAR LA SOCIÉTÉ DE FABRICATION D'INSTRUMENTS DE MESURE, LE MESTA EST — AVEC LE CATAR\* — LE PREMIER RADAR FRANÇAIS MIS AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Le MESTA comprend deux coffrets séparés :

- un émetteur-récepteur qui est placé en bordure de la chaussée que l'on se propose de surveiller
- et un indicateur à deux cadrans pour la lecture de la vitesse réelle et l'affichage de la vitesse limite.

- L'ensemble est alimenté au moyen d'une batterie d'automobile. De plus, il existe d'une part des modèles capables d'enregistrer la vitesse et l'accélération d'un mobile en fonction du temps ; et d'autre part des versions conçues pour le montage à bord d'un véhicule

### caractéristiques

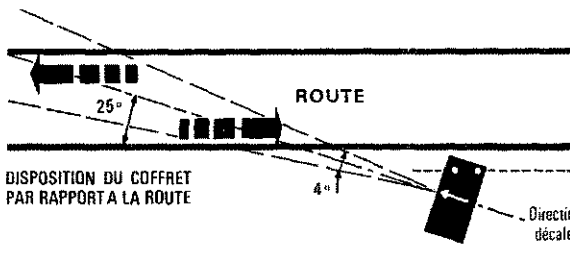
émis. 9000 MHz 10 mW  
portée maximale 60 m  
mes. entre 30 et 150 km/h  
précision  $\pm 3\%$   
masse de l'ensembl 15 kg

Le cinémomètre MESTA mesure la vitesse instantanée d'un véhicule et prévient lorsque la vitesse mesurée excède un seuil fixé à l'avance.

Le MESTA peut ainsi

- actionner un avertisseur sonore,
- allumer un voyant d'alarme,
- commander le fonctionnement d'un signal lumineux à l'usage des automobilistes,
- déclencher un appareil photographique ou une caméra ou encore,
- fermer tout circuit électrique correspondant à un emploi particulier.

\* Le CATAR apporte une solution inédite aux problèmes que posent la régulation du trafic automobile et la commande automatique correspondante à un emploi particulier.



DISPOSITION DU COFFRET PAR RAPPORT LA ROUTE

INTER REGIES PARIS PHOTOS TSCHERNIAK



AV. RAMOLFO-GARNIER  
MASSY (S.-et-O.)  
TÉL. : 928-10-90



Dans la construction  
toutes les possibilités en ciments, chaux,

plâtres, parements

Peut être pensez vous que Poliet & Chausson c'est seulement le ciment la chaux le plâtre ?  
 Certes et dans la gamme la plus complète produite dans les usines les plus modernes  
 notamment Beaumont Beffes Cantin Gargenville Lormont Pagny s Meuse Vaujours

Mais Poliet & Chausson c'est aussi toute la série des produits  
 de parement comme Ciment Pierre Micromortier Kenite  
 des plâtres spéciaux et à mouler pour industries diverses

Poliet & Chausson c'est enfin le plus grand négociant de  
 France en matériaux pour le bâtiment et les travaux publics

Les ingénieurs du Service Technique Commercial sont à votre disposition pour apporter  
 gratuitement leur concours à l'étude de vos problèmes. Ecrivez ou téléphonez

Sachez utiliser  
 Poliet & Chausson

avec, en plus, la qualité

**POLIET &  
 CHAUSSON**

SIÈGE SOCIAL 125 QUAI DE VALMY ● PARIS X<sup>e</sup> ● TELEPHONE BOT 86-00 - BOL 73-68

G. P. TROUVET

# S O M M A I R E

	<i>La Page du Président</i> .....	2
	<i>Schéma d'Organisation</i> ..... G. Pébereau.	3
	<i>Plaidoyer pour l'Information</i> ..... R. Regard.	5
CIRCULATION ROUTIÈRE.	<i>A la suite du Rapport du Steering group</i> ..... R. Geais.	7
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.	<i>La Canalisation de la Moselle</i> ..... P. Savey et T. Grouslé.	16
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU P.C.M.	<i>Rapport Moral et Discours</i> .....	25
TRIBUNE LIBRE.	<i>Une lettre du Général Rand</i> .....	49
INFORMATIONS.	<i>Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées</i> .....	50
	<i>Procès-Verbaux des Réunions du Comité du P.C.M. :</i> <i>Séance du vendredi 10 avril 1964</i> .....	55
	<i>Mutations, Promotions et Décisions diverses</i> .....	59
	<i>Offre de Poste</i> .....	64
	<i>Bibliographie</i> .....	64

---

**LXI<sup>e</sup> année - n<sup>o</sup> 4 - mensuel**      **RÉDACTION :** 28, rue des Sts-Pères, Paris-7<sup>e</sup> LIT. 25.33  
**PUBLICITÉ :** 254, rue de Vaugirard, Paris-15<sup>e</sup> LEC. 27.19

---

# La Page du Président

Les premières visites traditionnelles du président m'ont apporté une surprise : je m'attendais d'une façon générale à des conseils de prudence et de modération ; or la plupart de mes interlocuteurs escomptaient au contraire de notre association une agressivité accrue, non bien entendu vis-à-vis de l'extérieur mais plutôt dans la façon d'aborder les problèmes qui se posent à nos deux Corps. Il faut reconnaître en effet que, trop souvent, les combats du P.C.M. sont des combats d'arrière garde et que, lorsqu'il s'agit de notre situation professionnelle la sauvegarde du passé tient peut être plus de place dans nos préoccupations que la préparation de l'avenir.

Or, face à l'évolution rapide des problèmes, à la refonte générale des structures, qu'elle implique et qui s'amorce, une telle attitude défensive n'est plus de mise : elle l'est d'autant moins que, dans l'exercice de leurs fonctions, sur le plan local, dans les départements, les organismes régionaux et les services centraux, nos camarades sont des éléments moteurs de cette évolution. Certes la rigidité des structures constitue un frein appréciable, mais sommes-nous sûrs d'être pleinement conscients du moment et de la façon dont se prennent les options concernant notre avenir ? N'arrive-t-il pas trop souvent que nous réagissons lorsque s'institutionnalise une organisation de fait, où nous n'obtenons pas la place que nous estimons devoir nous revenir, alors que chacun aurait trouvé naturel que nous prenions cette place au moment où les problèmes se sont posés ?

Pour l'action à mener, les travaux du groupe « Prospective » constituent un cadre excellent ; mais le prolongement de ces travaux, qui doit constituer la préoccupation essentielle du nouveau Comité, ne peut être qu'une œuvre collective ; l'efficacité du P.C.M., depuis de nombreuses années, a exclusivement reposé sur le dévouement et les sacrifices d'un petit nombre de camarades, les autres se considérant comme déchargés de leurs obligations par le paiement de leur cotisation. Une telle conception n'est plus valable. Pour les grandes options qui seront à prendre au sujet de l'évolution des missions et de l'adaptation des structures, il est essentiel que chacun de nous soit pleinement informé et se sente personnellement concerné. Ceci est d'autant plus important que notre organisation très déconcentrée rend difficile la bonne information globale de chacun et que nous éprouvons souvent des difficultés à situer nos problèmes par rapport à l'activité générale du Corps. Or il y a loin de la prospective en chambre à la mise en place sur le terrain ; les notions, unanimement admises au stade des discussions de principe, sont plus controversées par ceux auxquels elles s'appliquent et, dans la pratique, les évolutions sont généralement à double sens, un engagement nouveau ayant pour contrepartie un dégagement sur d'autres fronts. Dans les choix qu'ils sont amenés à faire, notre Ministre et ses Directeurs devraient pouvoir s'appuyer sur des positions du P.C.M. clairement définies, fondées sur une bonne information de chacun de ses membres et assorties de l'engagement d'en supporter les conséquences négatives.

Vous trouverez par ailleurs dans le présent bulletin, le schéma d'organisation décidé par le Comité : il comporte un élargissement du bureau destiné notamment à permettre une liaison permanente et étroite avec les groupes régionaux. Certaines réunions du Comité seront d'autre part prévues en province, afin qu'un plus grand nombre de camarades puissent participer effectivement aux travaux du P.C.M. C'est à cette participation, à l'engagement personnel de chacun d'entre nous, qu'est subordonnée l'efficacité de son action.



## SCHEMA D'ORGANISATION

### Bureau :

**Boilot, Callot, P Cot, Frybourg, Kervern, Pébereau, Regard.**

### Membres associés :

Sont associés de façon permanente à l'activité du bureau **Abraham, Block, Chapon, Dufour, Tanzi.**

Dans le cadre du bureau chaque membre suivra plus particulièrement l'instruction de certaines affaires et sera le correspondant de deux ou trois délégués de groupes régionaux ainsi tenus étroitement informés de l'activité du bureau

	Liaison avec groupes régionaux	Affaires suivies
<b>Abraham</b>	Paris Orléans	Reforme de la Région Parisienne
<b>Block</b> . . . . .	Bordeaux Toulouse	Missions
<b>Chapon</b> . . . . .	Rouen-Le Mans	Enseignement
<b>Dufour</b> . . . . .	Dijon-Lyon Centre	Structures - Effectifs
<b>Frybourg-Boilot</b> . . . . .	Nord-Nancy	Problemes urbains (1)
<b>Regard</b> . . . . .		Information
<b>Tanzi</b> . . . . .	Marseille Languedoc Roussillon	CNERPEC (2)

(1) En liaison avec **Lacaze.**  
(2) En liaison avec **Sauterey.**

### Conseillers :

Charges pour le compte du bureau de l'instruction de certains dossiers, participent aux réunions du bureau chaque fois qu'une question à l'ordre du jour les intéresse Certains d'entre eux assurent le secrétariat de groupes de travail La liste ci après n'est pas limitative

<b>Cyna</b>	Remunerations accessoires
<b>Deschamps</b>	Reforme administrative
<b>Didier</b>	Prospective
<b>Lacaze</b> . . . . .	Probleme urbains (en liaison avec <b>Frybourg</b> ) Logement
<b>Mathurin</b> . . . . .	Statuts
<b>Rudeau</b> . . . . .	Urbanisme - Liaison avec le Ministère de la Construction
<b>Sauterey</b> . . . . .	CNERPEC (en liaison avec <b>Tanzi</b> ) Autoroutes

### Groupe des « Sages »

**Baudet, Bideau, Bringer, Chauchoy, Huet, Lhermitte, Longeaux, Mathieu.**

Joue un rôle de conseil vis-à-vis du bureau sur les problèmes fondamentaux, notamment ceux touchant à l'orientation générale du Corps

Individuellement, ses membres président des groupes de travail et, vis-à-vis de l'extérieur, servent de porte parole au Comité

## **COMPOSITION DES SOUS-COMITÉS**

à la suite de l'Assemblée Générale extraordinaire du 20 Mars 1964

### **A. — SECTION DES PONTS ET CHAUSSÉES**

#### **Bureau :**

Président : M. **Pébereau**.  
Vice-Présidents : MM. **Cot, Boilot, Callot**.  
Secrétaire : M. **Regard**.  
Trésorier : M. **Frybourg**.

#### **Délégués Généraux :**

MM. **Artigue, Cot, Didier, Dufour, Durand, Frybourg, Huyghe, Mathieu, Rousselot, Sauterey**.

#### **Délégués de Groupe :**

Groupe de Paris : MM. **Abraham, Cambournac, Cyna, Lefoulon, Pébereau, Regard**.  
Groupe du Nord : M. **Dreyfus**.  
Groupe d'Orléans : M. **Merlin**.  
Groupe de Rouen : M. **Mathurin**.  
Groupe de Bordeaux : M. **Josse**.  
Groupe de Clermont-Ferrand : M. **Faure**.  
Groupe du Mans : M. **Bastard**.  
Groupe de Toulouse : M. **Bonnemoy**.  
Groupe de Montpellier : M. **Vian**.  
Groupe de Marseille : M. **Lamoureux**.  
Groupe de Lyon : M. **Costet**.  
Groupe de Dijon : M. **Gaud**.  
Groupe de Nancy : M. **Gaudel**.  
Groupe d'Afrique du Nord : MM. **Boilot et Mailhebiau**.  
Groupe de la France d'Outre-Mer : MM. **Joneaux et Brisson**.  
Groupe des Ingénieurs-Elèves : MM. **Paufique et Perret**.

#### **Délégué de la Section Mines :**

M. **Kervern**.

### **B. — SECTION MINES**

#### **Bureau :**

Président : M. **Callot**.  
Vice-Président : M. **Perrin-Pelletier**.  
Secrétaire : M. **Kervern**.

#### **Délégués :**

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

#### **Délégué de la Section Ponts et Chaussées :**

M. **Regard**.

# PLAIDOYER pour l'INFORMATION

« Tout est au mieux dans le meilleur des mondes possibles ». Serions-nous devenus des Pangloss — C'est l'impression de masse que donne notre Corps — Par contre, au niveau des individus, l'esprit critique donne l'apparence d'un profond malaise qui aboutit, hélas, souvent à la résignation, parfois à la révolte, et rarement à une attitude de lutte constructive.

Il ne convient pas d'accuser les Dieux, ou tout autre, mais nous-mêmes de cet état de fait. L'efficacité de la déconcentration des services, c'est-à-dire des ingénieurs en constitue par certains aspects la faiblesse collective, d'autant que l'évolution technique et économique détériore les valeurs et les connaissances, si elle n'est pas assortie d'une évolution rapide et profonde des structures.

Si l'individualisme conserve toute sa valeur absolue, il ne peut se valoriser que par son insertion, chaque jour plus nécessaire dans le cadre de groupes, à divers niveaux. Le bilan de ces isolements de puissance apparaît lorsque certains problèmes nouveaux se présentent.

Aux quelques grandes questions qui se sont posées depuis vingt ans, les réponses n'ont jamais été satisfaisantes, ni dans le temps, ni dans l'espace. Attendrons-nous que le futur nous soit plus favorable en acceptant le risque de supporter le poids de nos hésitations. Tenterons-nous de nous extraire d'une confortable attitude de passivité pour comprendre que les responsabilités ne sont pas acquises, mais conquises, et ce, pour le bien non d'une minorité, mais pour l'ensemble de la collectivité.

Il est fait appel (la page du Président le souligne), à la collaboration de chacun pour les activités du P.C.M. L'une des plus faciles est l'expression et la divulgation de nos idées. Elle semble facile, si il n'est besoin que d'en croire les critiques et les propositions émises au cours d'entretiens particuliers. Si notre Société est devenue Père de l'image et de la parole, le support de l'idée reste encore l'écrit. La rédaction d'une note nécessite de l'effort, de l'imagination, du courage, et un reste de foi.

Un bulletin professionnel de liaison doit permettre à tous les Ingénieurs et par là même au Corps de s'exprimer et d'affirmer certaines options. Si ce mode d'expression reste vide, il reste à craindre que nous n'ayons rien à communiquer. Dans la recherche difficile d'une Information complète (et il nous reste à cet égard tout à faire) le brainstorming à distance que permet le bulletin doit être un des moyens de retrouver peut-être un enthousiasme commun et une solidarité effective.

« L'Alimentation » du bulletin devient chaque mois plus difficile. Aussi est-il demandé à chacun d'entre nous d'apporter sa collaboration sous toute forme qui lui paraît souhaitable. Le cadre des rubriques instaurées n'est pas limitatif et la « Tribune libre » laisse toute latitude à chacun de s'exprimer.

R. REGARD.

# CIRCULATION ROUTIÈRE

*Nous sommes nombreux à nous féliciter que la Revue du P.C.M. ait publié la note de présentation du Rapport BUCHANAN au Ministre britannique des Transports.*

*Il s'agit, en effet, de véritables considérations prospectives, comme cela a été souligné par M. FRYBOURG, et c'est une raison de plus pour féliciter la Revue du P.C.M. de cette primeur.*

*En passant, signalons l'avance d'une certaine forme de pensée anglosaxonne sur la nôtre, quand il s'agit de la collectivité. J'ai souvent l'occasion de le constater, et ceci tient beaucoup moins au caractère conservateur ou travailliste du Gouvernement qu'au niveau de l'esprit civique de cette démocratie, qui pourrait souvent nous servir d'exemple.*

*A propos de la circulation urbaine, la constatation dominante est que l'automobile ne pose pas seulement un problème de transport, mais qu'elle représente autant, et même davantage, un problème sociologique. C'est à ce niveau qu'il conviendrait de la considérer, d'en dégager une philosophie comportant non seulement des éléments économiques, mais des considérations psychologiques et physiologiques.*

*Il en résulterait certaines orientations politiques, certaines disciplines collectives qui, contrairement à ce que peuvent penser certains esprits myopes, permettraient à l'automobile de nous apporter ce qu'elle doit nous apporter, c'est-à-dire un surcroît de liberté comme l'indique M. GEAIS dans l'article que j'ai le plaisir de chapeauter.*

*L'auteur apporte une contribution originale aux considérations retenues par les experts anglais ; il croit à la vertu de l'organisation, et je ne puis qu'applaudir à cette attitude. Eviter le désordre, la sous-utilisation, génératrice de dépenses, de perte de temps et, surtout, la plus bête des dégradations de la personne humaine, l'usure des nerfs : voilà le devoir dominant des organisateurs du monde de demain. Ces organisateurs devront être groupés en équipes comprenant à la fois des ingénieurs, des administrateurs, et aussi des hommes politiques, puisqu'il s'agit d'associer l'opinion publique à des structures comportant des équipements toujours plus complexes et des règlements souvent fort différents de ceux auxquels on est habitué, justement parce qu'il faut qu'ils suivent les progrès et les possibilités des équipements.*

*L'automobile individuelle ne peut donner la meilleure solution. Le transport en commun dans sa forme actuelle, non plus. Nul doute qu'il existe entre les deux des solutions à la fois puissantes et souples — donc économiques et humaines — possibles aujourd'hui du fait que l'on peut communiquer facilement entre le sol et le véhicule, entre client et voiturier, et qu'on peut stocker et combiner les informations échangées. On peut démontrer que c'est par une injection d'information que l'on trouvera la solution la plus tournée vers l'avenir ; ceci, bien entendu, n'exclut pas les autres mesures qui s'imposent et qui s'imposeront d'autant plus que le niveau d'organisation sera plus élevé.*

*D'où la validité philosophique des idées de M. GEAIS. Dans le même esprit, pour résoudre une partie du même problème, celle qui devrait le plus nous toucher puisqu'elle concerne la fatigue imposée aux travailleurs par le déplacement, il conviendrait d'attaquer sans tarder, avec les ordinateurs, l'étude de l'optimisation des domiciles en fonction du lieu de travail. Quand on aurait mesuré l'importance des économies mises en jeu (en heures de travail), on pourrait trouver le courage d'aborder les problèmes administratifs correspondants et d'expliquer le problème à l'opinion publique pour montrer, là encore, que la bonne organisation, comme les bonnes disciplines collectives, ne conduit pas à une restriction de la liberté, mais à une libération croissante de l'homme.*

Louis ARMAND.

Avril 1964.



## Quelques RÉFLEXIONS au sujet de l'URBANISME et de l'AUTOMOBILE

### L'adaptation de l'automobile à la ville.

1. Le fort intéressant rapport du Steering Group anglais, dont le texte est paru dans un récent numéro du P.C.M., présente, comme il convient dans une vue prospective, de nombreux aspects du problème de l'automobile dans la cité : il néglige toutefois deux événements qui me paraissent très probables :

- une évolution vers un usage raisonnable de l'automobile ;
- le progrès prévisible de l'organisation et de la technique du transport urbain et, notamment, du transport automobile urbain.

2. S'il me paraît exact que la marée montante de l'automobile est encore très loin de battre son plein, il me semble difficile d'admettre qu'on continuera, dans l'avenir, à user de l'automobile comme nous le faisons aujourd'hui, c'est-à-dire de telle sorte que nous ne puissions guère discuter la justesse de l'observation suivante qu'on trouve sous la plume de Robert AUZELLE dans un récent numéro d'Architecture d'Aujourd'hui, consacré aux transports et circulations : « La route... bat tous les records de gaspillage. Gaspillage de vies humaines et de santé, gaspillage de temps et d'argent, gaspillage d'engins et de matériel de toutes sortes. La gestion de cet ensemble complexe — infrastructure, engins et personnes — si elle était confiée à un seul organisme, serait une faillite sans précédent... »

3. D'ailleurs, un progrès considérable du transport urbain, et en particulier du transport automobile urbain, est prévisible à courte échéance, c'est-à-dire dès que l'on aura pris conscience, à la fois, de la gravité de l'insuffisance actuelle de l'industrie du transport public urbain et de la possibilité d'une réforme de son organisation et d'une modernisation de sa technique qui permettront de remédier à cette insuffisance.

La probabilité d'un tel progrès doit être prise en considération dans une étude prospective.

4. Le Steering Group pose donc, à mon avis, très incomplètement le problème de l'urbanisme et de l'automobile, lorsqu'il nous invite à explorer les voies de l'adaptation de la ville à l'automobile sans, en même temps, nous inviter à explorer celles de l'adaptation de l'automobile à la ville.

A mon avis, ces dernières offrent cependant des perspectives très favorables, susceptibles non seulement de remédier à brève échéance aux difficultés de la circulation urbaine, mais encore, ce qui est non moins important, susceptibles de modifier le climat dans lequel se déroulent actuellement les études d'urbanisme et d'agir ainsi heureusement sur certaines orientations concernant le volume et le dessin des cités de l'avenir.

### Le climat des études d'urbanisme.

5. Je veux d'abord souligner comment, du fait de l'automobile, les problèmes d'urbanisme des grandes cités sont abordés aujourd'hui dans un climat où, en même temps que la croyance, justifiée sans doute, en un développement rapide du parc automobile, domine un sentiment d'impuissance devant le désordre de la circulation et l'énorme gaspillage qui en résulte.

Très souvent et d'ailleurs très justement, l'urbaniste, lorsqu'il parle de la cité, la compare à un corps humain ; comme ce dernier, la cité a ses maladies. Or, il est une maladie particulièrement effrayante, très distincte des autres, non pas tant parce qu'elle apporte plus de souffrances ou parce qu'elle achève plus d'existences que les autres, mais parce qu'on n'en a pas encore percé le mystère et parce qu'on sait rarement la guérir. Cette maladie, c'est le cancer. La ville, comme le corps humain, a son cancer : c'est — je reprends une comparaison faite souvent — la prolifération anarchique de l'automobile.

Obsédant malade et médecin, cette maladie exerce — suivant un terme très juste du rapport du Steering Group — « une sorte de fascination ». Et pour que l'analogie soit complète, on ne voit souvent d'autre moyen de lutter contre elle, que de procéder dans le tissu urbain, à des opérations chirurgicales d'une ampleur considérable dont nous savons — par l'exemple de bien des villes américaines — qu'elles guérissent rarement, mais qu'en tout cas, elles laissent de bien laides cicatrices.

Par de tels moyens, nous pourrions échapper — mais dans quel avenir forcément lointain du fait de l'importance et du coût des opérations nécessaires — à la « menace évidente, capable de jeter le trouble au cœur de notre civilisation » que constitue le problème de la circulation automobile.

Malheureusement rien n'est dit, de ce que sera notre sort avant que le remède proposé ait opéré : nous serions donc comme un cancéreux à qui on viendrait dire qu'il existe un remède au cancer, en ajoutant que ce remède coûte si cher, et que de si longs efforts sont nécessaires pour sa mise au point, que le bénéfice n'en sera assuré qu'aux générations futures.

Mais on ne doit pas pousser trop loin l'analogie entre le cancer de la cité et le cancer de l'homme ; la guérison du cancer de l'homme pose de très difficiles problèmes au biologiste et au médecin, qui entraînent avec eux une bonne part du monde savant, dans leur lutte contre la mort ; au contraire, la guérison du cancer de la cité, qui doit être l'affaire de l'économiste et de l'ingénieur, est sans doute une tâche beaucoup plus facile ; elle est d'abord, me semble-t-il, une tâche de démystification.

#### L'économiste et l'automobile dans la cité.

6. Je prêterai volontiers à l'économiste, qui tentera, en ce qui concerne le problème de l'automobile dans la cité, la tâche de démystification nécessaire, les propos suivants : « Il existe, sans doute, des maniaques de l'automobile et de diverses sortes (1). Mais lorsqu'un de nos amis nous déclare qu'il se sert habituellement de sa voiture pour ses déplacements urbains, il n'y a pas lieu de le soupçonner, à priori, d'appartenir à une de ces catégories de maniaques de l'automobile. Bien au contraire, il n'est généralement nul besoin de chercher d'autres raisons, au choix qu'il a fait entre les divers modes de transport urbain qui lui sont offerts, que celles qui guident généralement l'homo-économus (2) ».

Cette simple constatation que, lorsqu'il s'agit de déplacements urbains, le comportement de nos amis, et vraisemblablement celui de tous les autres citoyens, ne résultent que d'une saine appréciation de l'intérêt de chacun, doit avoir de très importantes conséquences ; elle entraîne, en effet, la condamnation de tous ceux qui, nombreux aujourd'hui, persistent à poser le problème du transport urbain qui est celui du déplacement

---

(1) William FAULKNER a décrit l'une d'elles, dans l'Intrus, en parlant de cet Américain « qui n'aime vraiment d'amour que son automobile : ni sa femme, ni son enfant, ni son pays, ni même son compte en banque en premier lieu, mais sa voiture, passant toute la matinée du dimanche à la laver, à l'astiquer, à l'encaustiquer, parce que, en ce faisant, il caresse le corps de la femme qui, depuis longtemps, lui a refusé son lit. »

(2) Bien entendu, les éléments du choix de l'homo-économus ne sont pas uniquement ceux qui sont immédiatement mesurables, c'est-à-dire le prix et la vitesse du transport, mais également sa qualité et son confort qui, quoique moins aisément mesurables, sont cependant en fait très exactement appréciés et d'ailleurs très hautement appréciés.

Une composante de la qualité sera, par exemple, la disponibilité mesurée par le temps moyen qu'il faut attendre pour disposer du moyen de transport dont on a besoin.

rapide, commode et confortable des personnes par quelque moyen que ce soit, sous la forme du faux problème de la circulation de voitures de tourisme, presque vides.

En d'autres termes, contrairement à ce que soutiennent certains, il n'est pas interdit, lorsqu'il s'agit de transport urbain, de raisonner tout simplement en économiste.

7. Il convient donc, dans ce domaine, d'analyser la demande et l'offre, pour comprendre les raisons du désordre actuel de la circulation et pour découvrir les moyens d'y remédier.

L'économiste dira, à ce sujet, qu'en matière de transport urbain, il existe deux aspects *également essentiels* de la demande (3) : il y a, d'une part, une demande de transport de masse à faible prix (transport en commun à itinéraire rigide) et, d'autre part, une demande de transport à itinéraire libre (c'est-à-dire de transport rapide de porte à porte).

Répondre, par l'offre de transports publics convenables, à l'une et l'autre de ces demandes — et non pas à la première seulement — est une nécessité pour toute métropole.

8. Or, si peu de gens mettent en doute la nécessité dans une grande ville d'une organisation satisfaisante des transports de masse, beaucoup comprennent moins bien la nécessité, cependant tout aussi impérative, d'une organisation satisfaisante de transports urbains à itinéraire libre (de porte à porte).

Cependant, c'est bien l'absence d'une telle organisation — car le taxi est souvent trop rare et toujours trop cher — qui explique et justifie l'usage qu'on fait actuellement de la voiture particulière dans la cité.

Le remède aux inconvénients de la situation actuelle consiste donc à réhabiliter le transport à itinéraire libre — assuré trop imparfaitement aujourd'hui par le taxi — en créant un moyen nouveau de transport à itinéraire libre capable, à toute heure de la journée, de répondre d'une manière satisfaisante à la demande.

On offrira alors une contre-partie suffisante aux mesures de restrictions du stationnement qui sont logiques et inévitables — l'ingénieur nous le dira tout à l'heure — et qui ne devront plus être classées parmi ces mesures, « qu'il est difficile et dangereux d'appliquer en démocratie, car elles consistent à empêcher une grande partie de la population de faire ce qu'elle ne condamne pas ».

9. Le mode de transport nouveau qu'il convient de créer devra avoir comme caractéristiques :

- d'offrir, à toute heure, une disponibilité suffisante que n'offrent actuellement ni l'autobus, ni le taxi,
- d'assurer le transport à itinéraire libre (de porte à porte), comme le fait actuellement le taxi,
- de coûter un prix du même ordre que celui que coûte l'usage de la voiture particulière, *donc nettement plus faible que celui du taxi (4), ce qui ne peut être obtenu qu'en partageant la dépense de salaire du chauffeur entre deux, trois ou quatre clients, c'est-à-dire par un transport en commun.*

Ce moyen de transport nouveau aura donc certaines caractéristiques du transport en commun, mais essentiellement les caractéristiques du transport à itinéraire libre ; il s'appellera donc : transport en commun à itinéraire libre ou TECIL.

---

(3) Entre ces deux demandes extrêmes, existe virtuellement toute une gamme de demandes non satisfaites actuellement, mais qui devront l'être dans l'avenir, et qui correspondent à des services de qualité croissante à partir de la qualité relativement médiocre du transport par autobus, à des prix croissant jusqu'au prix très élevé, du transport individuel assuré aujourd'hui par taxi. Mais la diversité de cette demande est aujourd'hui masquée par le fait que l'offre est très peu éventailée puisqu'elle se réduit en fait aux autobus et aux taxis.

(4) A Paris, le taxi coûte 50 centimes du kilomètre, plus une prise en charge. Si on tient compte de cette prise en charge, le prix du kilomètre en taxi est en moyenne de l'ordre de 70 centimes. Il est donc environ le double du prix du kilomètre en voiture particulière de série de 8 à 10 CV de puissance fiscale.

## L'ingénieur et l'automobile dans la cité.

10. Je prêterai volontiers à l'ingénieur qui tentera, en ce qui concerne le problème de l'automobile dans la cité, la tâche de démystification nécessaire, les propos suivants : « Il est grand temps, écrit M. DELOUVRIER, que les urbanistes épousent l'automobile. Certes, lui répondra l'ingénieur, mais à condition qu'il ne s'agisse pas de l'automobile de grand-papa. Prenons garde, en effet, que l'industrie du transport automobile urbain n'a pas encore épousé son siècle. »

Cette industrie du transport automobile urbain a certes tiré le bénéfice de la première révolution technique « celle qui consiste à remplacer le muscle de l'homme ou de l'animal par de l'énergie » (Louis ARMAND) ; par contre, elle n'a pas encore profité de la deuxième révolution technique : la révolution cybernétique, qui doit permettre de tirer un rendement convenable de l'énergie dont nous l'avons dotée.

A ce point de vue, l'industrie du transport automobile est curieusement en retard sur d'autres industries de transport, sur le chemin de fer ou sur l'aviation par exemple.

Imagine-t-on, en effet, le chemin de fer ou l'aviation sans la densité et la qualité des circuits d'information dont ils disposent ?

Imagine-t-on l'exploitation d'une gare de chemin de fer sans la concentration, entre les mains d'un seul homme, d'une part de toutes les informations concernant la circulation des trains et, d'autre part, des commandes des aiguillages et des signaux qui lui permettent, grâce au service d'un robot, de former rapidement l'itinéraire convenable pour chacun des trains, puis de lui ouvrir la voie en toute sécurité (5) ?

Ne voit-on pas qu'il n'y aurait pas d'aviation commerciale, même s'il existait des avions absolument identiques aux avions actuels, en ce qui concerne le dessin et la résistance de leurs cellules, ou la puissance de leurs réacteurs, mais si ces avions étaient dépourvus des moyens de disposer des renseignements météorologiques et de recevoir les ordres des tours de contrôle, et s'il n'existait pas cette infrastructure que nous connaissons qui permet la météorologie et l'exploitation des aérodromes ?

N'est-il pas évident que l'aviation commerciale ne pourrait tirer qu'un faible rendement de la puissance dont on l'aurait dotée, qu'elle devrait pratiquer des prix très élevés et serait, pour des raisons économiques, condamnée à stagner, si l'ingénieur n'avait, dans le domaine de l'aéronautique, complété la première révolution technique par la seconde, c'est-à-dire s'il n'avait su doter l'aviation de l'équipement cybernétique que nous connaissons ?

Et ne voit-on pas alors, par un rapprochement qui s'impose naturellement à l'esprit, que c'est faute de bénéficier des avantages de cette seconde révolution technique que le transport automobile urbain ne tire qu'un faible rendement de son énorme puissance, finalement gaspillée, qu'il aboutit à la pratique de prix très élevés et, en conséquence, à la stagnation ?

11. Quelques observations qu'on peut faire quotidiennement nous mettrons sur la voie des réformes qu'il faut entreprendre pour faire cesser cette situation.

Que penser, par exemple, de cet homme qui a laissé sa voiture au garage et attend en vain un taxi tandis que, parmi les nombreux taxis qui défilent devant lui, incomplètement occupés, beaucoup passeront tout à l'heure au point où il désire se rendre ? L'homme n'est pas informé de l'itinéraire des taxis, les chauffeurs des taxis ne sont pas informés du point où l'homme désire se rendre et cette double ignorance suffit à créer une situation absurde, mille et mille fois répétée.

De même, on voit que les taxis ont un taux d'occupation aussi faible que celui des voitures particulières et que chaque personne transportée dans un taxi occupe autant de place sur la chaussée que si elle utilisait une voiture particulière.

---

(5) Sait-on que, dans la modernisation du chemin de fer que constitue le remplacement de la traction vapeur par la traction électrique, le coût de l'équipement des télécommunications et de la signalisation, qui réalisent les circuits d'information, est aussi élevé que celui des caténaires qui apportent l'énergie ?

N'est-il pas évident, dans ces conditions, qu'un réseau d'information convenable permettrait de faire cesser ces anomalies, en groupant deux ou trois clients qui suivent le même itinéraire, dans un véhicule de capacité double ou triple de celle du taxi, mais d'encombrement égal ?

L'ingénieur retrouve ainsi, par les voies qui lui sont propres, la nécessité de créer un nouveau mode de transport que l'économiste a défini avant lui, comme un transport en commun à itinéraire libre.

12. Le fonctionnement correct d'un moyen de transport dépend du bon fonctionnement des installations terminales (garages pour le matériel de transport lorsqu'il est inemployé, embarcadères ou débarcadères pour les personnes et les marchandises). Il est essentiel que ces installations terminales, convenablement conçues, soient normalement utilisées.

Cela vaut, en particulier, pour les transports automobiles urbains, dont le fonctionnement correct exige, d'une part, des garages pour y laisser les voitures lorsqu'elles sont inutilisées et, d'autre part, des trottoirs pour servir d'embarcadères et de débarcadères.

Ce n'est que par tolérance que le stationnement des véhicules sur la chaussée, le long des trottoirs, peut être autorisé, mais dans la mesure seulement où il ne réduit pas le débit de la voirie et aussi dans la mesure où il ne gêne pas le fonctionnement des embarcadères et débarcadères que sont les trottoirs.

Si l'on veut tirer de l'infrastructure urbaine tout le parti possible, et obtenir un fonctionnement rationnel et un rendement satisfaisant des transports automobiles urbains, il est donc nécessaire de rétablir le rapport qui s'impose entre le débit de la voirie, la capacité des embarcadères et des débarcadères et celle des garages de voitures.

Pour cela, la première mesure à prendre consiste à restreindre sérieusement la tolérance en matière de stationnement des véhicules sur la chaussée.

#### **Le transport en commun à itinéraire libre.**

13. La nécessité de ce mode de transport nouveau que sera le transport en commun à itinéraire libre apparaît donc à l'économiste et à l'ingénieur, dès leurs premières réflexions au sujet de l'adaptation de l'automobile à la cité.

Pour fixer les idées, je décrirai sommairement ce mode de transport nouveau : il sera caractérisé essentiellement, d'une part, par le fait qu'il disposera d'un réseau d'information et, d'autre part, — ceci sera rendu possible par l'existence du réseau d'information — parce qu'il utilisera des véhicules d'une capacité très supérieure à la capacité des voitures de tourisme que sont les taxis actuellement utilisés individuellement.

14. *Le réseau d'information* : en premier lieu, le réseau d'information aura pour but de permettre à un même véhicule de charger simultanément ou successivement plusieurs clients se déplaçant le long du même itinéraire.

Dans ce but, des équipements, qui seront réalisés (6), rendront possible quasi instantanément un échange d'informations codées entre conducteurs et usagers (par optique ou par radio) : le conducteur ayant déjà chargé un premier client fera connaître l'itinéraire qu'il suit et le second client éventuel à terre fera connaître la destination où il désire se rendre. A l'issue de cet échange d'informations, le contrat de transport sera conclu s'il s'avère que l'adresse où désire se rendre le second client est desservie par l'itinéraire que suit le chauffeur.

Le chauffeur en sera averti par un signal et viendra se ranger auprès du second client, pour le prendre en charge.

Les stations seront les points où les clients se posteront pour héler un véhicule au passage, leurs appels se faisant en actionnant, par exemple, un cadran téléphonique.

---

(6) Equipements à terre à la disposition des clients et équipements dans les véhicules à la disposition des chauffeurs.

Les stations seront d'ailleurs dotées de l'équipement qui permettra d'émettre ces appels et de les confronter avec les informations que les chauffeurs fourniront sur les itinéraires qu'ils suivent. Une station émettra le signal, dont il a été parlé plus haut, lorsque cela sera possible, c'est-à-dire lorsqu'il se trouvera à la station un usager susceptible d'être pris en charge par un véhicule qui passe devant la station.

Dans une deuxième étape, une centralisation des diverses informations pourra permettre à des dispatchers de donner des directives ou d'imposer des ordres aux conducteurs, dans le but de favoriser une utilisation optimum de leurs véhicules.

Enfin, dans une ultime étape, un robot pourra être substitué aux dispatchers.

15. *Le code* : le langage codé simple et pratique nécessaire au fonctionnement du TECIL est un élément essentiel du système.

Il pourra être contenu entièrement dans un dictionnaire ou indicateur de poche de *très petit* format qui donnera, en face de chaque adresse, le numéro de code correspondant à chaque adresse. Il pourra aussi être affiché dans les stations.

Pour utiliser le transport en commun à itinéraire libre, il suffira de consulter un indicateur de poche ou une affiche. Il est d'ailleurs évident que, très rapidement, les usagers n'auront qu'exceptionnellement à le faire, car ils auront en mémoire les numéros de code des adresses où ils se rendent habituellement (7).

16. *Les véhicules* : d'une manière plus évidente encore que par l'apparition des stations d'appel, le transport en commun à itinéraire libre se manifestera par l'apparition, dans le flot de la circulation urbaine, d'un nombre important de véhicules d'un type actuellement inutilisé pour le transport public (autrement que pour des besoins très particuliers : service des hôtels, par exemple) : on appelle souvent ces véhicules, des minicars.

Tous les grands constructeurs d'automobiles en fabriquent en série : leur prix ne dépasse pas celui des voitures de tourisme quoique leur capacité de transport soit très supérieure pour un encombrement égal.

Ces véhicules seront équipés pour transporter deux, trois ou quatre groupes de personnes, chaque groupe comprenant une, deux ou trois personnes.

17. *La réhabilitation du transport public à itinéraire libre par le TECIL* : Cette réhabilitation apparaîtra de diverses manières (sous un aspect à la fois technique et économique) :

- par la possibilité d'accroître la vitesse de la circulation, puisqu'un même volume de trafic à itinéraire libre sera assuré par un plus petit nombre de véhicules, et que le nombre des véhicules, circulant simultanément à l'heure de pointe, pourra être réduit dans de fortes proportions (disons de 20 à 25% pour fixer les idées) ;
- par une disponibilité convenable du transport public, puisqu'un même nombre de véhicules offrira un nombre de places deux ou trois fois plus grand (8) ;
- par un abaissement des tarifs actuels du transport à itinéraire libre ;
- en conséquence de cet abaissement, par l'amélioration du bilan des entreprises (sociétés ou artisans) qui verront croître l'importance de leur clientèle et de leur chiffre d'affaires, sans que leurs dépenses croissent dans la même proportion ;
- finalement, sous la forme d'une réhabilitation des entreprises elles-mêmes, dont l'esprit malthusien devrait disparaître en conséquence de la modernisation de leur industrie.

---

(7) Il sera donc finalement très simple de se servir d'un transport TECIL, beaucoup plus simple que de se servir des autobus ou du métro : pour se servir de ces derniers, il faut non seulement se référer à des indicateurs faisant correspondre à chaque adresse une station de métro ou un numéro d'autobus, mais aussi à des plans pour connaître les correspondances. Bien entendu, il faut connaître aussi la topographie des couloirs du métro, etc. L'utilisation des transports en commun d'une grande ville exige donc — on le sait bien — un long et difficile apprentissage. Il n'en sera pas de même pour le TECIL.

(8) Tout se passera comme si, conservant le même nombre de chauffeurs qu'actuellement, on disposait de deux ou trois fois plus de taxis qu'actuellement.

## CONCLUSIONS

a) Deux positions extrêmes sont adoptées parfois au sujet du transport urbain dans les grandes villes :

- certains envisagent que, dans un avenir, idéal selon eux, tous les déplacements seront effectués en voiture privée ;
- d'autres voudraient, au contraire, qu'une organisation puissante de transport public soit chargée exclusivement de tous les transports urbains.

La première solution est dangereusement utopique (9) ; la seconde est réalisable mais non souhaitable car, quelle que soit la qualité du transport public offert, il restera toujours des cas nombreux où on trouvera un *réel* avantage à se servir de sa voiture privée dont l'usage doit alors être possible.

Dans l'avenir, comme aujourd'hui, les transports urbains seront donc pour une part des transports publics et pour une autre part des transports en voitures particulières, et le vrai problème est d'obtenir — autant que possible sans contrainte et, en tout cas, avec le minimum de contrainte — la répartition optimum du trafic entre les uns et les autres, compte tenu des possibilités réellement offertes par l'infrastructure urbaine dont on dispose.

b) Bien entendu, il ne s'agit nullement de se contenter définitivement de l'infrastructure dont on dispose : il convient, au contraire, de l'améliorer progressivement pour permettre une circulation plus importante et surtout plus rapide.

Mais, dans chacun de ses états successifs, l'infrastructure doit être utilisée rationnellement grâce à une coordination rigoureuse des décisions concernant la vitesse de la circulation, qui ne doit jamais descendre au-dessous d'un *taux minimum qu'il faut considérer comme la caractéristique essentielle de la qualité du transport urbain*, — le volume et la répartition du flot des véhicules, — la nature et les dimensions des véhicules admis à circuler en ville, — la tolérance en matière de stationnement des véhicules sur la chaussée, — et enfin, les autorisations d'établissement de garages ; toute incohérence dans ce domaine — ce fut le cas lorsqu'on a laissé s'établir un stationnement abusif sur les chaussées (10) — se paie par un désordre extrêmement coûteux.

c) La répartition optimum du trafic entre transports en voiture particulière et transports publics est loin d'être atteinte aujourd'hui où, compte tenu de la consistance actuelle de l'infrastructure, le volume des transports par voitures particulières est vraiment excessif.

Cette situation se prolongera et même s'aggravera tant qu'on n'aura pas remédié à l'insuffisance, parfois choquante (11) des transports publics urbains : la réhabilitation de ces derniers est donc aujourd'hui nécessaire.

d) La réhabilitation la plus urgente est celle du transport public à itinéraire libre. Elle apportera, en effet, la contre-partie la plus facilement admise à l'abandon de

---

(9) Les rapporteurs anglais en conviennent ; ils écrivent, en effet : « On ne peut, ailleurs que dans les petites villes, rendre possibles tous les déplacements de voitures particulières ; il faut s'en remettre pour une part au transport en commun. » N'en résulte-t-il pas qu'une grande ville peut être définie comme une ville qui justifie une organisation de transports publics et que la nature, la puissance et la qualité des transports publics fournissent finalement une des meilleures mesures de l'importance des villes ? Par exemple, n'a-t-on pas communément le sentiment qu'une ville gravite, en quelque sorte, un échelon hiérarchique, lorsqu'elle se dote d'un métropolitain ?

(10) André Sauvy, dans un article de la Revue Française de l'Energie d'octobre 1962, a bien montré les conséquences sur la circulation des autorisations de stationnement, accordées « sous la pression mal éclairée des intérêts ».

(11) Notons à Paris, par exemple, la rareté des taxis qu'on ne trouve jamais lorsqu'on en a besoin, leur prix élevé, la fréquence insuffisante des autobus et l'irrégularité de leurs passages, la lenteur de tous les transports publics automobiles (taxis et autobus) englués dans le flot des voitures privées, l'inconfort des couloirs et escaliers du métro, la bousculade sur les quais de ce métro et la compression des voyageurs debout dans les voitures aux heures de pointe...

la voiture particulière ; au contraire, on est à peu près sûr de l'échec, si on se borne à inviter les usagers de voitures particulières à renoncer à s'en servir pour prendre l'auto-bus ou le métro.

e) Mais il est également nécessaire de réhabiliter le transport de masse qui, actuellement, s'exécute dans des conditions d'inconfort ou d'inconfort qui constituent un des pires inconvénients de la vie dans les grandes agglomérations et finalement, un des obstacles les plus sérieux à leur développement harmonieux.

f) Pour satisfaire la demande réelle, la réhabilitation des transports urbains se traduira par une offre plus équilibrée qu'aujourd'hui, où rien n'existe en dehors des deux types extrêmes de transport, qui sont le transport en commun à itinéraire rigide, d'une part, et le transport individuel de l'autre.

g) Il est essentiel de tenir compte de la probabilité de la réhabilitation des transports publics, et particulièrement de la réhabilitation des transports à itinéraire libre, aussi bien pour fixer le choix des objectifs à court terme de l'urbanisme que pour fixer le volume et le dessin des cités de l'avenir. Il est grand temps que l'urbaniste échappe à la « fascination » qu'exerce aujourd'hui sur lui le cancer des villes : il dessinera alors les cités de l'avenir pour des hommes — possesseurs d'autos certes — mais non pour des autos, imposant aux hommes d'intolérables servitudes.

h) Concernant la possibilité de trouver une solution aux problèmes techniques que posera la réhabilitation des transports, il convient de citer Louis ARMAND qui, dans son Plaidoyer pour l'avenir, écrit : « Ce qui est nécessaire est possible. Une loi que nous avons rencontrée souvent veut que la technique

1° qui crée des problèmes

2° apporte en même temps le moyen de les résoudre

3° à condition que l'organisation soit à la hauteur de l'équipement ».

i) Concernant la nature des difficultés qu'on rencontre réellement pour adapter l'automobile à la cité, il convient de citer André SAUVY qui écrit : « Au-dessus de toutes mesures techniques, il n'y aura aucune solution tant que l'opinion ne sera pas correctement informée et que la presse et la radio continueront à projeter des mirages », et aussi : « Le problème de la circulation est un problème de clairvoyance, c'est-à-dire de courage, les deux termes étant, en matière sociale, à peu près synonymes ».

j) La réhabilitation des transports publics, et en particulier des transports automobiles, n'exclut pas le recours à d'autres moyens pour améliorer la qualité des transports dans la cité.

Un nouvel urbanisme adaptant la ville à l'automobile est évidemment naturel et nécessaire mais ses réalisations, très coûteuses, seront lentes.

Quant à l'aménagement des horaires de travail, il présente, sans aucun doute, l'intérêt indiscutable d'atténuer les pointes du transport urbain et finalement, d'améliorer les conditions de ce transport et d'en réduire le prix.

On ne peut, cependant, aller trop loin dans ce domaine sans compliquer la vie de la cité et risquer finalement une perte de rendement économique.

k) Si on la compare aux autres moyens dont on dispose pour améliorer les transports de la cité, la réhabilitation des transports publics s'en distingue par ce qu'elle seule semble susceptible de donner des résultats à court terme. Elle constitue notre plus grande chance de supprimer rapidement le désordre actuel et de voir apparaître l'espoir de passer, sans trop de difficultés, la période transitoire inévitable, avant que ne soit atteint, dans le cadre des villes de l'avenir adaptées à l'automobile, un équilibre nouveau qui caractérisera le siècle prochain.

1) Les rédacteurs du Steering Group ont adopté le ton qui convient pour parler des problèmes de l'automobile dans la cité. Ce ton est sans doute un peu dramatique, mais c'est précisément pour cela qu'il est convenable.



Les rédacteurs du Steering Group ont raison de considérer que « le problème de la circulation constitue une menace évidente, capable de jeter le trouble au cœur de notre civilisation », et de se déclarer « atterrés par l'ampleur de la crise qui se prépare ».

De même, ils ont raison de parler de l'automobile comme « d'un monstre capable de grands ravages, mais que nous aimons tendrement ».

Il ne dépend cependant que de nous de modifier l'emploi que nous faisons aujourd'hui de l'automobile pour éliminer, en ville d'abord, les ravages qu'elle cause, tout en conservant la liberté qu'elle nous procure et qui nous la fait aimer.

Pour cela, il faut admettre que la liberté, dans ce domaine comme ailleurs, ne s'obtient pas sans une certaine discipline.

Il est donc essentiel que certains, trop nombreux aujourd'hui, cessent de parler et d'agir comme si, la fortune du pays étant liée à celle de l'automobile, la fortune de l'automobile était liée elle-même à la possibilité, pour chacun, d'user de sa voiture, en toute circonstance, sans aucune restriction.

Je crois, moi aussi, au développement et à la fortune de l'automobile, mais je crois qu'ils seront liés à l'usage raisonnable qu'on en fera.

Une étude prospective doit déterminer quel sera finalement cet usage et quelles conséquences heureuses en résulteront : elle nous apprendra comment éviter d'être asservis à la machine que nous avons créée, et comment, au contraire, mériter le grand bienfait que doit nous apporter l'automobile, c'est-à-dire un surcroît de liberté.

Robert GEAIS,  
Ingénieur en Chef  
des Ponts et Chaussées Hors Cadre.

# AMÉNAGEMENT du TERRITOIRE

## La CANALISATION de la MOSELLE

La Moselle canalisée pour la navigation des unités rhénanes va être prochainement inaugurée par les Chefs des trois Etats riverains qui ont collaboré à son aménagement. A cette occasion il paraît intéressant de donner dans ce bulletin quelques indications sur cet important travail.

Aussi loin qu'on monte dans l'histoire, c'est-à-dire depuis la conquête des Gaules par les Romains, on trouve trace d'une navigation sur la Moselle ; Tacite en parlait déjà, des inscriptions lapidaires sur la corporation des bateliers sont conservées précieusement à Metz.

Cette navigation s'est poursuivie dans le cours des temps ; Turgot se plaignait qu'elle fut surtout entravée par les péages. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle des épis, que l'on trouve encore régularisèrent les profondeurs du lit. Mais l'apparition du chemin de fer au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle devait mettre fin à toute navigation sur une rivière à courant libre et à faible débit.

En 1865 sont entrepris les travaux de canalisation de la Moselle de Frouard (jonction avec le Canal de la Marne au Rhin) jusqu'à Thionville ; ils furent interrompus par la guerre de 1870, et finalement la rivière ne fut canalisée que jusqu'à Metz. Aussitôt après cette guerre, l'aménagement de la rivière est repris vers l'amont de Toul à Epinal, sous le nom de canal de l'Est (Branche Sud) canal qui au-delà vers le Sud relie la Moselle à la Saône. En 1930 la rivière est canalisée de Metz à Thionville sous le nom de canal des Mines de Fer de la Moselle.

Ainsi à la veille de la dernière guerre, la Moselle, affluent du Rhin, présentait ce caractère paradoxal d'être navigable dans ses cours moyen et supérieur, et de n'être reliée aux autres rivières navigables que par des canaux artificiels (canal de la Marne au Rhin et Canal de l'Est). Les bateaux ne pouvaient passer directement de la Moselle dans le Rhin, artère majeure de la navigation en Europe Occidentale.

Cette situation, conséquence évidente du découpage politique de l'Europe à l'époque, était fort préjudiciable à l'industrie lourde de Lorraine, desservie seulement par des voies navigables d'un tracé détourné avec un gabarit (300 T) défini au milieu du siècle dernier.

\*

Après de longues négociations, une convention est intervenue le 27 octobre 1956 entre les trois Etats intéressés (France, Grand Duché de Luxembourg et République Fédérale d'Allemagne), pour mettre fin à cette situation et réaliser une voie navigable accessible en tout temps aux bateaux rhénans, entre le confluent du Rhin (Coblence) et Thionville.

Cette convention stipulait que les travaux seraient réalisés par une Société internationale dont le capital de 102 millions de Deutsch mark était réparti entre la République Française (50 millions) la République Fédérale (50 millions) le Grand Duché (2 millions). Cette Société aurait pour objet le financement de l'aménagement de la Moselle entre Thionville et Coblence.

La dépense serait répartie à raison de 248 millions de Deutsch mark pour la France, 120 millions pour la République Fédérale, 2 millions pour le Grand Duché et les dépenses supplémentaires supportées par la France et l'Allemagne dans la proportion de 250 à 120 millions. L'étude des projets et la réalisation des travaux sont réalisés par les Services nationaux de la navigation, chacun sur son territoire, le service de Navigation de Nancy donc sur le territoire français. La Société Internationale assure le contrôle des dépenses, l'approbation des projets, et la coordination nécessaire entre les Services, pour conserver à la voie son homogénéité sur toute sa longueur.

La convention internationale stipulait en outre que la France se chargerait de l'aménagement de la Moselle entre Thionville et Metz avec les mêmes caractéristiques qu'à l'aval. Ces derniers travaux qui correspondent à la mise au gabarit de 1.500 T du Canal des Mines de Fer de la Moselle sont réalisés par le Service de navigation de Nancy dans les conditions habituelles pour les travaux réalisés par l'Etat.

Enfin pour donner à la voie sa pleine valeur, il fallait aménager les ports nécessaires. En France ceux-ci sont réalisés par des concessionnaires pour les ports publics et par des Sociétés privées pour les autres ports. Ce sont de l'aval vers l'amont le port de Thionville-Illange, le port de l'Orne, le port d'Hagondange et le port de Metz.

\*\*

De Thionville à Coblenze, il y a 270 km en suivant la Moselle, qui descend de la cote 148,90 dans la traversée de Thionville, à la cote 59,60 au confluent avec le Rhin. 206 km sont situés en Allemagne, 36 km forment frontière entre la République Fédérale et le Grand Duché, 1 km forme frontière entre la France et le Grand Duché et 27 km sont entièrement en France.

La dénivelée de 89,30 m est franchie par 14 écluses accolées chacune à un barrage.

La section Metz-Thionville est longue de 29 km et la dénivelée de 16,38 m est rattrapée par quatre écluses.

Entre la frontière franco-allemande et le Rhin, le projet a nécessité la construction de 12 écluses et de 11 barrages (le barrage le plus en aval de Coblenze a été construit pendant la dernière guerre). Sur le territoire français, l'aménagement de la partie internationale a comporté la construction de 2 écluses et 2 barrages, dont le barrage d'APACH qui, à l'amont immédiat de la frontière franco-allemande, est à cheval sur la frontière franco-luxembourgeoise. Entre Metz et Thionville les 3 barrages préexistants ont été conservés et quatre écluses au gabarit rhénan sont construites au droit des quatre écluses (dont deux sur une même dérivation) à petit gabarit du Canal des Mines de Fer de la Moselle.

Les deux biefs français de la partie internationale sont parmi les plus courts de l'aménagement (11 km et 17 km). La vallée présente en effet un aspect tout différent ; étroite et profonde en Allemagne, elle s'élargit brusquement en France et le lit majeur, qui était sensiblement confondu avec le lit mineur en Allemagne, atteint une largeur de 3 km en aval de Thionville.

Le réhaussement du plan d'eau produit par les barrages crée ainsi rapidement des difficultés importantes (Réhaussement de la nappe phréatique, inondations des caves et des égouts, etc...)

C'est pourquoi la chute des deux écluses françaises est plus faible que celle de la plupart des ouvrages allemands, et les biefs moins longs. Les chutes de Koenigsmacker et d'Apach sont respectivement de 3,90 m et 4,40 m.

Pour les mêmes raisons les chutes entre Thionville et Metz sont également modérées 4,28 m à Thionville, 4,35 m à l'Orne, 3,15 m à Talange, 4,60 m à Metz.

Alors qu'en aval de Thionville la voie navigable, sur la presque totalité de son cours, est établie dans le lit mineur même de la rivière, entre Thionville et Metz, pour faciliter l'établissement de ports en bordure, elle est établie en dérivation sur plus de la moitié de la longueur.

\*\*

Les deux barrages de Kœnigsmacker et d'Apach sont d'un type assez classique qui a été défini par les seules considérations de coût minimum d'établissement et de facilités d'entretien. Ces barrages ne comportent aucune passe navigable, et les bateaux empruntent tout le temps les écluses.

En effet ce n'est qu'en période de crue que le débit de la rivière permettrait de naviguer à courant libre dans la rivière et la durée de ces crues est trop brève (quelques jours à chaque fois) pour justifier l'aménagement de passes navigables aux barrages. La largeur de passes a donc été déterminée uniquement pour obtenir un coût minimum, la hauteur des superstructures déterminée uniquement pour que les appareillages soient au-dessus des plus hautes crues, les radiers arasés uniquement pour offrir une section suffisante à l'écoulement des crues.

On a constaté après concours pour le barrage de Kœnigsmacker que le type de bouchure le plus simple et le plus économique était la vanne segment ; celle-ci présente l'avantage d'une grande robustesse et d'un entretien aisé, mais l'inconvénient d'un déversement inférieur qui n'évacue pas les corps flottants et permet difficilement le réglage du niveau de retenue. La faible hauteur de retenue des barrages ne permettant pas d'envisager de munir le segment d'un volet supérieur, on a adopté deux passes segment de 5 m de hauteur de bouchure, qui ont été complétées par deux passes munies de vannes clapets plus difficiles d'entretien mais qui assurent le déversement supérieur et le réglage du niveau ; le seuil des vannes clapets a d'ailleurs été placé à 1,50 m au-dessus du radier des passes segment, de manière à être au-dessus du niveau aval en étiage, ce qui en facilite la visite.

Le projet du barrage d'Apach a ensuite été établi par analogie avec celui du barrage de Kœnigsmacker, sauf que la largeur dont on disposait étant moindre, on a réalisé deux passes segment de 5,80 m de hauteur et une seule passe clapet.

En Allemagne où le problème se posait différemment du fait des plus grandes hauteurs de chutes, qui varient en général de 6 à 9 m, les vannes secteur à effacement dans le radier ont été adoptées, la hauteur de chute permet de placer les articulations de la vanne au-dessus du niveau statique aval.

Ces chutes plus importantes et le débit moyen plus élevé en aval du confluent de la Sarre ont justifié d'accoler à onze sur douze des barrages une usine hydro-électrique ; la production annuelle totale de celles-ci sera d'environ 800 millions de kwh.

Si les usines sont construites en même temps que les ouvrages de navigation, leur financement et leur exploitation ultérieure sont assurés par une société créée spécialement à cet effet, et ce financement n'a pas été compris dans celui des travaux de canalisation.

En France il n'y avait pas la place d'implanter une telle usine au droit du barrage d'Apach ; à Kœnigsmacker la trop faible chute ne justifiait pas économiquement la construction d'une telle usine.



Si les barrages présentent donc de sensibles différences entre la partie allemande et la partie française de la Moselle, les écluses par contre présentent les mêmes dimensions utiles pour assurer l'homogénéité de la voie navigable.

Lorsque la convention internationale a été élaborée, il était prévu que les écluses, larges de 12 m, permettraient le passage d'un automoteur rhénan remorquant un chaland, soit une longueur totale de 165 m. A ce moment, le poussage est apparu sur le Rhin et l'on est parvenu à adapter les projets pour permettre aux convois poussés rhénans de naviguer sur la Moselle.

La longueur utile des écluses a été ainsi fixée définitivement à 176 m ce qui permet d'y admettre des convois de bateaux d'une longueur totale de 170 m et des convois poussés d'une longueur hors tout de 172 m.

A l'enfoncement prévu de 2,50 m, on pourra ainsi faire passer sur la Moselle des convois d'une charge utile supérieure à 3.000 T.



*Barrage — Derivation et écluse de KœNIGSMACKER*

Les 5 écluses de Metz à Kœnigsacker sont de construction analogue, les bajoyers sont en béton massif et fondés dans la maïne qui constitue le substratum de la vallée, le radier du sas est une dalle mince en béton arme perforée d'évents. Le remplissage et la vidange du sas sont assurés par deux aqueducs, un dans chaque bajoyer, commandés par des vannes à chaque extrémité, et qui communiquent avec le sas par des larrons d'ouverture et d'espacement variable. La disposition des larrons a été étudiée sur un modèle réduit réalisé par le Service, de manière à obtenir une montée ou une descente de l'eau dans le sas, quasi uniforme sur toute la longueur de celui-ci.

Chaque écluse représente environ 20 000 mètres cubes de béton.

Les portes amont et aval sont des portes busquées, les vannes sont des vannes à vantaux. La manœuvre des portes et des vannes est assurée par des vérins oleo hydrauliques. Ces manœuvres sont commandées depuis une cabine située sur tète aval de l'écluse. Le remplissage ou la vidange du sas se font en cinq minutes. Les ouvertures ou fermeture des portes en une demi minute.

L'écluse d'Apach présente quelques différences quant au Génie Civil car elle est fondée sur un terrain de très mauvaise qualité. C'est un grès contenant de très importantes poches d'argile extrêmement plastique et dont les éléments gréseux sont fracturés par suite d'une grande faille, par ces fractures remonte une eau artésienne scléreuse dont le niveau piézométrique se situe à environ 10 m au-dessus des fondations de l'écluse. On a donc été amené à fonder l'écluse sur un radier général étanche en béton arme, ce qui a conduit à réaliser les bajoyers également en béton arme.

Le bajoyer a une hauteur de 8,50 m et une épaisseur en tète de 1,50 m, en partie basse, il se divise en un élément vertical d'un mètre d'épaisseur côté sas et un élément

inclinaison de même épaisseur supportant le poids des terres ; la cavité entre ces deux éléments constitue l'aqueduc d'alimentation de l'écluse. L'acier employé pour les armatures est de l'acier Tor à raison de 23 kg/m<sup>3</sup>.

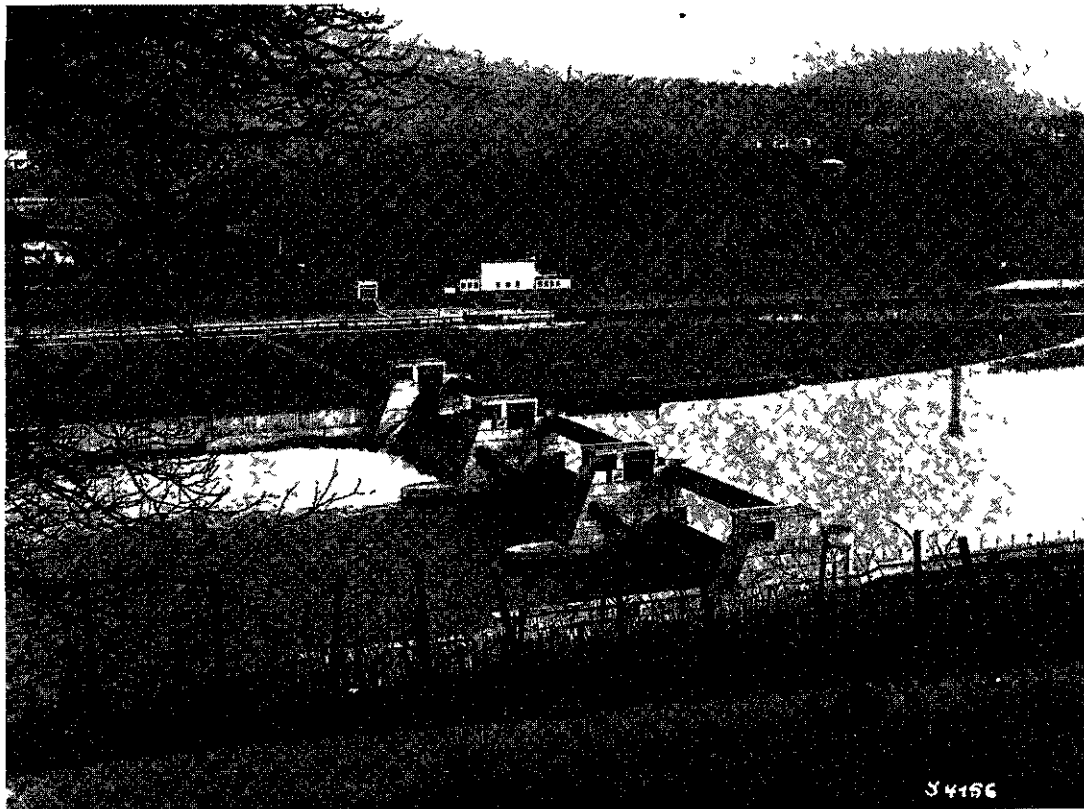
Chaque écluse est équipée à l'amont et à l'aval d'un avant-port.

Celui-ci est bordé d'un côté par un quai (mur-guide) généralement en palplanches métalliques, placé dans l'alignement d'un bajoyer et destiné à guider l'entrée des convois poussés dans l'écluse ; de l'autre côté de l'avant-port, il y a soit un quai, soit des ducs d'Albe, raccordés par une glissière au bajoyer correspondant, et qui permettent l'amarrage des bateaux en attente d'entrer dans l'écluse.

\*



*Le premier bateau rhénan entrant dans l'écluse d'ARACH*



*Barrage d'APACH (au second plan l'écluse et l'avant-port amont)*

Outre la construction des ouvrages, les travaux ont nécessité des terrassements et des dragages importants pour aménager le chenal.

Celui-ci a en principe une largeur en rivière de 40 m au plafond. Mais pour permettre le passage des convois poussés dans les courbes, il y présente une surlargeur égale à  $\frac{13.600}{R}$  (R = rayon de la courbe en mètres). Le tracé de la Moselle étant très sinueux et présentant de nombreuses courbes de 600 à 1.000 m de rayon, le chenal est en fait en surlargeur notable par rapport aux 40 m théoriques sur la plus grande partie du parcours.

Les terrassements les plus spectaculaires en territoire français ont été exécutés dans la traversée de la ville de Thionville située à l'amont du bief de Kœnigsmacker et où le fond était constitué en marne dure et rochers.

Le creusement du chenal en eau aurait été difficile, d'autant qu'alors le barrage n'étant pas encore en service, on ne disposait que d'un faible mouillage. On a donc barré la Moselle par 2 digues de part et d'autre de la ville et détourné la rivière par un ancien canal de fortifications préalablement calibré. Puis les 500.000 m<sup>3</sup> d'eau compris entre les deux digues ont été pompés et l'on a extrait à sec entre le 1<sup>er</sup> juin et le 15 octobre 1962 les 500.000 m<sup>3</sup> de déblais nécessaires au creusement du chenal. En même temps on a construit une jetée séparant la rivière de l'avant-port de l'écluse de Thionville, travail qui a nécessité la mise en œuvre de 10.000 m<sup>3</sup> de béton et 200 T de palplanches.

En amont de l'écluse de Thionville, des terrassements importants ont également été exécutés pour permettre la réalisation du port de Thionville-Illange.

Une boucle que dessinait la Moselle d'un développement de 2,5 km environ a été recoupée à sa base en creusant un nouveau lit mineur, à la limite du lit majeur, sur une longueur de 1 500 m environ

La dérivation canalisée, qui avait été établie parallèlement à la rivière et sur laquelle s'ouvraient les ports, a été déviée parallèlement au nouveau lit de la rivière

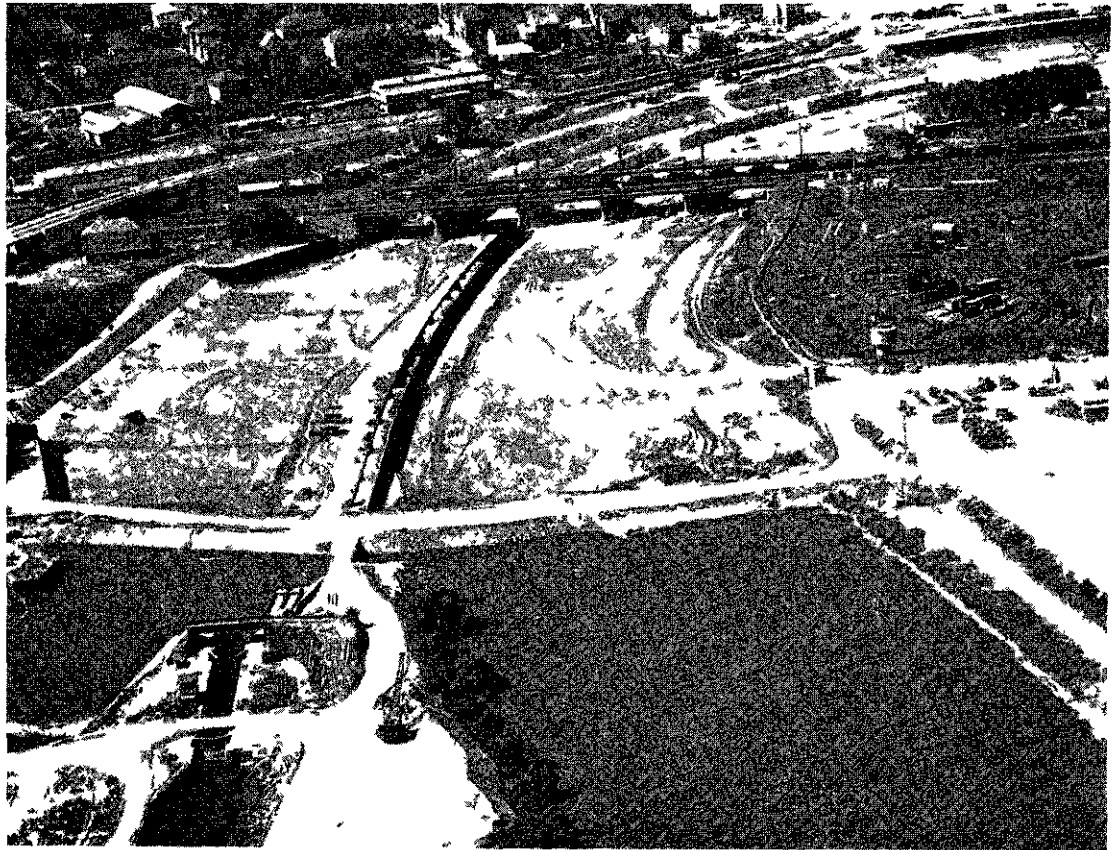
Tous les terrains disponibles ont été ainsi regroupés du côté du canal où se trouvent les accès routiers et ferroviaires

Les darses existantes par des allongements convenables ont été raccordées à la nouvelle dérivation. Deux nouvelles darses complètent la desserte par eau de l'ensemble de terre-pleins ainsi aménagés

La déviation de la Moselle et de la dérivation canalisée et le raccordement des darses à cette dernière ont nécessité l'extraction de deux millions de mètres cubes de déblais qui ont servi à amorcer le remblaiement des terre-pleins

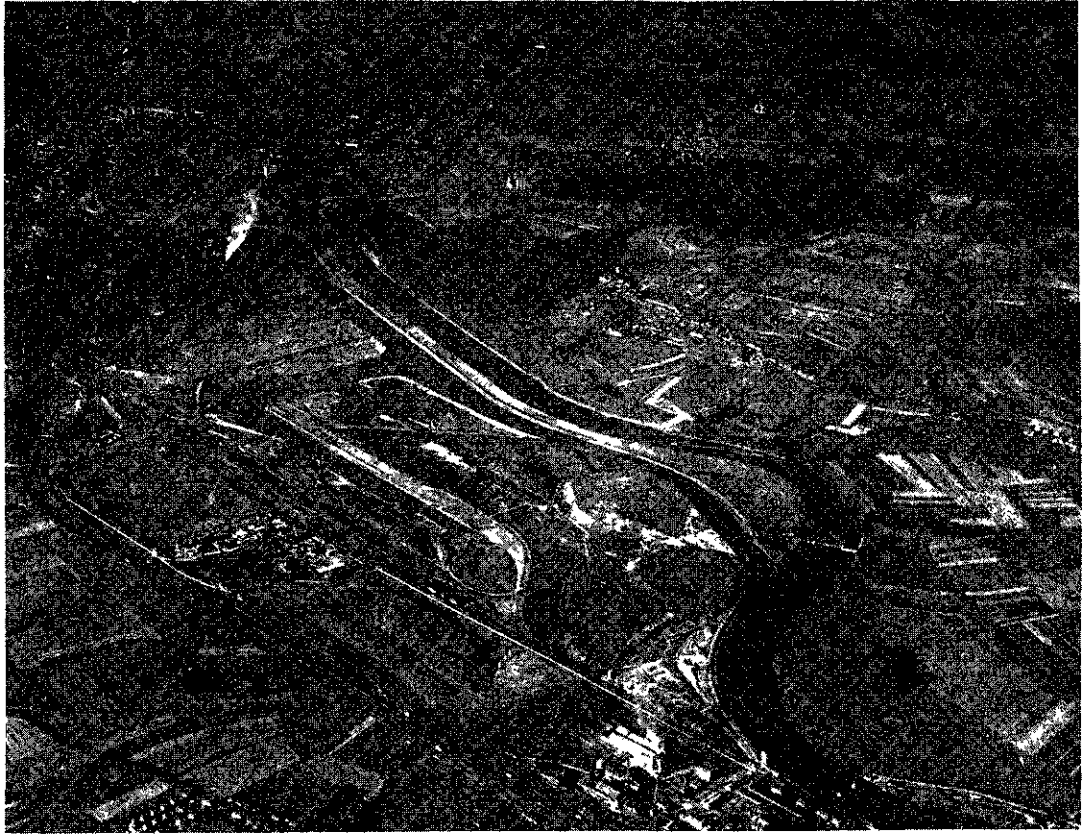
Le port de Thionville Illange, sera ainsi constitué par la juxtaposition d'un port public, concédé à la Société du Canal des Mines de Fer de la Moselle et de cinq ports privés appartenant à des Sociétés (ou groupement de Sociétés) Siderurgiques

La superficie en est de l'ordre de 200 hectares, non compris la dérivation canalisée qui occupe environ 25 hectares.



*Terrassement du chenal dans la traversée de THIONVILLE  
(au premier plan la digue barrant la rivière à l'amont)*





*Vue aérienne du port de THIONVILLE-ÉLLANGE (été 1962)*

L'ensemble portuaire doit être réalisé suivant un plan-masse approuvé par l'Administration, de manière à harmoniser l'imbrication des ports les uns dans les autres.

Suivant ce plan-masse, les ports sont disposés autour de quatre darses et comporteront au total un peu plus de 6 km de quais de manutention tous bordés de voies ferrées, à quoi s'ajoutent 2.300 m de quai pour le garage des bateaux sur le bord de la dérivation côté Moselle.

Actuellement sont exécutés ou en cours d'achèvement 2.200 ml de quais de manutention dont 1.000 ml sur le port public, le quai pour le garage des bateaux, une alvéole couverte pour le chargement des aciers et une alvéole pour produits pétroliers.

Le port de l'Orne, entièrement privé, appartient à une Société Sidérurgique.

Il s'étend sur une centaine d'hectares entre une dérivation canalisée et l'autoroute Metz-Bertrange-Florange.

Il comprendra 1.700 m de quais le long de la dérivation canalisée et 1.900 m de quais le long d'une darse débouchant dans cette dérivation.

Actuellement un kilomètre de quai existe ou est en cours d'achèvement.

Le remblaiement des terre-pleins exécuté avec les déblais d'élargissement de la dérivation canalisée est en voie d'achèvement.

Le port d'Hagondange appartient également à une Société Sidérurgique et est raccordé à la voie principale, en dérivation canalisée à cet endroit, par un embranchement long de 1.800 m.

Il avait été construit en 1930 avec un quai long de 438 m et une alvéole pour le chargement des aciers.

L'embranchement a été élargi pour le gabarit rhénan et le port approfondi et élargi.

Une extension du port est prévue de part et d'autre de l'embranchement où un quai long de 200 m et destiné au chargement des ciments est en construction.

A Metz, un port public a été construit en 1930, en bordure de la dérivation canalisée de Metz. Ses dimensions sont un peu justes pour permettre un trafic notable de bateaux rhénans.

Aussi doit-on entreprendre prochainement la construction d'un nouveau port public concédé dans une emprise de 300 hectares en aval de la ville entre l'autoroute et la Moselle.

Ce port sera établi autour d'une darse et pourrait comporter 2.000 m de quai.

Outre le port proprement dit une zone industrielle complètera l'occupation de l'emprise sus-évoquée.

\*\*

Les travaux de canalisation de la Moselle entrepris en 1957, année des études et acquisitions de terrains et énergiquement poussés à partir de 1958 sont en voie d'achèvement.

Les premiers bateaux rhénans ont remonté la Moselle de Coblenze au port de Thionville-Illange du 3 au 6 février 1964 ; le premier convoi poussé est arrivé au port de Thionville-Illange le 20 février.

Après une période de voyages d'essais, l'ouverture officielle de la voie navigable de Thionville à Coblenze est prévue le 1<sup>er</sup> juin 1964.

A ce moment là les 3 ports de Thionville-Illange, de l'Orne et d'Hagondange seront accessibles aux unités rhénanes.

L'ouverture de l'écluse de Talange prévue dans le courant de l'été permettra de parvenir jusqu'à l'aval de Metz au droit du futur port. L'écluse de Metz en construction doit être achevée l'année prochaine.

Les travaux se poursuivent maintenant vers l'amont, où l'aménagement de la rivière de Metz à Frouard est inscrit au IV<sup>e</sup> plan.

Cet aménagement intéresse 50 km, coupés par 5 écluses ; le chantier de l'écluse la plus aval d'Ars-Moselle va être ouvert dans le courant de l'année.

Par la suite la voie navigable à grand gabarit se prolonge vers le Sud jusqu'à rejoindre la Saône, pour constituer la branche lorraine de la liaison Rhin-Rhône. Mais il s'agit là d'un autre projet.

P. SAVEY et T. CROUSLÉ,  
Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ANNUELLE DU P.C.M.

20 MARS 1964

## RAPPORT MORAL

présenté, au nom du Comité, par M. MATHIEU, Président du P.C.M.

MES CHERS CAMARADES,

Avant de vous présenter point par point le rapport moral de notre Association, je voudrais vous donner quelques indications plus générales sur l'action de notre Comité pendant ces deux dernières années. Il nous a paru que l'un de nos premiers efforts devait être la recherche d'un décloisonnement, d'une meilleure circulation des idées et, si possible, des hommes.

Décloisonnement et rapprochement entre divers Corps d'Ingénieurs, et aussi avec les Corps Administratifs, décloisonnement aussi à l'intérieur de notre propre Corps.

Je vous confie que, personnellement, je suis souvent frappé de constater l'indifférence et même le peu de compréhension manifestés par tel groupe d'Ingénieurs, envers tel autre groupe. Parce que leurs soucis et leurs intérêts sont différents, nos camarades des Services Maritimes suivent mal les efforts de la masse principale constituée par les Services Ordinaires, lesquels d'ailleurs le leur rendent bien.

Que dire des camarades détachés, des Travaux Maritimes, par exemple, et aussi des camarades dont l'éloignement géographique amorce forcément un éloignement de l'esprit.

Je vous fais part de mon inquiétude constatant qu'à l'intérieur de notre Corps, et en raison même de notre vocation interministérielle nous risquons d'être divisés en plusieurs « corpuscules », selon que nous aurons été placés à la disposition de tel ou tel Ministre.

Je crois qu'il nous faudrait pousser à une véritable circulation des hommes, quitte parfois à suggérer à l'Administration de l'imposer à ceux que l'habitude immobilise trop longtemps dans un poste. Je sais que c'est difficile, contraire à de vieilles traditions de libéralisme, et qu'il est très dur pour un Directeur du Personnel de suivre une telle politique. Si le P.C.M. la prenait à son compte, il pourrait changer là bien des choses.

Au moins, notre Administration essaye-t-elle de faire circuler les idées et nous devons lui rendre justice : elle a organisé depuis quelques années des « recyclages » dont le dernier en date, cette semaine même, organisé par la Direction des Routes et le S.E.R.C. a été suivi avec une assiduité et un intérêt qui, s'ils rendent hommage à la qualité des organisateurs et des conférenciers, prouvent aussi le sérieux des auditeurs et la réalité du besoin d'information.

Nos divers « groupes de travail » sont animés de ce même esprit et chacun peut préciser les idées et les orientations souhaitables dans son domaine, pour essayer de faire réaliser des synthèses par l'ensemble du Comité.

Je pense que le prochain Comité qui sera rajeuni à la suite des élections de ce 20 mars et qui, ainsi l'a voulu le Comité sortant, possèdera une assise plus large rétablissant la représentation prévue par les statuts pour nos camarades détachés et pour ceux qui ont quitté le service de l'Etat, je pense, dis-je, qu'il pourra mieux que nous, réaliser ces synthèses et ces rapprochements si nécessaires.

Je vous rappellerai maintenant l'état des diverses réalisations matérielles que j'avais annoncées dans le précédent rapport moral.

L'annuaire commun aux Ingénieurs Civils et aux Ingénieurs a pu paraître en août 1963. Il présentait quelques lacunes ou erreurs. Il sera très nettement amélioré dans la version 1964. Les bureaux qui ont été installés pour le Secrétariat et la réception des camarades commencent à être connus et utilisés et je vous invite à les fréquenter lors de vos passages à Paris. Vous y trouverez un fichier très à jour, et des facilités de Secrétariat si vous en avez besoin.

Le Bulletin mensuel comporte des rubriques de grand intérêt et nous en avons reçu plusieurs fois compliment.

Vous avez su le succès du dernier voyage en Grèce. Vous savez que nous préparons un très important voyage, pour septembre 1964, aux Etats-Unis, et notre camarade REGARD vous en parlera tout à l'heure.

Je vais maintenant résumer les diverses parties du rapport moral en suivant l'articulation des 4 rubriques et j'ouvrirai la discussion sur chacune de ces rubriques.

## I. — SITUATION MATÉRIELLE DES INGÉNIEURS ET STATUTS

### I-1. Situation générale des fonctionnaires Action du Comité d'étude et de liaison pour la défense de la Fonction Publique.

La grève des mineurs de mars 1963 et celles des électriciens, gaziers et cheminots, ont conduit le Gouvernement à prendre diverses mesures en faveur des agents des sociétés nationalisées et des fonctionnaires.

Ces mesures, qui avaient été proposées par un Comité des Sages présidé par M. MASSÉ ont eu pour but de rattraper l'évolution sensiblement plus rapide constatée au cours des années précédentes dans l'industrie privée. Le rattrapage ainsi accordé a atteint 8% pour les mineurs, 5,2 pour les cheminots, et 3,6% pour les électriciens gaziers, tandis qu'il était fixé à 4,25% pour la Fonction Publique (2,5% au 1<sup>er</sup> avril 1963 et 1,75% au 1<sup>er</sup> janvier 1964).

Il s'y est ajouté une augmentation de 3% par an (1,5% au 1<sup>er</sup> avril et au 1<sup>er</sup> octobre) qui correspond à l'amélioration minimale escomptée de la productivité nationale et qui doit se poursuivre en 1964. Cette augmentation devrait limiter l'aggravation de la situation par rapport au secteur privé.

Ces décisions gouvernementales, appréciables certes, ne sont pas pleinement satisfaisantes. Le rattrapage retenu a été basé sur l'évolution des salaires en pourcentage et non pas sur une comparaison des salaires payés aux personnels de niveau comparable. L'augmentation de 3% ne tient pas compte de la hausse des prix intervenue depuis le début de 1963. Il subsiste donc un retard.

Par ailleurs, l'éventail hiérarchique qui intéresse très directement nos Corps reste actuellement caractérisé par les indices nets 100 - 760. Aucune amélioration n'a donc été obtenue depuis juillet 1962.

Les démarches pressenties que le Comité d'Etudes et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique a effectuées pour obtenir l'élargissement de cet éventail n'ont pas obtenu jusqu'ici le succès que l'on était en droit d'espérer après les engagements qui avaient été pris par les Pouvoirs Publics. Le Gouvernement prenant argument des souhaits assez divergents exprimés par les différentes organisations syndicales, a estimé préférable de faire un effort prioritaire pour le relèvement du traitement de base.

### I-2. Révision indiciaire des Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Le décret 62-1276 du 31 octobre 1962 (J.O. du 3 novembre) a relevé les indices de très nombreux Corps dont ceux des Ponts et Chaussées et des Mines.

Mais ce texte ne définit que les indices de début et de fin de chaque grade et ne pouvait être appliqué qu'après établissement d'une grille complète concernant les diffé-

rents échelons. Au surplus, il apparaissait nécessaire de modifier la pyramide hiérarchique, c'est-à-dire le statut des Corps. De nombreuses discussions ont eu lieu sur ces sujets au cours de l'année 1963 au sein de votre Comité et avec les différents Ministères intéressés : Travaux Publics et Industrie, Fonction Publique et Finances.

Le décret modifiant le statut du Corps des Ponts et Chaussées est actuellement au point. Je rappelle qu'il prévoit que la proportion d'Ingénieurs de 1<sup>re</sup> classe sera portée de 8 à 20%, celle des Ingénieurs de 2<sup>e</sup> classe étant réduite en conséquence de 51 à 39%.

Il accorde un rappel de scolarité de un an et demi (pour les camarades passés par l'Ecole des Ponts et Chaussées).

Il précise le nombre et la durée des échelons de chaque grade et fixe les modalités de reclassement dans ces nouveaux échelons.

L'arrêté qui fixera parallèlement les indices afférents à chaque échelon est également mis au point.

Ces textes amélioreront sensiblement la situation et le déroulement de carrière des Ingénieurs des Ponts et Chaussées spécialement en ce qui concerne le début du grade d'Ingénieur, le passage en 1<sup>re</sup> classe qui comportera environ 70 Ingénieurs supplémentaires, et l'accession des Ingénieurs en Chef à l'échelle-lettre A. Votre Comité a estimé que si toutes les revendications qu'il avait formulées ne sont pas retenues, notamment l'indice net 315 pour l'Ingénieur-Elève et l'échelle lettre B pour l'Ingénieur en Chef, les éléments positifs de la réforme, méritaient qu'il ne s'y oppose pas.

Les textes nécessaires sont actuellement soumis au Conseil d'Etat. Leur mise au point a demandé près de 18 mois, il faut espérer qu'ils paraîtront enfin prochainement.

En ce qui concerne le Corps des Mines l'étude des modalités d'application du décret du 31 octobre 1962 en est à son début, car le Ministère des Finances a voulu traiter complètement au préalable le problème du Corps des Ponts.

### **I-3. Problèmes concernant les retraites et pensions.**

La mise en application de la réforme indiciaire des traitements des Ingénieurs et Ingénieurs en Chef accordée par le décret du 31 octobre 1962 doit avoir effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1962. Les pensions de retraite vont être révisées sur la base des nouveaux indices et votre Comité se tient en liaison avec les services de notre Ministère afin que les textes supplémentaires exigés par cette révision et l'établissement des nouveaux dossiers individuels interviennent aussi rapidement que possible.

L'année 1963 aura apporté une réforme des règles de cumul applicables aux pensions et rémunérations servies par l'Etat et les Collectivités Publiques. Sans reprendre une analyse des nouvelles dispositions qui résultent des articles 51 et 52 de la loi des Finances du 23 février 1963, disons simplement que les fonctionnaires retraités à la limite d'âge peuvent à compter du 26 février 1963 cumuler sans limitation leur pension avec la rémunération de nouvelles activités publiques, voire avec une deuxième pension. Quant aux fonctionnaires admis à la retraite sur leur demande avant d'avoir atteint la limite d'âge ; et qui reprendront une nouvelle activité publique, ils ne pourront bénéficier de leur retraite avant d'avoir atteint la limite d'âge de leur premier emploi. Toutefois les retraités de cette catégorie se trouvant en situation de cumul avant le 5 avril 1964 (soit 6 mois après la date de publication de la circulaire du 26-9-1963) ont la faculté d'opter pour le régime antérieurement applicable à leur cas et à défaut de demande expresse des intéressés, les Caisses de retraites ont pour instructions de leur appliquer d'office la solution la plus favorable. (Voir l'Instruction du 28 mai 1963 et la Circulaire Finances - Fonction Publique du 26 septembre 1963).

Des déclarations du Gouvernement au Conseil Supérieur de la Fonction Publique et devant le parlement au cours de la discussion du budget il résulte par ailleurs, que le principe de la suppression de l'abattement du sixième appliqué aux termes de l'article 23 du code des pensions, à la durée des services sédentaires ou de catégorie A, pour le calcul des annuités comptant pour la retraite, est admis et doit être mis en application en 4 étapes de 1964 à 1967. Etant donné que la réforme paraît devoir s'appliquer aux retraités

tes déjà concédées, cette mesure intéresserait tous nos camarades qui ne totaliseraient pas (ou qui n'auraient pas totalisé) 37 annuités et demie (ou 45 années de services réels) à leur départ à la retraite. Toutefois le Gouvernement ne prévoit le démarrage de la réforme que vers la fin de l'année 1964.

Enfin si l'on admet que les dernières assurances gouvernementales faites à ce sujet seront mieux suivies d'effet que les promesses antérieures semblables, un projet de réforme du Code des Pensions serait déposé lors de la prochaine session du Parlement (avril 1964). Ce nouveau texte intégrerait avec l'ancien Code des modifications apportées par les dernières lois des Finances et refondrait l'ensemble des articles définitifs en distinguant une partie réglementaire de la partie purement législative. (Il a été question entre autres, d'un relèvement du taux de reversion des pensions des veuves, demandé par le P.C.M.).

Le P.C.M. examinera ce projet dès qu'il sera connu et ne manquera pas de suivre sa discussion devant le Parlement en s'associant aux démarches des organisations de fonctionnaires ou de retraités.

Plus généralement le Comité poursuivra dans l'avenir ses efforts en vue de l'aboutissement de diverses revendications et en particulier des deux suivantes :

- la prise en compte de l'indemnité de résidence pour le calcul des retraites ;
- la suppression de l'écrêtement pour les traitements dépassant 10 fois celui de l'indice 100.

#### **1.4. Répartition des Indemnités Accessoires.**

L'année qui vient de s'écouler aura été, dans ce domaine à la fois délicat et essentiel, d'une grave importance.

Vous vous rappelez en effet qu'au moment de notre précédente Assemblée Générale, M. le Président VINCENT, qui suit cette affaire pour la Direction du Personnel, venait d'achever les études longues et minutieuses qu'il avait entreprises. Ces études étaient d'autant plus difficiles que, sur certains points, notre avis différait de celui des Ingénieurs T.P.E., de sorte qu'il devenait impossible d'aboutir à un système faisant une synthèse très satisfaisante des exigences des uns et des autres.

Vous connaissez la solution qui a été retenue par l'Arrêté du 19 juin 1963.

Il est juste de signaler ou de rappeler pour ceux qui le savent déjà qu'avant de formuler ses dernières propositions M. le Président VINCENT a voulu en communiquer verbalement la teneur au Syndicat des Ingénieurs T.P.E. et à nous-mêmes. Si une satisfaction importante est donnée à nos collaborateurs immédiats pour l'adoption, dans la majorité des cas, d'un système de coefficients analogue à ce qu'ils préconisaient ; les préoccupations du P.C.M. n'ont pas pour autant été ignorées : ceci se traduit en particulier par le régime spécial applicable aux bénéficiaires des catégories C. et D.

Sans nous rallier pour autant en esprit à une solution qui s'écartait notablement de notre position, il ne nous a pas paru raisonnable, en définitive, de prendre une attitude négative et c'est pourquoi nous avons estimé pouvoir dire à M. VINCENT que le P.C.M. ne s'opposerait pas aux nouvelles dispositions ainsi envisagées.

Le sacrifice n'est certes pas négligeable pour nos catégories : toutes classes égales d'ailleurs, 15% pour les Ingénieurs en Chef et un peu moins de 10% pour les Ingénieurs. Mais il faut bien se dire que, plus que d'un changement de système d'ailleurs inévitable, ce sacrifice découlait assez logiquement de l'augmentation du nombre des parties prenantes. On peut fort longuement épiloguer là-dessus sans faire la preuve bien nette qu'on aurait pu trouver beaucoup mieux.

D'autre part, conformément au souhait formulé par le P.C.M., et ainsi que cela a déjà été fait au cours des deux années précédentes, une attribution complémentaire d'indemnités accessoires a été effectuée, au titre de l'année 1961, au profit des camarades chargés de fonctions techniques ou économiques dans les administrations centrales et services centraux.

Il faut enfin évoquer, sous cette rubrique, la question de l'intervention des conducteurs des T.P.E. dans la gestion de la voirie communale. Nous aurons bien sûr à y revenir à l'Assemblée Générale de l'an prochain car c'est seulement au début de cette année 1964 que la situation a été réglée ; en outre, l'incidence exacte des nouvelles mesures prises à cet égard aura besoin d'être même précisée par l'expérience, et les développements de cette affaire risquent d'ailleurs de se répercuter encore sur les mois qui viennent. Nous devons souligner que ce règlement a coûté encore un sacrifice supplémentaire aux Ingénieurs et que, s'ajoutant à celui évoqué plus haut, il pèse en définitive assez lourd sur nos rémunérations accessoires.

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

### II-1. Réorganisation des Services des Ponts et Chaussées.

Peu de choses sont à dire actuellement sur cette réorganisation, car nous en sommes à une phase de transition. Alors que s'achève, en effet, en principe fin 1964, la mise en place de la première étape de la réforme, l'Administration doit maintenant faire face à des besoins nouveaux et envisager une seconde étape de réorganisation qui nous conduirait (en concordance avec le 5<sup>e</sup> Plan) à l'année 1970.

Des études sont déjà entreprises, mais il est bien trop tôt encore pour en donner un aperçu, même sommaire. On peut dire toutefois que cette nouvelle étape devra, d'une part, faire une place importante à la mise sur pieds d'organismes interdépartementaux et régionaux, auxquels la première étape n'a pu réserver que très peu de choses ; d'autre part, aboutir à une nouvelle augmentation du nombre des techniciens par rapport à celui des Ingénieurs, car il n'est contesté par personne qu'à cet égard les résultats obtenus sont encore très loin d'être suffisants.

Il n'est pas inutile d'ailleurs d'ajouter que, pour les études de cette nouvelle étape, des renseignements précieux pourront être tirés des travaux du groupe « Prospective » du P.C.M., et des conclusions des journées dont il vous est plus longuement parlé d'autre part.

### II-2. Autoroutes.

1963 est l'an III de la construction en grand des Autoroutes en France ; il faut sans cesse rappeler à ceux qui nous critiquent que 1961 a été l'an I qui a connu le premier budget important d'autoroutes. Le résultat le plus visible est la mise en service de 100 km, avec la perspective assurée de 140 km pour 1964. Ces 240 km en 2 ans doubleront la longueur du réseau autoroutier français, qui n'était encore que de 240 fin 1962.

La cadence de mise en service de 175 km par an décidée par le Gouvernement en août 1962 sera atteinte en 1965.

Mais le plus important à nos yeux au regard des préoccupations de notre Corps, est que la politique autoroutière française et les moyens de cette politique ont évolué en 1963, conformément aux quatre conclusions adoptées par votre Comité au début de 1962 et présentées à notre rapport moral de l'an dernier : nécessité d'améliorer la documentation — pas d'administration parallèle sous couvert d'une Société Nationale — mise au point des relations de nos Services avec les Sociétés d'Economie Mixte, tout en restant réservés sur le principe du péage et de l'intervention de ces Sociétés — renforcement de nos moyens et aménagement de nos structures.

Le Bulletin mensuel « Autoroutes Actualités » a paru très régulièrement et nous espérons que vous l'avez apprécié. Il continuera à paraître très régulièrement en 1964 et nous tenons à remercier nos Camarades qui participent à la rédaction de ce Bulletin et en particulier notre camarade THIÉBAULT qui a fait un gros effort en ce domaine.

Un nombre croissant de nos services extérieurs est engagé à fond dans l'étude et la construction des Autoroutes avec l'appui très actif et le contrôle très efficace du Service Spécial des Autoroutes, dont l'action est déjà démultipliée par une première agence

régionale, et le sera encore davantage quand une deuxième agence fonctionnera dans quelques mois. Cet engagement vigoureux des services extérieurs a été rendu possible par l'affectation de renforts importants hors organigramme : 14 Ingénieurs des Ponts - 160 Ingénieurs des T.P.E., au total, tant au Service Spécial des Autoroutes que dans les services extérieurs : 40 Ingénieurs et 200 Ingénieurs des T.P.E. travaillent complètement ou presque aux autoroutes.

Trois nouvelles concessions ont été accordées à des Sociétés, ce qui porte à cinq le nombre des Sociétés concessionnaires. Les nouveaux cahiers des charges ont apporté des précisions importantes conformes à nos souhaits : c'est l'Etat qui établit les avant-projets détaillés et qui se réserve la faculté de procéder directement lui-même à l'acquisition des terrains ; l'étude des projets d'exécution et la construction sont assurées avec le concours des Services ordinaires des Ponts ; la rédaction et le mode d'évaluation des marchés sont soumis à une Commission spéciale récemment créée et qui a commencé à fonctionner ; pour assurer l'entretien des ouvrages de l'autoroute, les Sociétés font appel aux services ordinaires dans des conditions définies par un Protocole établi entre elles et le Ministre des Travaux Publics.

Nous devons nous féliciter de l'excellent climat de coopération et de confiance entre les différentes Sociétés et nos Camarades des Services intéressés.

Toutes ces indications vont bien dans le sens de la politique de notre Association que vous avez adoptée l'an dernier : « l'Administration des Ponts et Chaussées peut et doit trouver dans la construction du réseau d'autoroutes une très belle occasion de poursuivre et d'accélérer l'amélioration de ses structures et de ses méthodes et de constituer des équipes étoffées, entraînées aux grands travaux qui insuffleront partout un esprit nouveau et lui permettront ensuite de faire face aux tâches de plus en plus nombreuses et lourdes qu'elle aura à assumer dans un pays en voie d'expansion et de rénovation ».

Nous avons bon espoir que les progrès réalisés en 1963 seront poursuivis pour améliorer encore nos moyens en remédiant à certaines insuffisances qui, si elles se prolongeaient, pourraient nuire à notre efficacité. Les insuffisances les plus notoires sont : pour le Service Spécial des Autoroutes, le nombre insuffisant d'Ingénieurs et l'extrême exiguité de ses médiocres locaux, pour les services extérieurs, l'insuffisance du nombre de Techniciens qualifiés qui sont absolument indispensables pour la bonne utilisation des Ingénieurs T.P.E.

Mais, après cet aperçu plutôt réconfortant, votre Comité se doit d'attirer tout spécialement votre attention sur deux graves préoccupations : la première est l'insuffisance des moyens de financement, la seconde est celle des autoroutes urbaines.

L'opinion publique, demeurée longtemps passive, est maintenant extrêmement impatiente ; elle réclame la livraison d'un kilomètre d'autoroute de liaison par jour et la construction rapide d'autoroutes urbaines dans la région parisienne et dans les grandes agglomérations.

Pour les autoroutes de liaison, notre Association affirme avec force que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées avec tous leurs collaborateurs ont fait un effort considérable depuis trois ans et que notre Administration est maintenant organisée pour construire plus vite une plus grande longueur d'autoroute. Mais nous sommes actuellement freinés par l'insuffisance des crédits d'engagement et de paiement, la preuve en est que le Directeur des Routes est obligé de freiner actuellement l'action des Services qui seraient en mesure de bien utiliser, en 1964, 150 millions de plus (engagement et paiement) que l'ensemble des dotations budgétaires et des emprunts autorisés. Nous devons donc faire savoir et répéter que si on ne livre pas un kilomètre par jour d'autoroute de liaison, la seule et unique raison est désormais l'insuffisance des moyens de financement, soit sur le budget, soit sur emprunts et que toute décision financière ne produit son effet qu'à terme, car il faut normalement trois ans pour construire une autoroute.

Pour les autoroutes urbaines, la situation est encore plus préoccupante et, bien que l'Administration des Travaux Publics ne soit pas la seule à intervenir, dans l'état actuel de la législation et de la réglementation, votre Comité estime que notre Association doit lancer un cri d'alarme dénonçant l'extrême insuffisance des mesures prises ou envisagées pour adapter les villes françaises aux conséquences de notre civilisation automobile.



Que ce soit au niveau des études générales, des projets ou des travaux, que ce soit sur le plan administratif ou financier, les méthodes et les moyens appliqués dans les grandes agglomérations urbaines françaises ne sont plus à l'échelle. La comparaison avec d'autres pays étrangers, non seulement les Etats-Unis, mais aussi l'Angleterre, l'Allemagne et la Hollande, est édifiante.

Grâce aux travaux récents de plusieurs de nos camarades, une nouvelle doctrine s'ébauche, affirmant quelques principes essentiels : interdépendance étroite qui lie la circulation et l'urbanisme, nécessité d'une transformation de la trame des voies de circulation générales dans les villes, création de voies rapides dites autoroutes urbaines, interdépendance du réseau circulatoire de la politique de stationnement et de celle des transports urbains collectifs. L'application de cette doctrine, qui conduira à une véritable mutation de la conception traditionnelle des villes nécessite d'une manière pressante une mutation analogue dans les méthodes, dans les moyens financiers et dans l'organisation administrative.

Nous nous félicitons que notre Assemblée Générale se tienne juste après les journées d'études de la circulation urbaine, organisée par la Direction des Routes. Ces journées ont témoigné de l'intérêt que l'Administration et nos camarades portent aux problèmes urbains. Mais votre Comité pense qu'il faut aller plus loin, et si vous en étiez d'accord, nous envisagerions de soumettre à notre Ministre et au Ministre de l'Intérieur des propositions concrètes concernant le rôle de l'Administration des Travaux Publics et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans les problèmes urbains, et pour tenir ce rôle, les moyens et les structures à mettre en place rapidement.

#### **II-4. Voirie communale. Liaisons avec le Ministère de l'Intérieur.**

Le rapport moral présenté à l'Assemblée Générale de 1963 évoquait deux questions : le choix exercé par les communes pour la gestion technique de leur voirie, la rémunération des conducteurs de travaux publics de l'Etat pour leur intervention dans ladite gestion.

La première question était résolue, dans un sens entièrement favorable, puisque nous ne pouvons que confirmer les chiffres donnés l'an passé : près de 95% des communes confient au service des Ponts et Chaussées la gestion de leur voirie, ce qui représente 90% de la longueur des voies communales et 85% de celle des chemins ruraux ; la gestion par le personnel d'une autre collectivité ou par un technicien privé n'est citée que pour mémoire, dans l'enquête du Ministère de l'Intérieur dont ces renseignements sont extraits ; l'intervention du service du Génie Rural présente un caractère exceptionnel.

Aussi, comme nous l'avions indiqué l'an dernier, le recours que le P.C.M. avait présenté devant le Conseil d'Etat, concurrentement avec le syndicat des Ingénieurs des T.P.E., contre les textes ayant mis le Génie Rural sur un pied d'égalité avec le service des Ponts et Chaussées, n'avait-il qu'un intérêt pratique limité. Vous ne serez donc pas trop déçus d'apprendre que le Conseil d'Etat l'a rejeté en s'abstenant de l'examiner au fond, pour le motif inattendu que les dispositions attaquées ne touchant pas à notre statut, notre intervention n'était pas recevable.

Le règlement de la deuxième question qui nous préoccupait n'a pu se faire qu'après de longues et laborieuses négociations avec le Ministère de l'Intérieur. Le compromis matérialisé par l'arrêté interministériel du 19 décembre 1963 et la circulaire interministérielle du 26 décembre 1963 n'est pas entièrement satisfaisant, en ce sens que nous faisons abandon d'une partie de nos honoraires, il a du moins l'avantage de régler la question d'une façon claire, simple et complète pour l'avenir. Désormais, l'intervention des Conducteurs de Travaux Publics de l'Etat ne peut plus être autorisée indépendamment de celle du service, et la rémunération de ces fonctionnaires est incluse dans celle du service ; les taux d'honoraires ont été relevés en conséquence pour la *gestion* de la voirie communale ; mais ils sont restés inchangés pour toutes les autres interventions : l'ensemble du service perd donc ce que les Conducteurs des Travaux Publics de l'Etat percevaient sous le régime antérieur.

Corrélativement, les règles de répartition des honoraires à l'intérieur des services ont dû être modifiées pour tenir compte de la participation des Conducteurs des Travaux Publics de l'Etat : tel est l'objet de la circulaire du 15 février 1964, qui semble avoir été mal accueillie par les représentants de toutes les catégories de personnel ; faut-il voir là le signe que ses dispositions sont équitables ?

#### **II-5. Relations avec le Génie Rural.**

Dans ce domaine, rien de très particulier n'est à signaler si ce n'est la décision personnelle du Ministre de la Santé Publique d'associer le Génie-Rural au contrôle des constructions sanitaires et hospitalières. J'y reviendrai plus loin. Les contacts entre les deux Corps continuent, et c'est le meilleur gage d'une compréhension et d'une entente à mon avis plus que jamais souhaitables.

#### **II-6. Fonctionnement du service hydrologique à la Direction des voies navigables.**

Le Service Central Hydrologique placé sous l'autorité du Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables est chargé d'animer et de coordonner sur les plans techniques et réglementaires :

- a) les études et travaux relatifs à l'annonce des crues ;
- b) les études et travaux relatifs au régime général des cours d'eau ;
- c) la recherche des mesures propres à prévenir les inondations et à en atténuer les conséquences.

A ces attributions viennent également s'ajouter la coordination :

1. des études relatives au régime des côtes et des estuaires.
2. des études et travaux relatifs à la protection contre la mer.

A remarquer qu'il n'est pas compétent en matière de décisions relatives au fonctionnement des services, à l'approbation des projets et à l'exercice de la police des eaux. Ces attributions sont confiées aux Bureaux administratifs.

Sur le plan de la recherche scientifique et technique le Service Central Hydrologique coordonne les activités des services extérieurs et intervient auprès des Commissions spécialisées créées par le Commissariat à la Recherche Scientifique et Technique pour l'établissement de programmes de recherches.

Le Service Central Hydrologique prépare le plan de défense contre les eaux qui est présenté à la Commission de l'eau, du Commissariat Général au Plan d'équipement et de productivité.

Il participe également aux travaux du Secrétariat Permanent pour l'étude des problèmes de l'eau fonctionnant auprès de la Délégation Générale à l'Aménagement du Territoire, notamment pour la coordination sur le plan national des études dans le domaine de l'eau.

Sur le plan régional les études et travaux sont coordonnés dans chaque grand bassin par les Services Hydrologiques Centralisateurs en ce qui concerne les missions incombant au Ministère des Travaux Publics.

Les études et travaux entrepris par les différents départements ministériels sont coordonnés sur le plan régional par les Comités Techniques de l'Eau institués à cet effet. Un Ingénieur des Ponts et Chaussées fait partie du Secrétariat de chaque Comité ; le Secrétariat Général de six Comités est attribué au Service des Ponts et Chaussées.

Le fonctionnement du Service Hydrologique est gêné par le manque de personnel : Ingénieurs des Ponts et Chaussées spécialistes et personnel subalterne, ainsi que par la pénurie de crédits que le Directeur des Ports Maritimes et Voies Navigables doit prélever sur ses maigres attributions. On veut espérer que l'intérêt que les promoteurs du 5<sup>e</sup> plan disent porter aux problèmes de l'eau se traduira par une amélioration notable sur ce dernier point.

## **II-7. Distributions d'énergie électrique.**

Nous n'avons, dans ce domaine, pas de fait nouveau saillant à enregistrer. Nous gardons de bonnes relations avec la Fédération des Collectivités concédantes ; celle-ci envoie désormais régulièrement aux Ingénieurs en Chef du contrôle les diverses brochures exposant ses conceptions et les résultats de ses études, notamment en matière de révision des concessions et de tarification. Nous pensons que cette diffusion apporte aux services une documentation utile.

## **III. — VOCATION INTERMINISTÉRIELLE DU CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES**

### **III-1. Questions relatives au Ministère de la Construction - Statuts du Ministère de la Construction.**

Le Groupe Urbanisme groupe une trentaine de camarades. Constitué en juin 1963, il s'est réuni quatre fois. Au cours de ces réunions, ont été débattues, en particulier, les questions suivantes : enseignement de l'Urbanisme à l'École des Ponts — position de notre Corps devant les problèmes d'Urbanisme — situation des jeunes camarades détachés à la construction.

La deuxième question qui pose de délicats problèmes, sera évoquée devant les Groupes régionaux, par les camarades qui participent aux réunions du Groupe Urbanisme. Il ressort toutefois de l'enquête lancée par notre Comité au mois de juin 1963, qu'il y aurait intérêt à ce que les Camarades en Service Ordinaire fassent preuve, devant les problèmes posés par l'urbanisme, d'une plus grande largeur de vue, et ne se contentent pas de considérer la route comme une fin en soi, la traitent, dans la trame urbaine, comme une fonction parmi d'autres de l'organisation des villes.

La situation de nos jeunes camarades détachés à la Construction résulte de l'approbation du Statut du Corps des Ingénieurs de la Construction, en fin d'année 1963. Ce Statut, en dehors des mesures transitoires destinées à régler la situation actuelle des Ingénieurs de la Construction, prévoit explicitement que le recrutement futur de ceux-ci se fera parmi les Ingénieurs sortant de l'École des Ponts. Dès maintenant, dix de ceux-ci sont en service, pour lesquels se pose, en particulier, la question des rémunérations accessoires, inexistantes au Ministère de la Construction ; une solution est à rechercher pour eux, faute de quoi notre Corps s'éloignera des tâches de ce Ministère.

### **III-1 bis. Le Logement.**

Le logement des Agents des Administrations Publiques pose, depuis plusieurs années, particulièrement dans la région parisienne, un problème difficile à résoudre.

D'une part, les Offices Municipaux se préoccupent uniquement des habitants de la commune dont ils dépendent, d'autre part, les Sociétés d'H.L.M. réservent essentiellement leurs réalisations aux personnes désignées par les entreprises privées qui versent la contribution patronale de 1%.

Les Administrations publiques ne disposent d'aucun crédit leur permettant d'obtenir des logements dans les mêmes conditions (à l'exception des Ministères des P.T.T. et des Départements Militaires), les services sociaux du Ministère des Finances, ont, en 1956, provoqué la création d'un organisme de construction sous le nom de Société H.L.M. « Résidences » dont le Conseil d'Administration est essentiellement composé de fonctionnaires. M. CLÉMENT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées a accepté d'en faire partie. Depuis 1960 il remplit les fonctions de Président du Conseil d'Administration et à ce titre réserve au Ministère des Travaux Publics un certain nombre de logements dans chaque réalisation de la Société.

Dans le cadre de l'activité développée, il convient de rappeler que, depuis 4 ans, 700 logements et 400 chambres meublées ont été attribués aux agents des Administrations

Publiques de la région parisienne. 80 de ces logements et 40 chambres (1) ont été mis à la disposition du Ministère des Travaux Publics.

La Société d'H.L.M. « Résidences » cherche à amplifier son action et doit réaliser à bref délai des programmes de l'ordre de 1.500 logements H.L.M., ainsi que deux immeubles situés à Saint-Cloud, réservés aux cadres.

En regard des besoins, cette activité est encore insuffisante, elle est d'ailleurs essentiellement conditionnée par la résolution des problèmes fonciers. C'est pourquoi il a été envisagé que les Ingénieurs et Ingénieurs en Chef de la Région parisienne apportent leur concours à la Société « Résidences » en recherchant des terrains dont le prix doit rester compatible avec les impératifs fixés par la réglementation H.L.M.

Nos camarades PÉBEREAU DELAPORTE et REGARD se sont chargés de prendre contact à ce sujet avec M. CLÉMENT.

### III-2. Contrôle des constructions scolaires, universitaires et sportives.

Le budget consacré en 1964 à l'équipement scolaire, universitaire et sportif est en augmentation sur celui de l'année précédente et on peut prévoir que la progression continuera dans les années à venir si les objectifs du Plan doivent être atteints.

La réforme du financement des constructions scolaires au niveau du second degré avait apporté quelques inquiétudes aux ingénieurs en Chef, chefs des services constructeurs, sur le rôle qu'ils auraient à jouer dans l'avenir. Il est permis aujourd'hui de faire le point après une année de pratique de la réglementation nouvelle.

Nous rappelons brièvement le sens de cette réforme. Dans le passé, la construction d'un ensemble de plusieurs établissements et même de différentes parties (internat, externat, etc...) d'un même établissement pouvait relever de plusieurs chapitres budgétaires et suivre des régimes de financement différents (partie à la charge de l'Etat, partie subventionnée).

Par le décret et l'arrêté du 27 novembre 1962 toutes les opérations de second degré deviennent des opérations *subventionnées*. Toutefois, les collectivités ont la possibilité de passer la maîtrise de l'ouvrage à l'Etat. Des négociations entreprises pour les projets à financer en 1964 et 1965, il résulte que les collectivités, dans une très large proportion, ont pris la décision de passer la maîtrise de l'ouvrage à l'Etat (au moins 80% pour les opérations importantes de lycées ou collèges techniques, au moins 60% pour les opérations moins importantes : collèges, d'enseignement général (C.E.G.) et collèges d'enseignement secondaire (C.E.S.).

La tâche de responsabilité directe demandée aux Services constructeurs reste donc importante et elle le demeurera, aucun facteur susceptible de renverser la tendance n'étant actuellement décelable. Un renfort des services sous la forme de personnel contractuel d'appoint a pu être obtenu : 79 postes de catégorie B (niveau adjoint technique) et 25 de catégorie A (niveau Ingénieur T.P.E.) ont été affectés aux départements les plus chargés.

Par ailleurs, la mise en place des Conseillers Techniques des Recteurs, en l'occurrence des Ingénieurs divisionnaires des Travaux Publics de l'Etat, a été poursuivie et à ce jour, seule l'académie de Reims demeure sans titulaire.

Le nombre d'Ingénieurs en Chef et d'Ingénieurs de l'Administration Centrale (Service Technique de l'Equipeement Scolaire, Universitaire et Sportif) est demeuré stable. Mais les jeunes Ingénieurs T.P.E. en poste ont été mutés trop fréquemment. Cette fluidité tient pour une grande part au retard apporté à une solution satisfaisante de leurs avantages accessoires. Cette situation est préoccupante car elle limite les possibilités d'intervention sérieuse au niveau où précisément l'Administration est en droit d'attendre de ses ingénieurs une action motrice déterminante.

---

(1) Ces chambres sont à la disposition des célibataires et des jeunes ménages. Elles font partie d'un Foyer de jeunes cadres 35, rue Ernest-Renan à Issy-les-Moulineaux (Seine).

Enfin, est occupé le poste d'Ingénieur Général, dont les fonctions consistent essentiellement, en plus des missions particulières qui lui sont confiées par le Directeur de l'Équipement Scolaire, Universitaire et Sportif, dans l'examen des conditions générales ou spéciales dans lesquelles s'exerce la mission des services constructeurs en application du protocole du 26 juin 1959. M. BROCHET a été chargé de cette fonction en 1963 et M. ARRIBEHAUTE vient de lui succéder.

### III-3. Equipement Sanitaire et Social - Compte rendu d'activité en 1963.

Pour faire un compte rendu de ce que fut l'activité du P.C.M. en 1963 dans le domaine de l'Équipement Sanitaire et Social, il est nécessaire de rappeler comment se présentait à la fin de 1962 le problème de l'intervention des Services des Ponts-et-Chaussées dans ce domaine, intervention qui devait faire l'objet d'un protocole, alors en préparation :

À la fin de novembre 1962, M. le Ministre des Travaux Publics faisait savoir à M. le Ministre de la Santé Publique et de la Population que le projet de protocole qui lui avait été soumis n'appelait pas d'observation de sa part, et pour répondre à une question soulevée par le Ministère des Finances, il ajoutait que dans l'immédiat les nouvelles fonctions confiées à ses services ne nécessiteraient pas le recrutement d'agents contractuels. Une lettre semblable était, par ailleurs, adressée par M. le Ministre de la Construction à M. le Ministre de la Santé. Il était, en effet, prévu à l'époque une intervention des Services de la Construction dans cinq départements, les trois départements du district de Paris étant en outre exclus du nouveau dispositif envisagé. M. le Ministre de la Construction précisait que cette charge nouvelle ne nécessiterait pas un appoint de personnel.

Les projets de protocole furent adressés le 14 décembre 1962 par M. le Ministre de la Santé Publique à M. le Ministre des Finances.

La réponse du Ministère des Finances fut connue le 9 mars 1963, elle était favorable sous réserve toutefois que fût modifié le mode de calcul des rémunérations accordées aux Services chargés du contrôle. Les Finances demandaient que le pourcentage de 2,25 pour 1000 affecté à ces rémunérations et aux frais divers ne soit pas appliqué dans tous les cas aux dépenses réelles comme cela avait été prévu ; elles proposaient que les dépenses réelles ne servent d'assiette au calcul des rémunérations que dans le cas des hôpitaux et hôpitaux psychiatriques, tandis que pour les autres types d'opérations le pourcentage de 2,25 pour 1000 serait appliqué à la seule subvention du Ministère de la Santé Publique et de la Population.

Il s'agissait, en fait, d'une modification sans grande conséquence. Un accord général semblait donc possible à brève échéance.

Or, à la fin du mois d'Avril 1963, M. le Ministre des Travaux Publics fit savoir à M. le Ministre de la Santé qu'il n'envisageait certes pas de revenir sur l'accord qu'il avait donné mais que la charge de ses services extérieurs, accrue notamment par une accélération de la cadence de construction des autoroutes et par la mise en place de la nouvelle réglementation en matière de transports routiers, l'obligeait, contrairement à ce qu'il avait envisagé initialement, à demander un renfort de personnel sous forme d'agents contractuels.

La position du Ministère des Finances à l'égard de cette demande en personnel fut défavorable et ceci d'autant plus que c'est le Ministère qui avait initialement demandé que l'on précisât bien que les nouvelles missions ne nécessiteraient pas un renfort en personnel.

Le 2 mai 1963, M. le Ministre de la Santé rappelait à M. le Ministre des Travaux Publics tout le prix qu'il attachait à la collaboration de ses Services et lui proposait de bien vouloir examiner la possibilité d'une intervention au moins limitée à certains départements.

Parallèlement, M. le Ministre de la Santé Publique désireux de mettre en place le plus vite possible le nouveau dispositif de contrôle local, prenait contact avec le Ministère de la Construction pour lui demander une intervention plus importante et avec la Direction

du Génie Rural pour obtenir d'elle le concours de ses services extérieurs. Des propositions furent obtenues en réponse au début du mois de mai 1963. Elles ne couvraient pas l'ensemble des Départements. Il était donc essentiel que le Ministère des Travaux Publics revint, au moins partiellement, sur sa position.

Une nouvelle demande fut adressée le 30 juillet 1963 par M. le Ministre de la Santé Publique à M. le Ministre des Travaux Publics.

Le 2 août 1963, M. le Ministre des Travaux Publics répondait qu'il n'était pas opposé à une intervention de ses services dans une quinzaine de départements.

Des contacts directs furent alors pris par les services du Ministère de la Santé Publique avec ceux des Travaux Publics afin d'établir la liste de ces départements et au cours de ces échanges de vue la proposition du Ministère des Travaux Publics fut sensiblement élargie : le nombre des départements où les Services des Ponts-et-Chaussées étaient susceptibles d'intervenir était porté à 17 ; en outre dans 27 Départements, M. le Ministre des Travaux Publics envisageait une mission de ses Services limitée aux opérations importantes ; le nombre des départements laissés à la Construction était porté à 9, enfin les autres départements feraient l'objet de décisions ultérieures au fur et à mesure que s'y poseraient des problèmes de constructions sanitaires et sociales.

Cet ensemble de propositions fut adressé officiellement par M. le Ministre des Travaux Publics à M. le Ministre de la Santé le 22 août 1963.

Simultanément, et dans le cadre du P.C.M. des contacts directs étaient pris pendant le mois d'août avec un nombre important d'Ingénieurs en Chef de manière à connaître leur point de vue. Il est apparu à l'issue de cette consultation que dans leur ensemble les Services Extérieurs souhaitaient poursuivre leur mission dans le domaine de l'équipement sanitaire et social et ne faisaient pas un préalable de la question des renforts de personnel.

Par ailleurs, le problème avait été évoqué par le Comité du P.C.M. ; dans sa séance du 21 juin il avait émis un avis favorable à l'intervention des Ponts et Chaussées.

Il évoquait à nouveau la question le 27 septembre 1963 en rappelant la dernière prise de position du Ministère des Travaux Publics et en indiquant que les Ingénieurs en Chef des Départements sur lesquels on ne s'était pas prononcé étaient tous d'accord pour assumer les nouvelles tâches en matière d'équipement sanitaire et social.

Des contacts eurent lieu en octobre 1963 entre le P.C.M. et la Direction du Génie Rural pour négocier avec elle l'éventualité d'un retrait pur et simple du Génie Rural dans le domaine de l'équipement sanitaire et social. Mais il apparut lors de ces contacts que le Génie Rural tentait d'élargir le débat et le liait à la question de la définition des Communes Rurales et des Communes Urbaines à propos de laquelle une discussion était par ailleurs en cours avec le P.C.M.

C'est pourquoi, lors de sa réunion du 8 novembre 1963, le Comité du P.C.M. décida que la question de l'équipement sanitaire devait être traitée indépendamment de celle des communes rurales ; il admit en outre que l'état des conversations entre le Ministère de la Santé et le Génie Rural rendait inopportune une position trop rigide de sa part à l'égard de l'intervention du Génie Rural en matière d'équipement sanitaire et social.

En même temps, une délégation du P.C.M. se rendait auprès du Ministre de la Santé Publique pour lui exposer le point de vue du Corps des Ponts et Chaussées et lui dire tout l'intérêt qu'il apportait à la mission qui allait lui être confiée en matière d'équipement sanitaire et social.

Finalement, le 12 décembre 1963, M. le Ministre de la Santé Publique faisait connaître à M. le Ministre des Travaux Publics la liste des douze départements confiés au Génie Rural et lui demandait de bien vouloir s'entendre directement avec M. le Ministre de la Construction pour le partage des autres départements ; il le priait en outre de bien vouloir signer le protocole.

Le 18 décembre une réunion officieuse eut lieu entre représentants des Ponts et Chaussées et représentants de la Construction dans le but de jeter les premières bases d'un partage, puis des discussions suivirent entre les Directions du Personnel des deux

Ministères intéressés. C'est à la fin du mois de janvier 1964 que les Ministres des Travaux Publics et de la Construction firent connaître les résultats de leurs discussions et retournèrent les protocoles signés à M. le Ministre de la Santé Publique. Au terme des accords intervenus, les Ponts et Chaussées sont désignés dans 57 départements, tandis que les Services de la Construction interviennent dans 18 départements.

Le 30 janvier 1964, tandis que les trois projets de protocoles étaient adressés au Ministère des Finances, pour signature, M. le Ministre de la Santé Publique adressait une lettre à chaque Préfet pour lui faire savoir qu'il venait de désigner dans chaque département un délégué à l'Équipement Sanitaire et Social qui était soit l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, soit le Directeur de la Construction, soit l'Ingénieur en Chef du Génie Rural ; il donnait, en outre, les grandes lignes de la mission confiée à ce délégué.

#### III-4. Coopération Technique.

BOURRIÈRES s'était proposé, vers la fin de 1962, de procéder à une enquête sur les débouchés des Ingénieurs des Ponts dans l'Assistance Technique. Partant de la situation existante (fin 1962), l'étude visait à obtenir des chiffres comparatifs pour l'année 1972.

Les résultats ont été les suivants :

	fin 1962 début 1963	1972
Assistance technique directe .....	85	75
Organismes internationaux .....	3	16
Secteur public et semi public .....	43	66
	<hr/> 131	<hr/> 157

A ces chiffres, il convient d'ajouter les effectifs des Ingénieurs des Ponts en service à l'Office National des Irrigations au Maroc, soit 7 et quelques Ingénieurs en poste d'expert auprès de gouvernements, pour arriver au total d'environ 140 Ingénieurs des Ponts exerçant des tâches d'Assistance Technique soit environ 12% de l'effectif total des Ingénieurs des Ponts en activité.

Des postes d'Assistance Technique en nombre voisin de la moitié du précédent sont occupés par des Ingénieurs du Corps Autonome des Travaux Publics, Corps voué à l'extinction.

Il en résulte, qu'en dépit d'une réduction sensible escomptée de l'Assistance Technique directe en raison de la formation d'Ingénieurs nationaux, le nombre de postes susceptibles d'être occupés par des Ingénieurs des Ponts d'ici 10 ans dans ce secteur pourrait n'être que peu inférieur à celui des postes effectivement occupés début 1963 par de tels Ingénieurs.

Par contre, les Ingénieurs des Ponts pourraient être beaucoup plus nombreux dans les organismes internationaux ainsi que dans les organismes de Coopération publics ou semi-publics.

D'un autre côté, il y a lieu d'envisager une augmentation certaine des missions temporaires d'experts au titre des Nations Unies ou de la Coopération bilatérale. Enfin, il ne faut pas négliger l'accroissement possible des interventions du secteur privé.

Au total il faut considérer que le rôle de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées dans la Coopération Technique loin de devoir s'amenuiser, s'élargira au contraire vers des perspectives nouvelles dans l'avenir.

Ces éléments d'information ont été exposés par BOURRIÈRES lors des journées « Prospective » du P.C.M. en décembre, journées au cours desquelles les interventions en faveur du rôle de l'Ingénieur des Ponts dans la Coopération se sont limitées à celles de BOURRIÈRES et MARIN de MONTMARIN. Il ne faut pas perdre de vue, bien entendu, l'éloignement des Ingénieurs dont l'activité est orientée sur la Coopération Technique (environ des 3/4 résident outre-mer).

\*\*

Au cours de l'année 1963, à la suite d'une consultation à laquelle a procédé BOURRIÈRES, la succession de ce dernier au Comité du P.C.M. a été assurée par JONEAUX du Service de Coopération Technique du Ministère des Travaux Publics et BRISSON du B.C.E.O.M.

BRISSON et JONEAUX ont constitué un groupe d'études « Coopération Technique » avec 14 autres camarades résidant en France et quelques correspondants en service Outre-Mer. Une première réunion du groupe était prévue pour janvier 1964.

En ce qui concerne l'Afrique du Nord nous avons gardé le contact. Pour la Tunisie notre camarade LATIRI EL MOKTAR a fait aux Ingénieurs-élèves une conférence très dynamique et très intéressante. Nous avons eu des contacts multiples avec le Maroc par MONTMARRIN et MAILLIEBAU qui sont venus assister à nos journées sur la prospective.

La situation en Algérie est suivie par notre camarade BOILOT qui reste en relation par POUSSE et TAILHAN avec les Ingénieurs en service. Le P.C.M.A. a reçu la visite les 9-10-11 janvier du Directeur du Personnel et des mesures de prédésignation sont prévues, comme en 1962 pour les Ingénieurs qui rentreront en Métropole.

#### IV. — ENSEIGNEMENT - RECHERCHE - AVENIR DU CORPS

##### IV-1. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Notre Association s'est préoccupée, comme les années précédentes, de la formation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, et notamment de l'Ecole des Ponts et Chaussées. Celle-ci a été l'objet de critiques dont vous avez eu connaissance par le Bulletin, dont un récent numéro a publié par ailleurs une note précisant les principes qui président maintenant à l'Enseignement à l'Ecole : étude approfondie des connaissances scientifiques de base non seulement par des leçons magistrales, mais aussi par des petites classes, étude des méthodes de travail de l'Ingénieur grâce à des études originales guidées par les Professeurs. De plus, l'Ecole s'efforce de faciliter la préparation à ses concours des Ingénieurs T.P.E. en leur adressant les cours de l'Ecole et des sujets d'exercices qui leur sont retournés après correction. L'Ecole organise aussi, comme vous le savez, des journées et des semaines d'études pour faciliter aux Ingénieurs en activité la mise à jour de leurs connaissances. Il se peut que, dans un proche avenir, l'Ecole ait des décisions à prendre, compte tenu des conclusions du rapport BOULLOCHE. Les avis que vous émettrez pourront alors guider utilement les représentants de notre Association au sein du Conseil de Perfectionnement de l'Ecole. L'une des modifications possibles consisterait à instituer une année préparatoire supplémentaire pour les Elèves Ingénieurs, ce qui entraînerait un remaniement des programmes. On peut également envisager de prolonger facultativement la scolarité dans certaines techniques telles que : Routes et Chaussées, Circulation Routière, Equipement Urbain, etc...

##### IV-2. Recherche Scientifique et Technique - Laboratoire Central des Ponts et Chaussées.

L'année écoulée n'a pas amené de fait nouveau concernant la réforme de structure du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées et notamment le projet d'intégration de ce Service dans un Etablissement Public à caractère industriel et commercial.

A la suite de la dernière étude établie par le Groupe de travail du P.C.M. au début de l'an dernier, et présentée à l'Administration Supérieure, notre Ministère a soumis un projet de décret aux divers Ministères intéressés qui ont émis un avis favorable, à l'exception de la Fonction Publique et des Finances. En dernier lieu, le Ministère des Finances a demandé que soient produites certaines justifications supplémentaires.

Votre Comité regrette très vivement que les efforts déployés n'aient abouti jusqu'à présent à aucun résultat positif, alors que la nécessité de cette réforme avait été nettement affirmée lors de la Journée de la Recherche en décembre 1960, et a été encore confirmée au cours des Journées Prospectives en décembre dernier.



### IV-3. Prospective.

Les journées des 18 et 19 décembre sont encore trop proches pour qu'il soit utile de rappeler le travail effectué par le groupe « Prospective » du P.C.M. au cours de l'année 1963. Qu'il me soit permis simplement de marquer d'une pierre blanche ces deux journées du 18 et du 19 décembre qui ont vu rassembler un nombre exceptionnel de camarades et pour la préparation desquelles un effort jamais atteint a été constaté.

L'ensemble des camarades des Ponts et Chaussées ont affirmé leur intérêt pour ces études prospectives seules susceptibles de préparer efficacement l'avenir. Je remercie ici aussi bien les camarades qui ont préparé ces journées que ceux qui ont contribué à les animer par leurs observations écrites ou leurs interventions orales soigneusement mûries et réfléchies.

Je m'étendrai plus longuement sur les conclusions des journées prospectives. Un document est paru au Bulletin du P.C.M. de février. Ce document établi à l'issue des journées prospectives a été mis au point par votre Comité. Il résume les principales conclusions des journées et a été remis au Ministre des Travaux Publics et au Vice-Président du Conseil Général des Ponts. D'ores et déjà, Monsieur le Directeur du Personnel en a saisi le Conseil Général des Ponts en lui demandant son avis sur l'action à entreprendre.

L'une des conclusions des journées a été de poursuivre ces études prospectives qui, maintenant, seront définitivement intégrées aux travaux du Comité. Il appartiendra au nouveau Comité de préciser les modalités de cette action vraisemblablement en chargeant de petits groupes spécialisés d'approfondir les idées les plus intéressantes qui se sont dégagées des journées prospectives et qui nécessitent une réflexion en profondeur avant que des mesures d'application puissent être prises.

Il n'apparaît plus souhaitable maintenant de traiter de l'avenir au sein d'un seul groupe spécialisé. Le Comité doit se saisir de ces questions directement à charge de lui de se faire aider sur les points les plus difficiles par des petits groupes dont les missions seront délimitées avec soin au préalable.

Votre Comité devra donc mener l'action à la fois sur deux plans : celui de la sauvegarde immédiate de nos intérêts professionnels et celui de la réflexion à long terme sur le cadre futur de notre action. Cependant, à un moment où le pays bouge et où les intérêts s'affrontent, l'avenir est à ceux qui sauront faire preuve de perspicacité en discernant à temps ce que l'on a appelé les tendances lourdes ou les faits porteurs d'avenir.

Mais je crois qu'il faudra insister très fortement et très vigoureusement sur certains points assez faciles à réaliser à court terme, tant auprès du Ministre qu'auprès du Directeur du Personnel. Je les rappellerai encore dans mon discours de ce soir.

Je voudrais en terminant remercier tous les camarades du bureau de l'important travail qu'ils ont réalisé ces derniers mois, et tout spécialement notre actif et brillant secrétaire, REGARD, qui se dépense sans compter pour le P.C.M. Vous savez qu'à notre prochaine réunion le comité devra élire un nouveau bureau, je peux vous dire que sa composition indiquera, de toutes façons, la volonté d'un rajeunissement et d'un plus grand dynamisme, ce qui me paraît de plus en plus souhaitable pour notre Association.

Je vous remercie tous de votre attention, et je remercie tout particulièrement les camarades qui ont bien voulu par leurs interventions et par leurs réponses aux questions posées animer le débat et préciser les problèmes les plus importants qui se posent à notre Association, et je déclare close la séance de l'Assemblée Générale.

# DINER du P.C.M. du 20 Mars 1964

## Discours de M. MATHIEU, Président du P.C.M.

Dans les discours des deux années précédentes, nous avons évoqué l'interrogation passionnée et inquiète que les Corps des Mines et des Ponts et Chaussées se posent sur leur avenir, dans cette période difficile de rapide mutation. Animé par les « jeunes » du Corps un groupe d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, auquel se sont associés plusieurs Mineurs a entrepris de préciser les questions qui se posent, d'esquisser quelques-unes des réponses possibles, dans le souci de définir l'évolution souhaitable et de proposer des mesures qui permettraient de doter l'Administration de structures adaptées à la vie moderne.

Monsieur P. MASSÉ, Commissaire Général au Plan qui avait bien voulu présider nos deux journées d'études des 18 et 19 décembre derniers a lui-même donné de la « prospective » cette claire définition « une remise en cause suivie d'une remise en ordre, une analyse des tendances lourdes, des faits porteurs d'avenir pour imprimer sur cet avenir quelques traits volontaires, sacrifiant, si nécessaire, la perfection au souci de ne pas arriver trop tard ».

En quelques mots percutants sont ramassés là, les éléments essentiels du problème.

Nous vous avons déjà présenté, M. le Ministre, nos « conclusions ». Je voudrais aujourd'hui, profiter de la présence de nombreux camarades qui n'ont pu tous participer à ces journées, et de la présence aussi des personnalités qui nous font l'honneur de nous écouter, pour mettre l'accent sur les points que j'estime les plus importants, sur les « faits porteurs d'avenir ».

Je ne parlerai donc que très peu, aujourd'hui, des problèmes matériels ou administratifs *particuliers* aux Ingénieurs des deux Corps, mais je vous exprimerai plutôt nos soucis et nos espérances en ce qui concerne les problèmes *généraux de la Fonction Publique*. Sans m'arroger le droit de parler ici au nom d'autres Corps que ceux présents dans notre Association, je pense cependant n'être pas désavoué par les représentants d'abord de ceux avec qui nous sommes en contact permanent, je veux dire nos collaborateurs : Ingénieurs des T.P.E. et Techniciens, mais aussi par les Administrateurs Civils avec qui le P.C.M. entretient d'excellentes relations.

Ces soucis sont aussi ceux qui ont amené la « Société des Anciens de l'Ecole Polytechnique », et le Ministre des Armées lui-même constatant la désaffection des X pour l'Armée et pour les postes d'Ingénieurs Militaires, à réunir des Commissions d'Etudes pour chercher les causes de cette désaffection et pour proposer des remèdes.

Si ces études nous intéressent spécialement comme s'appliquant aux Corps d'Ingénieurs recrutés en partie à l'Ecole Polytechnique : Mines, Ponts et Chaussées, Navigation aérienne, I.G.N., Génie-Rural, tout le monde sait que les mêmes phénomènes se manifestent chez d'autres fonctionnaires : à l'Ecole Normale Supérieure et l'Ecole Nationale d'Administration.

Quelles sont donc les raisons de cette désaffection.

Je n'insisterai guère sur la modestie de la rémunération. Pourtant j'ose me demander, M. le Ministre, si vous en êtes vous-mêmes, parfaitement informé. Au moment où le rapport Massé sur la politique des Revenus souligne le besoin d'une meilleure information statistique, je crains que nos grands patrons ne mesurent pas exactement l'écart qui nous sépare du secteur privé. Cet écart des rémunérations brutes était autrefois compensé par la stabilité de l'emploi, par la retraite et par les assurances contre les risques sociaux. Le secteur privé a maintenant acquis tout cela,

et c'est très bien ainsi. Il est même fréquent que les œuvres sociales du secteur para-public et des entreprises privées soient plus largement ouvertes à tous, plus luxueusement organisées que celles de l'Etat. Cette évolution expliquerait déjà, à elle seule, que les jeunes gens hésitent davantage à se lancer dans les études longues et à affronter les concours difficiles qui conduisent à la Fonction Publique.

Mais nous admettons bien qu'il existe un certain écart de rémunération. En revanche nous comprenons mal certaines mesures mesquines qui vexent et humilient les fonctionnaires alors qu'elles ne représentent pour la puissance publique qu'une économie bien faible. Il s'agit de ce qu'on peut nommer les frais généraux : le régime d'utilisation de voitures, le remboursement des frais de missions et de déplacements, l'attribution des frais de représentation, sont soumis à des règles tatillonnes et rigides qui frisent parfois le ridicule. Au contraire, dans le secteur para-public comme dans le secteur privé des règles simples et souples favorisent les initiatives et permettent une grande rapidité et une grande efficacité.

Mais ce que j'estime le plus grave est la dégradation des conditions de travail, surtout dans les Administrations Centrales. Le cadre et le mobilier sont pauvres, vétustes et souvent mal tenus. Le personnel subalterne, fonctionnaire ou contractuel, est mal payé donc souvent de second choix, doté de moyens insuffisants ; ou bien il quitte l'Administration dès qu'il y a acquis une certaine formation, ou bien, découragé et aigri, son rendement devient très faible.

Ces graves défauts, je dois le dire, n'existent que rarement dans les Services de province des Ponts et Chaussées où depuis quelques années sont construits des bureaux corrects et même agréables, où le personnel moins nombreux et mieux encadré, et aussi plus facile à recruter puisqu'il bénéficie d'un cadre et de moyens convenables, et qu'il est, moins qu'à Paris, sollicité par le secteur privé.

Il en résulte une conséquence grave et de plus en plus évidente, c'est la désaffection des jeunes Ingénieurs pour les Services Centraux. Le P.C.M. a pourtant joint ses efforts à ceux de l'Administration depuis plusieurs années, pour renforcer les équipes nécessaires au bon fonctionnement des Directions, pour les renforcer surtout en qualité. Il nous avait semblé qu'un progrès s'amorçait du fait d'une certaine amélioration de la rémunération, et du fait aussi que dans les promotions sorties il y a deux ou trois ans plusieurs jeunes Ingénieurs, tournés vers la recherche et la science économique avaient pensé trouver à Paris dans des tâches de conception et de planification à l'échelon national un métier plus exaltant que le métier du service ordinaire de Province.

Cette tendance, M. le Ministre, se renverse en ce moment du fait de nombreuses déceptions dont j'ai été personnellement le confident. Et en même temps la réforme en cours qui tend à affecter les Ingénieurs des Ponts et Chaussées aux arrondissements fonctionnels et aux arrondissements les plus importants, réforme excellente d'ailleurs, valorise l'intérêt que présente la Province.

Au travail exercé à Paris, au niveau le plus élevé, dans des domaines essentiels, mais dans des conditions difficiles et avec des moyens insuffisants l'Ingénieur préfère souvent le métier de Province d'intérêt plus limité mais où il trouve grâce à une *équipe*, à des contacts humains plus faciles et souvent agréables, une efficacité et un rendement qui lui donnent de grandes satisfactions.

On peut regretter que bien des ingénieurs parmi les meilleurs perdent ainsi leur mobilité : pour l'instant, l'Administration le constate et reste désarmée.

Il en résulte en fin de compte que, à Paris, plusieurs de vos Directeurs et Chefs de Service sont écrasés de travail, et que cette maison ne tient, je le crains, qu'au prix d'une dépense nerveuse et physique incompatible avec un mode de vie normalement équilibré.

Mais j'en viens maintenant à un autre motif de désaffection. Il s'agit de la dégradation d'intérêt des tâches confiées aux fonctionnaires. Plus l'Etat se charge de tâches nouvelles et plus il tend, paradoxalement, à créer des structures d'un type autrefois inconnu que sont les secteurs nationalisés, para-publics et les So-

ciétés d'Economie Mixte, marquant ainsi lui-même sa volonté de s'affranchir des règles administratives trop strictes pour permettre le rendement optimum. Les Ingénieurs qui restent dans l'Administration traditionnelle sont ainsi de plus en plus cantonnés dans les tâches de contrôle et dans la vocation réglementaire, tâches qui seraient mieux remplies me semble-t-il par des cadres administratifs.

Sans doute par la voie du détachement, l'Ingénieur peut, à titre individuel, être affecté à ces structures neuves, et il y accomplit alors une carrière parallèle, mieux rémunérée, et souvent techniquement plus intéressante car les *moyens* ne lui sont plus chichement mesurés et il obtient un rendement très supérieur qui satisfait sa dignité et son désir d'efficacité. Je vous donne ici un chiffre, M. le Ministre : sur trois cents de nos camarades des Ponts en service détaché hors du Ministère des Travaux Publics, il y en a environ la moitié dans le secteur para-public.

On commence dans divers milieux à s'inquiéter de ce démembrement de l'Etat. Mais puisque l'Etat lui-même a institué ces mécanismes, comment peut-il s'étonner que ses meilleurs agents quittent la Fonction Publique, qui les enferme dans des contraintes et des règles mesquines et qui, par l'annualité budgétaire, stérilise les programmes rationnels, pour s'employer dans des Etablissements ou Sociétés plus accueillants et plus souples.

La formule de démultiplication que réalisent ces organismes pourrait cependant être bénéfique si l'Etat donnait des chances *égales* à ceux qui le servent directement et à ceux qui s'emploient dans le secteur para-public. Si le fossé, dont j'ai parlé plus haut, pouvait être à peu près comblé, et s'il était bien entendu que le service public gardera son rôle de conception, d'animation et de direction, les agents des cadres supérieurs n'envisageraient plus de quitter un métier fort attachant, et l'Administration pourrait sans risque déléguer, quand il est utile, la gestion, l'exploitation et l'exécution, car elle garderait *l'autorité*.

C'est dans cet esprit que nous avons demandé, dans notre domaine, la mise en place du C.N.E.R.P.E.C. qui concilierait une démultiplication efficace avec le maintien très ferme de la conception et du contrôle entre les mains du Ministre et de ses Directeurs.

Par contre, si ces définitions d'attributions ne sont pas rapidement et fermement affirmées par l'Etat, la Fonction Publique risque de se vider rapidement de ses agents les meilleurs et de perdre ainsi peu à peu toute autorité.

Ce danger a été dénoncé depuis longtemps par des voix plus éloquents que la mienne et je me permets de vous citer ce passage où Jean GIRAUDOUX analysait dans « Sans Pouvoirs » certaines des causes de la défaite de 1940.

« L'aversion que notre Etat professait déjà pour une rétribution équitable du travail de ses propres agents trouva à ce moment critique l'appui illimité des Finances et la catastrophe se produisit... Le fonctionnaire se retrouva démuné et sans dignité devant le commerçant, le juge devant le coullissier, le professeur devant le courtier... L'argent devint le souci de la seule classe qui jusque-là, l'avait dédaigné en France, et lui imprima cette anémie que ni le dévouement ni la foi ne peuvent complètement pallier ».

Mais alors que Jean GIRAUDOUX rapportait cette démoralisation du fonctionnaire à une unique question de rémunération, j'ai voulu essayer de vous montrer que chez nous la désaffection des Ingénieurs vient aussi de motifs que je crois plus respectables, plus nobles : la recherche du rendement le meilleur, de l'efficacité que chacun de nous voudrait mettre au service de l'Etat, puisque notre vocation et notre formation civique nous y conduisent et la constatation amère que le cadre actuel de la Fonction Publique nous interdit de plus en plus de remplir convenablement cette vocation.

\*

C'est bien une « remise en cause » qui vient de vous être présentée M. le Ministre, quant à la « remise en ordre » elle ne peut être entreprise que par le Gouvernement lui-même et c'est une entreprise à long terme.

Mais en ce qui nous concerne nous avons essayé après avoir précisé nos défauts et nos insuffisances, de définir une thérapeutique. Si pour la Fonction Publique en général je vous ai brossé un sombre tableau, et si nous craignons que la remontée soit longue et dure, en revanche en ce qui concerne nos problèmes spécifiques, je veux vous dire combien j'ai rencontré, depuis ces deux années, auprès des jeunes, de vitalité et d'enthousiasme, et de foi, malgré tout, dans l'avenir. Aussi, après ce mouvement d'idées, ce bouillonnement de la Prospective, tous vos Ingénieurs, M. le Ministre, attendent de vous quelques « signes » simples qui leur redonneront courage et leur permettront de repartir confiants en l'avenir. Je rappellerai sommairement certains remèdes urgents qui dépendent directement de votre décision.

En premier chef, la rénovation matérielle et intellectuelle de nos structures centrales. Car, malgré l'efficacité liée à la décentralisation de notre propre administration, elle peut difficilement promouvoir la politique voulue si elle ne dispose d'une tête bien pleine et bien faite.

— Rénovation matérielle partielle, à court terme, en repensant profondément l'organisation et les méthodes, même dans le contexte budgétaire actuel.

— Rénovation matérielle totale, et nous retrouvons ici l'espoir d'une construction d'un Ministère neuf, puisse cet espoir n'être pas du domaine du trop long terme après l'exemple donné par vos deux Secrétariats Généraux.

— La rénovation intellectuelle, déjà amorcée par la présence auprès de nos Directeurs d'équipes jeunes et dynamiques, se poursuivra d'elle-même sous votre ferme autorité, M. le Ministre, sous condition de disposer (et à cet égard votre intervention sera déterminante) de certains atouts.

Le Centre National d'Etudes et de Recherches, dont la nécessité s'avère urgente.

— Le logement de vos cadres parisiens.

— D'autre part, pour améliorer l'efficacité de notre organisation en Province, nous préconisons la multiplication des arrondissements fonctionnels, et le développement d'organismes régionaux nouveaux. Nous voudrions aussi voir se multiplier les organes de mission très souples chargés d'une tâche déterminée et temporaire, comme le Gouvernement vient très heureusement d'en créer pour le littoral du Languedoc et pour le golfe de Fos.

L'idée d'une dissociation du grade et de la fonction est devenue un lieu commun. Nous pensons qu'il faut aller jusqu'à fondre en un seul les deux grades d'Ingénieur et Ingénieur en Chef. Un seul grade comportant plusieurs classes permettrait de confier le poste de Chef de Service au plus valable, quelle que soit sa classe et par conséquent son âge ; les postes de décision et de responsabilité pourraient alors être plus facilement confiés à ceux qui ont le goût de l'action et de l'engagement. Nous fournirons dans cet esprit des propositions précises à M. le Directeur du Personnel.

Enfin, il faut repenser intégralement la formation de l'Ingénieur, à tous les âges. Il faut un enseignement continu par tous les moyens modernes, en particulier, par la pratique des missions et des voyages à l'étranger, où nous avons souvent beaucoup à apprendre. Avec votre accord, M. le Ministre, le P.C.M. a pris l'initiative d'organiser cette année un voyage purement technique aux Etats-Unis, voyage dont le but a été si bien compris que de nombreux concours nous ont été offerts, et je veux ici remercier les Associations qui ne nous ont pas ménagé leurs encouragements.

Ces réformes, nous voudrions les voir se manifester à très court terme et nous pensons que définies « de l'intérieur » et non octroyées il serait facile à vous-même et à vos Directeurs de les mettre en pratique puisqu'elles rencontrent l'adhésion générale.

Pour les Ponts et Chaussées, elles complèteraient et valoriseraient sans aucun doute la Réforme de l'Administration Départementale que le Gouvernement vient de décider. Vous avez su les inquiétudes qu'avait soulevées le projet, depuis 1962 où a débuté l'expérience dite « des cinq départements ». Je sais avec quel soin vous avez vous-même suivi l'élaboration des textes et, je veux ici le dire bien haut, je sais avec quelle énergie vous avez fait rectifier certaines orientations qui eussent en effet été dommageables. Il me semble que vous avez réussi à ce que l'esprit et les modalités de la réforme puissent être acceptables pour notre Administration. Je ne partage donc pas les craintes de certains et je crois que, sous l'autorité d'un seul il peut se former d'excellentes équipes très efficaces, surtout si l'on réussit à bien intégrer à nos services extérieurs quelques agents du personnel administratif jusqu'ici employé dans les Préfectures, et si, bien entendu, l'on surveille avec vigilance les modalités d'exécution.

Il y faut seulement des hommes de bonne volonté, et je veux espérer que nous les trouverons en province, que nous les trouverons aussi à Paris, dans tous les Ministères, ce qui permettra, car il en est temps encore, de donner un avenir à la Fonction Publique.

## Discours de M. Marc JACQUET

Ministre des Travaux Publics et des Transports

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

MESSIEURS,

Permettez-moi, pour commencer, de vous dire bien sincèrement le sentiment de satisfaction que j'éprouve à me retrouver une fois de plus au milieu de vous dans votre grande famille des Ponts et Chaussées et des Mines.

J'ajouterai que quinze mois passés à la tête du Ministère des Travaux Publics et des Transports n'ont pas peu contribué à rehausser ce sentiment et même à le flatter d'une certaine fierté, dans la mesure où il est, pour un Ministre, à la fois agréable et rassurant de pouvoir s'appuyer sur des cadres dont les réalisations permanentes attestent la valeur et consacrent les traditions.

Sans prétendre usurper les attributions de mon collègue de l'Industrie, représenté ici ce soir par M. LEVISALLES, je me prévaux de son absence pour saluer à un double titre les Ingénieurs des Mines ici présents et, à travers eux, l'ensemble de leur Corps. L'identité de fonctions, la communauté d'intérêts qui le lient à celui des Ponts et Chaussées sont telles qu'il devient, à la peine comme à l'honneur, impossible de les dissocier.

En écoutant l'allocution au cours de laquelle vous avez su rappeler avec votre précision coutumière, Monsieur l'Ingénieur Général MATHIEU, les principales préoccupations, telles qu'elles s'expriment en ce moment, des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Ingénieurs des Mines, un propos d'ALAIN pouvait être évoqué. Il disait, et ne m'en veuillez pas de le citer : « Vous rencontrerez tous les jours un homme au moins qui se plaindra du métier qu'il fait et ses discours vous paraîtront toujours assez forts, car il y a à dire sur tout et rien n'est parfait ». ALAIN énonçait là, bien dite, une vérité d'évidence. Mais il poursuivait — et ceci vous paraîtra sans doute plus approprié — : « Vous, professeurs, (car il parlait à des professeurs), vous avez, dites-vous, à instruire de jeunes brutes qui ne savent rien et qui ne s'intéressent à rien ; mais vous, ingénieurs, vous êtes plongés dans un océan de paperasse ». Son propos, datant de 1907, vous montrera qu'il n'y a, dans ce cas particulier, Messieurs, rien de nouveau sous le soleil, rien d'autre, hélas, que la permanence du problème !...

Je ne reviendrai pas sur ce que vous avez dit, sinon pour souligner d'emblée que je m'associe, vous le savez bien, dans l'ensemble, au tableau que vous avez dressé. C'est un fait, que je constate malheureusement tous les jours, que les conditions matérielles dans lesquelles votre activité est appelée à s'exercer répondent de moins en moins à ce que vous êtes dans le droit d'attendre. La remarque, comme vous l'avez justement noté, est plus particulièrement valable pour ceux qui sont en service à l'Administration Centrale, mais vous n'êtes pas sans savoir que, non seulement je n'ai renoncé en aucune manière à la construction d'un vaste Ministère des Travaux Publics et des Transports regroupant nos Services dans le périmètre Garibaldi, mais que, bien au contraire, sur ma demande, le Gouvernement a porté à son ordre du jour d'un très prochain Conseil interministériel ce problème lui-même.

Evidemment, ne nous faisons quand même pas trop d'illusions : la réalisation de cette entreprise ne paraît guère pouvoir être au point avant 1970. Toujours est-il que, dans l'ordre de ces déplacements de Ministères, nous avons le n° 2 et que cela augure tout de même relativement bien du futur.

En attendant, je fais ce que je peux. Comme vous le savez, j'ai fait louer un local en face du Ministère des Travaux Publics et des Transports, au coin de la rue Saint-Dominique, et j'avais, dans un grand mouvement d'enthousiasme, décidé d'y installer le Conseil Général des Ponts et Chaussées. Le Conseil a préféré rester dans les vieux locaux et m'a demandé de libérer d'autres bureaux ; mais enfin, avec M. DURAND-DUBIEF, nous dégagerons les crédits nécessaires pour essayer que les travaux de réfection indispensables à l'intérieur de la vieille Maison soient faits le plus tôt possible.

Si le diagnostic des maux qui frappent le Corps des Ponts et Chaussées est relativement facile à établir, la thérapeutique, malgré le catalogue précis que vous en avez dressé, disant que j'en étais le seul responsable, ne dépend pas uniquement du Ministre de tutelle ; elle dépend, vous le savez, de la rue de Rivoli. Au demeurant, les problèmes de structure et de moyens que vous avez évoqués sont loin d'être particuliers aux Mines et aux Ponts et Chaussées ; comme vous l'avez d'ailleurs très justement remarqué, comme le constatait dans le détail l'excellent rapport fait, en juillet dernier, au Ministre des Armées, par votre Camarade GUILLAUMAT, ces questions ne sont qu'un reflet de la question beaucoup plus générale qui se pose avec une acuité croissante pour l'ensemble de la Fonction Publique, qui est celle d'une dégradation, amorcée d'ailleurs depuis un certain nombre d'années déjà. Vous savez que le Gouvernement se préoccupe précisément, en ce moment même où nous sommes, de lui apporter une solution dont l'esprit et les éléments directeurs ne sont pas sans analogie avec les vues que vous avez développées, tant il est vrai qu'en réalité un climat, à un certain moment, aussi bien dans le milieu politique que dans le milieu administratif, se révèle être créé par tous les bons esprits du moment.

Je ne vous apprendrai sans doute rien en soulignant qu'à l'heure actuelle chaque Administration connaît un décalage qui va en s'accroissant entre les vocations du personnel que sa formation et son recrutement destinent aux fonctions de conception et de direction et les tâches de gestion ou d'exécution auxquelles ce personnel doit trop souvent consacrer le plus clair, sinon la totalité, de son temps. Cette regrettable situation résulte évidemment du développement considérable et hyperbolique de l'intervention de l'Etat dans tous les domaines, et ne peut trouver sa solution que sous la double condition d'une nouvelle définition des attributions effectives du personnel appelé aux fonctions de direction, jointe à un recrutement élargi de ce que l'on pourrait appeler les cadres supérieurs d'exécution.

Ces deux préoccupations, qui doivent entraîner des réformes de structure, sont, comme je viens de le dire, à l'ordre du jour et, en conséquence, les Administrations auront vraisemblablement, dans un proche avenir, la possibilité de procéder à un recrutement accru d'Attachés d'Administration ou de fonctionnaires équivalents pour les Ministères techniques.

Ce n'est là qu'un des éléments du problème général, mais il n'est pas le moins important, dans la mesure où les solutions à envisager permettront aux membres des Corps d'élite que vous êtes d'échapper davantage aux tâches de gestion et, donc, de revenir plus complètement aux fonctions pour lesquelles vous avez traditionnellement vocation ; mais il n'en demeure pas moins vrai — et c'est en cela que je suis heureux de la nouvelle contribution que votre exposé a apportée à la question — qu'il appartient dans une large mesure aux Ingénieurs eux-mêmes de dégager, après une étude constructive du problème, les éléments réalisables qui permettraient au Ministre de tutelle d'infléchir ou de corriger de l'intérieur la politique suivie en matière de personnel.

Je tiens, à cet instant de mon exposé, à vous confirmer ce que j'avais été amené à déclarer au cours des Journées de Prospective tenues en décembre dernier, à savoir que je suis entièrement d'accord avec vous sur la nécessité de créer dès que possible un Centre de recherche du Corps des Ponts et Chaussées. (*Applaudissements*). Le CNERPEC (pour employer un langage que je n'aime pas employer, mais que vous employez, vous) aura pour principal avantage de permettre à une fraction régulièrement renouvelée du Corps de se consacrer pleinement aux indispensables travaux de recherche.

Un autre élément de réforme possible, dont j'ai déjà fait mention à l'occasion des Journées de Prospective, s'analyse, et vous l'avez rappelé, dans la dissociation de la fonction et du grade. Je suis particulièrement attaché à cette notion dont j'ai constaté avec plaisir qu'elle rencontrait parmi vous une très large approbation, bien entendu dans la mesure où l'expérience confirme que l'intérêt général gagne souvent à voir confier à des hommes jeunes encore, qui sont évidemment de valeur éprouvée, des responsabilités plus étendues que celles qui leur seraient normalement dévolues dans le cadre d'un statut empreint, comme dans le passé, d'une excessive prudence.

En complément de cette mesure, il deviendra indispensable de préciser et d'élargir le caractère des missions qui seront confiées à vous, Messieurs les Inspecteurs Généraux. C'est un problème auquel je m'attaquerai prochainement.

Une notion complémentaire à laquelle je ne tiens pas moins est celle de la mobilité des hauts fonctionnaires. L'expérience d'un séjour trop prolongé dans un même poste entraîne une routine qui, à mesure que le processus se développe, est susceptible de se transformer en sclérose, sinon même, dans certains cas, en paralysie. (*Applaudissements*).

Je n'ignore certes pas que la mobilité devrait s'accompagner, pour être bénéfique, de facilités corrélatives en matière de logement. Ce problème, dont je sais bien qu'il conditionne pour beaucoup les projets que j'ai en la matière, continue de me préoccuper et je suis intervenu auprès de mon collègue de la Construction, je compte intervenir d'une façon très pressante auprès de la Direction de la Fonction Publique, pour qu'une solution convenable puisse être rapidement trouvée. J'ajoute que je crois, pour ma part, que du point de vue de la province, le problème est relativement facile à résoudre et qu'il n'est vraiment difficile qu'à Paris : c'est là où il faudra que les uns et les autres nous portions tous nos efforts.

Vous avez très justement rappelé, mon cher Président, avec la citation inattaquable de Jean GIRAUDOUX, que la relative désaffection des meilleurs éléments de la Fonction Publique à l'égard de l'Etat n'est pas imputable aux seules conditions matérielles. C'est depuis longtemps une vérité d'évidence qu'on ne s'enrichit pas dans l'Administration (dans la Politique non plus !) et ç'en est une autre de constater la disparition progressive des éléments supplémentaires d'attrait qu'ont représenté trop longtemps la stabilité de l'emploi, les congés et la retraite.

Vous avez convenu d'ailleurs, je crois, au cours de votre exposé, que cette évolution doit quand même être enregistrée avec satisfaction.

Quel que puisse être l'effort souhaitable fait par le Ministère des Finances en faveur de ceux qui ont choisi de servir l'Etat, il est malheureusement certain que



leurs conditions d'existence seront le plus souvent décalées, à valeur égale, par rapport à celles qu'offre le secteur public ; encore faudrait-il — et sur ce point je vous donne raison — qu'à l'intérieur même de la Fonction Publique elles soient harmonisées de manière à éviter des disparités choquantes dans les avantages dont bénéficient des Corps identiques. (*Applaudissements*).

Comme dit quelqu'un, « les choses étant ce qu'elles sont », c'est, je crois, dans le sens du service de l'état, du commandement, de la responsabilité, dans le goût du maniement des affaires publiques, en d'autres termes dans la notion d'une contribution efficace à l'intérêt général, que les hauts fonctionnaires peuvent trouver, par la satisfaction morale qu'ils retirent de l'exercice de leurs fonctions, une compensation valable au manque-à-gagner dont je crains qu'il ne doive demeurer leur lot. Je le dis douloureusement, mais je le pense profondément ; c'est peut-être d'ailleurs, au bout du compte, l'honneur de la fonction que la pratique de la pauvreté.

Il ne faudrait pas en inférer pour autant, Monsieur le Président et Messieurs, que votre Ministre ne continuera pas à s'employer à tenter de faire aboutir les réformes destinées à valoriser la carrière des différents cadres et, en même temps, à donner un regain d'intérêt aux emplois dépendant des Ponts et Chaussées. Mais ces mesures, quelle qu'en soit la portée, ne pourront pas répondre intégralement aux préoccupations que vous avez légitimement exprimées, et il m'apparaît que vous détenez vous-mêmes un élément de la solution. C'est, en particulier, en maintenant continuellement en éveil votre curiosité intellectuelle, en multipliant les contacts valables et, ce faisant, par la confrontation plus étendue avec des hommes de formation et de préoccupations différentes, enrichissantes pour les uns comme pour les autres, que vous serez le mieux à même d'apporter à votre profession cette étincelle supplémentaire que vous êtes les seuls à pouvoir lui donner et qui fera qu'au bout du compte vous constituerez dans l'avenir, le grand avenir technique de l'économie du monde de demain, le meilleur vivier où seront puisés les hommes qui seront employés aux grandes tâches.

La Fonction Publique n'est pas plus un apostolat qu'un sacerdoce ; elle est tout de même une mission et, en tant que telle, exige une certaine formation. La condition étant naturellement remplie en ce qui vous concerne, votre métier, si j'ose dire, porte en lui-même sa propre récompense. Les constructeurs que vous avez la chance de pouvoir être devraient trouver dans l'ampleur et l'intérêt des tâches qui seront les vôtres dans le cadre de la rénovation de nos infrastructures et de notre équipement et de l'extension corrélative de vos attributions, un enjeu à la mesure de ce que vous représentez.

C'est, je le répète, dans la conviction réfléchie de la valeur de votre apport à l'œuvre de rénovation du Pays que vous trouverez finalement les satisfactions les plus légitimes, auxquelles viendra encore s'ajouter la conscience de demeurer à la hauteur de votre réputation traditionnelle, celle du Corps des Ponts et Chaussées.

Et, en terminant, je dirai : certes, nous sommes dans une période de grande mutation ; certes, l'Etat a besoin de grands serviteurs pour assumer des tâches de plus en plus nombreuses, de plus en plus importantes, certes la mutation n'est pas faite, certes vous en souffrez, certes nous en souffrons. Mais je suis, pour ma part, persuadé que, dans l'évolution historique des toutes prochaines années, la Fonction Publique, par la force des choses, par l'ampleur même des responsabilités qu'elle va être désormais appelée à assumer dans le monde, dans le secteur économique, gagnera sa place et son exacte rémunération.

Voilà, Messieurs, ce dont je suis convaincu et que je vous livre ce soir comme réflexion finale. (*Applaudissements*).

## Félicitations à M. Louis ARMAND pour son élection à l'Académie

L'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines est heureuse de s'associer aux félicitations qui, de toutes parts, ont entouré la récente élection de notre camarade Louis ARMAND à l'Académie française. Les titres qu'il s'est acquis dans ses multiples sphères d'activité sont trop variés et, par surcroît, suffisamment connus pour qu'il soit besoin de les rappeler ici.

Ceux d'entre nous qui ont eu le privilège de l'approcher et, mieux encore, de travailler à ses côtés, retiennent qu'à côté du savant, du créateur et de l'organisateur, ils ont toujours trouvé un homme dont l'enthousiasme, la ténacité et l'éloquence désarmaient les sceptiques et apportaient inmanquablement le succès aux équipes successives dont il a été l'animateur.

Au delà de la science, de la recherche et de l'action, il a su dégager un enseignement d'une portée générale et fournir à la Nation à la fois un exemple et une inspiration.

Nous sommes particulièrement fiers de le compter dans nos rangs et heureux de pouvoir lui exprimer notre satisfaction de sa brillante élection à l'Académie, qui, à notre sens, représente peut-être moins une consécration que le dernier en date des témoignages de reconnaissance pour l'œuvre accomplie jusqu'ici.

# TRIBUNE LIBRE

## Une lettre du Général du RAND

Le Directeur des Routes a récemment reçu du Général du Rand (X 97), bien connu de nos lecteurs, une lettre ci-jointe, qu'il se fait un plaisir de nous communiquer.

Marvejols, jour de Pâques 1964.

Mon Cher Directeur,

Ce petit mot n'est pas destiné à vous entretenir de mon projet d'autoroute circulaire : la flatteuse publicité donnée récemment à celui-ci par une revue des plus estimées montre que les choses sont en bonne voie : je reste, vous le savez, à votre disposition dès que vous me ferez signe.

Mon propos est de vous dire combien j'apprécie la fantaisie avec laquelle, pour rompre la monotonie des déplacements en automobile, vos Ingénieurs répartissent, en respectant rigoureusement les lois du hasard, des panneaux annonçant, le long des routes nationales, des chantiers fictifs.

J'avais crainé un moment que des instructions répétées et comminatoires ne mettent une fin prématurée à cet astucieux saupoudrage. Dieu merci, force reste à l'imagination — dirai-je à la poésie ?

C'est ainsi que, me rendant à Marvejols pour les vacances pascales, j'ai pu lire au bord d'une de nos principales routes une pancarte portant l'inscription suivante : « **Attention, passage très dangereux, voie unique, ralentir, 30 km/heure** ». Quelques décimètres après la pancarte il y avait, sur l'accotement, un petit tas de terre, un peu plus loin, une autre pancarte présentait les vœux de bon voyage de l'entreprise X.

J'ai relevé d'autres plaisanteries du même genre, moins bien réussies toutefois. S'apparentant étroitement à la ruse de guerre et à la manœuvre de diversion, elles montrent combien les principes de l'art militaire traditionnel restent en honneur chez nos jeunes camarades ; c'est avec joie que je le constate et que je les en félicite.

Croyez, Mon Cher Directeur, à mes sentiments de bien cordiale camaraderie.

Général du Rand  
(X 1897).

N de la R — Le Général du Rand a le sourire, tant mieux ! Les automobilistes, eux, ne rient pas, ou s'ils rient, c'est de nous.

# STATUT

## DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

**DECRET N° 59-358 du 20 FEVRIER 1959**  
**relatif au statut particulier du Corps**  
**des Ingénieurs des Ponts et Chaussées**  
(J.O. du 3-3-1959)

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics et des Transports, du Ministre des Finances et des Affaires Economiques et du Secrétaire d'Etat aux Finances

Vu l'ordonnance 59 244 du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires, notamment son article 2,

Le Conseil d'Etat entendu.

DECRETE :

TITRE I

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**Article Premier.** — Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées forment un corps national à caractère interministériel. Ils ont vocation pour occuper les emplois qui sont de leur compétence, d'une part, de nature technique et scientifique et d'autre part, de nature administrative, économique ou sociale.

**Art. 2.** — Des arrêtés interministériels déterminent les Administrations de l'Etat dans lesquelles les Ingénieurs des Ponts et Chaussées seront en position normale d'activité

**Art. 3.** — L'effectif des Ingénieurs des Ponts et Chaussées placés en position de service détaché ne peut excéder 75% de l'effectif des Ingénieurs en position normale d'activité

**Art. 4.** — L'affectation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans une des Administrations visées à l'article 2, est prononcée par arrêté conjoint du Ministre des Travaux Publics et des Transports et du Ministre dont dépend l'Administration intéressée

**Art. 5.** — Le corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées comporte, indépendamment des Ingénieurs-Elèves, trois grades :

- Ingénieur général
- Ingénieur en Chef
- Ingénieur.

Le grade d'Ingénieur Général comprend deux classes. La première classe comporte deux échelons, la deuxième classe un échelon unique

Le grade d'Ingénieur en Chef comprend cinq échelons.

Le grade d'Ingénieur comprend deux classes. La première classe comporte trois échelons, la deuxième sept échelons.

**Art. 6.** — Les effectifs du corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées en position normale d'activité sont répartis entre les différents grades selon les proportions suivantes :

- Ingénieurs Généraux 10,5% dont  $\left. \begin{array}{l} 5\% \text{ en } 1^{\text{re}} \text{ classe} \\ 5,5\% \text{ en } 2^{\text{e}} \text{ classe} \end{array} \right\}$
- Ingénieurs en Chef 30,5%
- Ingénieurs 59% dont 8% en 1<sup>re</sup> classe

**Art. 7.** — Les Ingénieurs Généraux sont normalement chargés, sous l'autorité directe du Ministre, de toutes études et missions spéciales ou générales ayant un caractère national et de missions permanentes ou temporaires d'inspection. Ils font partie du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Les Ingénieurs Généraux de 1<sup>re</sup> classe et ceux des Ingénieurs Généraux de 2<sup>e</sup> classe qui sont chargés d'une mission permanente d'inspection, prennent le titre d'Inspecteur Général. Le Vice-Président et les Présidents de Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées sont choisis parmi les Ingénieurs Généraux de 1<sup>re</sup> classe

Les Ingénieurs Généraux de 2<sup>e</sup> classe peuvent assurer la direction de Services Centraux ou de Services annexes de l'Administration Centrale, la direction d'un grand établissement d'enseignement technique

ou un enseignement d'une importance fondamentale dans un de ces Etablissements.

Dans la limite de 5% du nombre des emplois d'Ingénieur en Chef, certains Ingénieurs en Chef inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur Général, peuvent se voir conférer, en sus de la direction d'un service extérieur, des missions qui sont du ressort normal des Ingénieurs Généraux de 2<sup>e</sup> classe. Ils font partie à ce titre du Conseil Général des Ponts et Chaussées et reçoivent rang et prérogatives d'Ingénieur Général de 2<sup>e</sup> classe, sauf en ce qui concerne leur rémunération.

Les intéressés ne peuvent demeurer plus de trois ans dans cette situation sauf si l'absence d'emplois vacants dans le grade d'Ingénieur Général empêche leur nomination à l'expiration de ce délai; dans ce cas, ils sont nommés dès la première vacance. La durée du temps passé dans ladite situation est prise en compte lorsque les intéressés ont été effectivement promus au grade d'Ingénieur Général de 2<sup>e</sup> classe dans le calcul de l'ancienneté prévue à l'article 18 pour être nommé à la 1<sup>re</sup> classe du grade d'Ingénieur Général.

**Art. 8.** — Les Ingénieurs en Chef sont normalement chargés de la direction d'un service extérieur ou affectés à un service d'études ou de recherches ou à un poste d'enseignement ou de direction d'enseignement. Ils peuvent en outre être attachés à l'Administration Centrale.

**Art. 9.** — Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont normalement placés sous l'autorité d'un Ingénieur en Chef à la tête d'un Arrondissement de service extérieur ou adjoints à un ingénieur de grade supérieur ou affectés à un service d'études ou de recherches, à un poste dans un établissement d'enseignement. Ils peuvent en outre être attachés à l'Administration Centrale.

## TITRE II

### RECRUTEMENT

**Art. 10.** — Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont nommés par décret du Président de la République et recrutés :

- 1<sup>o</sup>) parmi les Ingénieurs-Elèves de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées;
- 2<sup>o</sup>) parmi les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat (Service des Ponts et Chaussées) qui sont portés sur un tableau d'aptitude comprenant deux parties suivant la durée des services rendus et tenant compte en outre de la valeur de ces services, des aptitudes spéciales et du résultat d'un examen professionnel comportant deux séries d'épreuves

différentes pour les candidats autorisés à se présenter à cet examen au titre de l'une ou l'autre partie du tableau.

**Art. 11.** — L'effectif des Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées comprend :

- 1<sup>o</sup>) des anciens élèves de l'Ecole Polytechnique classés à leur sortie dans le service des Ponts et Chaussées;
- 2<sup>o</sup>) des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat (Service des Ponts et Chaussées) qui ont satisfait à un concours d'admission auquel ils ont été autorisés à se présenter.

Les Ingénieurs-Elèves reçoivent à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées l'enseignement dispensé par cet établissement et participent aux études et recherches qui peuvent leur être confiées.

**Art. 12.** — Pour être autorisés à se présenter au concours prévu à l'article 11 2<sup>o</sup>) pour l'accession au grade d'Ingénieur-Elève, les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat devront avoir effectué au moins 4 ans de services effectifs en cette qualité au 1<sup>er</sup> octobre de l'année du concours et atteindre au plus l'âge de 35 ans pendant cette année.

Aucun candidat ne peut se présenter plus de trois fois à ce concours.

Pour être autorisés à se présenter à l'examen prévu à l'article 10 2<sup>o</sup>) pour l'accession au grade d'Ingénieur des Ponts et Chaussées, les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat devront avoir accompli, à la date de l'examen :

a) pour ceux à inscrire sur la première partie de la liste :

— 10 ans de services effectifs en qualité d'Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat;

b) pour ceux à inscrire sur la deuxième partie de la liste :

— 20 ans de services effectifs en qualité d'Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat.

Le nombre des Ingénieurs inscrits sur la deuxième partie du tableau d'aptitude ne peut dépasser le tiers du nombre des places offertes.

Aucun candidat ne peut se présenter plus de trois fois à l'examen professionnel. Toutefois, le fait d'avoir pris part à l'examen au titre du a) ci-dessus ne fait pas obstacle à ce que le candidat se présente à l'examen au titre du b) ci-dessus.

Pour les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat qui n'auront pas satisfait complètement aux obligations militaires de leur classe de recrutement, les durées de services effectifs exigées tant pour l'admission au concours d'Ingénieur-Elève que pour l'inscription au tableau d'aptitude en vue de la nomination

directe, seront augmentées de la durée d'exemption du service militaire actif dont ils auront bénéficié.

Les modalités du concours et de l'examen professionnel sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

**Art. 13.** — Les Ingénieurs visés à l'article 12 b) sont nommés et titularisés comme Ingénieurs des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe à l'échelon comportant un indice égal ou à défaut immédiatement supérieur à celui dont ils bénéficiaient dans le cadre des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat. Ils conservent, dans la limite des durées moyennes prévues à l'article 20, leur ancienneté d'échelon lorsque leur nomination leur procure une augmentation d'indice inférieure à celle qu'ils auraient obtenue par un avancement de classe ou d'échelon dans leur ancien grade.

**Art. 14.** — Le nombre de places d'Ingénieurs-Elèves mises au concours parmi les Ingénieurs ou les Ingénieurs-Adjoints des Travaux Publics de l'Etat est égal chaque année à 30% du nombre de places attribuées aux élèves de l'Ecole Polytechnique.

Les nominations directes des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat au grade d'Ingénieur des Ponts et Chaussées, suivant le mode prévu au 2<sup>o</sup>) de l'article 10 ci-dessus, sont faites dans la proportion nécessaire pour que le nombre des Ingénieurs de tout grade, autres que les anciens élèves de l'Ecole Polytechnique classés dans le service des Ponts et Chaussées à la sortie de cette Ecole, soit égal à 33% de l'effectif global des Ingénieurs des Ponts et Chaussées en activité.

### TITRE III

#### AVANCEMENT

**Art. 15.** — Les avancements de classe et de grade ont lieu au choix après inscription aux tableaux d'avancement, conformément aux dispositions des articles 26 et suivants de l'ordonnance 59-244 du 4 février 1959.

**Art. 16.** — Seuls peuvent être promus à la première classe de leur grade, les Ingénieurs de 2<sup>e</sup> classe parvenus à l'échelon supérieur de leur classe et ayant accompli un an de services effectifs dans cet échelon.

**Art. 17.** — Peuvent seuls être nommés au grade d'Ingénieur en Chef, les Ingénieurs de 1<sup>re</sup> classe ou de 2<sup>e</sup> classe comptant au moins 8 ans de services effectifs comme Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Pour les Ingénieurs de 1<sup>re</sup> classe, la nomination est faite à l'échelon comportant un indice égal ou à défaut immédiatement supérieur à celui dont ils bénéficiaient dans leur ancien grade.

**Art. 18.** — Pourront seuls être nommés au grade d'Ingénieur Général de 2<sup>e</sup> classe, les Ingénieurs en Chef comptant au moins 15 ans de services en qualité d'Ingénieur du corps des Ponts et Chaussées, dont 7 au moins de services effectifs en qualité d'Ingénieur en Chef.

Pourront seuls être nommés à la 1<sup>re</sup> classe du grade d'Ingénieur Général, les Ingénieurs Généraux de 2<sup>e</sup> classe comptant au moins trois ans de services dans la 2<sup>e</sup> classe de leur grade.

Le temps passé par des Ingénieurs des Ponts et Chaussées en qualité de Directeur d'Administration Centrale entre en ligne de compte pour le calcul de la durée minima de 7 ans exigée au présent article.

**Art. 19.** — Par dérogation aux dispositions de l'article 16 ci-dessus, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe visés à l'article 13, peuvent être inscrits sur le tableau d'avancement à la 1<sup>re</sup> classe s'ils ont accompli deux années de services effectifs dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont une année au 7<sup>e</sup> échelon de la 2<sup>e</sup> classe.

**Art. 20.** — La durée moyenne du temps normalement passé dans chaque échelon pour accéder à l'échelon supérieur, est fixée à deux ans, sauf en ce qui concerne les deux premiers échelons de la 2<sup>e</sup> classe du grade d'Ingénieur. Cette durée peut être réduite dans les conditions prévues aux articles 24 et 25 de l'Ordonnance n° 59-244 du 4-2-1959 sans pouvoir être inférieure à 18 mois.

La durée du temps passé dans le 1<sup>er</sup> échelon de la 2<sup>e</sup> classe du grade d'Ingénieur est d'une année et, dans le deuxième échelon, de dix-huit mois. Ces durées ne peuvent être réduites.

**Art. 21.** — Les avancements d'échelon, de classe et de grade sont prononcés par arrêté ministériel, sauf les nominations au grade d'Ingénieur Général qui sont prononcées par décret.

### TITRE IV

#### DISPOSITIONS TRANSITOIRES

**Art. 22.** — Les Inspecteurs Généraux, les Ingénieurs en Chef et les Ingénieurs hors classe des Ponts et Chaussées seront reclassés dans les nouveaux grades, classes et échelons à l'indice égal à celui qu'ils détenaient précédemment avec maintien de l'ancienneté acquise dans l'échelon.

Un arrêté fixera les conditions de reclassement des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans les nouveaux échelons de la 2<sup>e</sup> classe de leur grade.

**Art. 23.** — Les Inspecteurs Généraux rangés au 1<sup>er</sup> échelon à la date de la publication du présent décret

sont reclassés dans la 2<sup>e</sup> classe du grade d'Ingénieur Général et pourront être nommés en surnombre à la 1<sup>re</sup> classe de leur grade après deux ans d'ancienneté dans la 2<sup>e</sup> classe.

Les Ingénieurs hors classe à la date de publication du présent décret sont reclassés dans la 1<sup>re</sup> classe du grade d'Ingénieur, éventuellement en surnombre.

Les surnombres résultant de l'application des deux alinéas précédents seront résorbés au fur et à mesure des départs intervenus quelle qu'en soit la cause, à la 1<sup>re</sup> classe des grades d'Ingénieur Général et d'Ingénieur.

**Art. 24.** — Sont maintenues en vigueur pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions du présent statut :

- les dispositions du décret validé du 26 décembre 1940, modifié par les décrets du 21 septembre 1945 (article 8), du 27 novembre 1946 et du 19 septembre 1949 instituant le cadre latéral des Ponts et Chaussées ;
- les dispositions du décret n° 49-766 du 11 juin 1949, complété par le décret n° 51-908 du 8 juillet

1951, instituant le cadre spécial des bases aériennes ;

- les dispositions du décret n° 52-566 du 20 mai 1952 instituant le cadre spécial des transports ;
- les dispositions du décret n° 57-111 du 30 janvier 1957 portant règlement d'administration publique et relatif à l'admission des Ingénieurs et Ingénieurs-Adjointes des Travaux Publics de l'Etat (Service des Ponts et Chaussées) dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

**Art. 25.** — Sont abrogées toutes dispositions statutaires antérieures concernant le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

**Art. 26.** — Le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Ministre des Finances et des Affaires Economiques et le Secrétaire d'Etat aux Finances sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui prendra effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1959, sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 20 février 1959.

Par le Premier Ministre

Michel **Debré**

Le Ministre des Finances  
et des  
Affaires Economiques,  
**Antoine Pinay.**

Le Secrétaire d'Etat  
aux Finances,  
**Valéry Giscard d'Estaing.**

Le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports,  
**Robert Buron.**

# ARRÊTÉ

## publié au J.O. du 17 Juin 1959, fixant le nouvel échelonnement indiciaire des Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées

Le Premier ministre, le Ministre des Travaux Publics et des Transports et le Ministre des Finances et des Affaires Economiques,

Vu le décret N° 48-1108 du 10 juillet 1948 portant classement hiérarchique des grades et emplois des personnels civils et militaires de l'Etat relevant du régime général des retraites,

Vu le décret N° 59-358 du 20 février 1959 relatif au statut particulier du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

### ARRÊTENT :

**Article premier.** — L'échelonnement indiciaire des Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées est fixé comme suit :

Grades et classes	Echelons	Traitements	
			groupes hors échelles
			Indices
		nets	bruts
		—	—
Ingénieur Général de 1 <sup>re</sup> classe .....	2 <sup>e</sup> échelon	D	)
	1 <sup>er</sup> échelon	C	
Ingénieur Général de 2 <sup>e</sup> classe .....	.....	B	)
			Indices
		nets	bruts
		—	—
Ingénieur en chef .....	5 <sup>e</sup> échelon	650	1.000
	4 <sup>e</sup> échelon	630	950
	3 <sup>e</sup> échelon	600	885
	2 <sup>e</sup> échelon	550	785
	1 <sup>er</sup> échelon	500	685
Ingénieur Ordinaire de 1 <sup>re</sup> classe .....	3 <sup>e</sup> échelon	550	785
	2 <sup>e</sup> échelon	535	755
	1 <sup>er</sup> échelon	520	725
Ingénieur Ordinaire de 2 <sup>e</sup> classe .....	7 <sup>e</sup> échelon	510	705
	6 <sup>e</sup> échelon	490	665
	5 <sup>e</sup> échelon	470	625
	4 <sup>e</sup> échelon	450	585
	3 <sup>e</sup> échelon	405	520
	2 <sup>e</sup> échelon	360	455
	1 <sup>er</sup> échelon	315	390
Ingénieur-Elève .....	.....	250 (1)	300 (1)

**Art. 2.** — Le présent arrêté prend effet au 1<sup>er</sup> janvier 1959.

(1) Modifié par le décret 62-1276 du 31 octobre 1962 (J.O. du 16 novembre 1962).  
Ingénieur-Elève ..... 290 355



*Contre vents  
et marées...*

Bravant le soleil, l'eau de mer et la gelée

### LES ÉCHELLES D'ÉTIAGE EN LAVE ÉMAILLÉE

résistent à toutes les intempéries et à la corrosion.

Elles sont absolument inaltérables, indestructibles et demeurent indéfiniment lisibles.

Tables d'orientation  
Plans de villes  
Plaques repères  
Plaques de nivellement

LAVE ÉMAILLÉE SEURAT  
**USINE  
S<sup>t</sup> MARTIN**

par RIOM - PUY de DÔME  
Tél. RIOM 1.84

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

*Séance du Vendredi 10 Avril 1964*

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 10 avril 1964, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées (salle des Conseils)

Étaient présents MM Abraham, Artigue, Beffa, Boilot, Bonnemoy, Brunot, Callot, Cambournac, Chauchoy, Cocude, Costet, Cyna, Daval, Delaunay, Didier, Gilbert Dreyfus, Dufour, Durand, Faure, Gaudel, Gaud, Genthon, Huygue, Josse, Kemler, Lamoureux, Lefoulon, Maillant, Mathurin, Merlin, Mathieu, Paufigue, Perret, Regard, Saoglio, Sauterey, Tardieu, Tanzi, Vasseur, Wennagel.

Absents excuses MM Amante, Dreyfuss, Vian.

### 1°) Election du nouveau Bureau du Comité.

M Mathieu, Président sortant, cède la présidence de la séance au doyen d'âge, M. Daval.

M Daval, indique qu'il est saisi d'une proposition tendant à donner au bureau la composition suivante

Président M. Pébereau.

Vice Présidents MM Cot, Boilot, Callot.

Secrétaire M Regard.

Secrétaire Adjoint M Kervern.

Trésorier M Frybourg.

Aucune autre candidature n'étant présentée, le Comité élit à l'unanimité ce nouveau bureau

M Pébereau, nouveau Président, prend alors la parole pour rendre hommage, en son nom personnel et au nom de l'ensemble des deux Corps, à l'action que M Mathieu a menée au cours de ses deux années de présidence et souligne combien tous les camarades ont apprécié sa compétence et son dévouement

M Didier s'associe à l'hommage rendu au Président sortant et souligne que, sous sa présidence, le P.C.M. a vécu un tournant de son histoire. Les idées « Prospective » qui avaient fait leur apparition sous la présidence de M Durand-Dubief ont été développées et se sont traduites dans les faits par un nouveau dynamisme du P.C.M. qui doit maintenant se concrétiser grâce aux actions réalisables menées par M Mathieu.

M Pébereau fait l'historique rapide de la constitution du nouveau bureau. Il exprime sa profonde gratitude à M P Cot qui, n'ayant pas cru pouvoir accepter la présidence du Comité en raison des devoirs de sa charge, a bien voulu néanmoins accepter une vice présidence.

M **Pébereau** indique qu'il pense pouvoir consacrer au P.C.M. un temps suffisant au cours de l'année 1964, mais il demande par avance au Comité d'être éventuellement autorisé à ne pas solliciter le renouvellement de son mandat en 1965

Le Président soumet au Comité l'organisation qu'il envisage pour le travail du bureau. La matérialisation des conclusions dégagées à l'occasion des journées « Prospective » doit constituer la tâche essentielle du nouveau Comité. Il paraît indispensable d'associer étroitement à cette tâche l'ensemble des membres des deux Corps. Il conviendrait, à cet effet, que de nombreux camarades participent aux travaux du P.C.M. D'autre part, certaines séances du Comité auront lieu en province. Enfin, un certain nombre de camarades qui se sont engagés à consacrer une part importante de leur temps au P.C.M., seront associés de façon permanente à l'activité du bureau et joueront un rôle de liaison vis-à-vis des groupes régionaux. Ils seront à la disposition des délégués de groupe, les tenant régulièrement informés de l'activité du bureau.

Le but à attendre est que l'ensemble de nos camarades soit parfaitement informé et normalement consulté sur tous les grands problèmes. Ce rôle de liaison pourrait être assuré par MM **Abraham, Block, Boillot, Chapon, Dufour, Frybourg, Tanzi.**

D'autres camarades dont la liste n'est pas limitative et qui ont bien voulu consacrer au P.C.M. une part importante de leur temps, s'occuperont, pour le compte du bureau, de l'instruction d'affaires particulières. MM **Cyna, Deschamps, Didier, Lacaze, Mathurin, Rudeau, Sauterey.**

Il a paru souhaitable d'associer au bureau, un Comité des Sages composé d'Ingénieurs Généraux et d'Ingénieurs en Chef, qui joueront le rôle de conseil notamment pour les grandes questions, touchant à l'orientation générale du Corps.

La composition des groupes de travail n'est pas modifiée, seul le groupe « Prospective » sera dissous, le prolongement de ses travaux constituant la tâche de l'ensemble du Comité.

En ce qui concerne les groupes régionaux, les délégués de groupe de province ont tous été élus. M. **Cambournac** est désigné comme délégué du groupe de Paris, dont l'activité doit être développée.

## 2°) Organisation du voyage aux U.S.A.

M **Regard** indique que le financement du voyage de septembre 1964 continue de poser un problème délicat. Le P.C.M. a reçu jusqu'à ce jour 260 candidatures et, malgré les habituels désistements, il sera nécessaire, si de nouveaux concours financiers ne sont pas obtenus, soit d'augmenter le prix du voyage soit de demander au Comité de sélectionner les candidats. Il est convenu de demander aux Ingénieurs en

# OLIVA Frères

ENTREPRISE GÉNÉRALE  
BATIMENT et TRAVAUX PUBLICS

MODANE (Savoie)

## SCRG SOCIÉTÉ CHIMIQUE ET ROUTIÈRE DE LA GIRONDE

S.A. au Capital de 16.375.000 F

Siège Social : 19, RUE BROCA, PARIS-V°  
Tél. : POR 39-09 et la suite

TRAVAUX ROUTIERS  
PISTES AÉRONAUTIQUES  
TRAVAUX A LA MER  
LIANTS ROUTIERS

TRAVAUX PUBLICS  
BÉTON ARMÉ et PRÉCONTRAIT  
OUVRAGES D'ART

SOCIÉTÉ DES ENTREPRISES  
**BOUSSIRON**

L A Borde 01-89

10, Boul. des Batignolles — PARIS (17°)  
ALGER - CASABLANCA — ABIDJAN

## Société Métallurgique de la Meuse

### FORGÉS ET ACIÉRIES DE STENAY

S. A. au Capital de 765.000 F

Siège Social : STENAY (Meuse) — Téléphone 9

Bureau de PARIS : 8, rue de Chantilly

Téléph. LAMARTINE 83-82

**Aciers Moulés — Bruts et Usinés**

# SALVIAM

## Tous TRAVAUX ROUTIERS

BÉTONS BITUMINEUX

TARMACADAM

ÉMULSIONS DE BITUME

CONSTRUCTION DE PISTES

D'ENVOL ET DE CIRCULATION

SIÈGE SOCIAL : 2, Rue Pigalle — PARIS-9<sup>e</sup>

Téléphone TRI : 59-74

AGENCES : DOUAI, METZ, ORLÈANS, NIORT

## Société Routière du Midi

S. A. au Capital de 681.600 NF

Siège Social : 28, rue d'Enghien, LYON

Direction des Exploitations : Rue Rolland -- GAP (H.-A.)

Entrepôts : Chemin du Pignonnet -- AIX-EN-PROVENCE

ÉMULSIONS DE BITUME

MATÉRIAUX ENROBÉS

REVÊTEMENTS SUPERFICIELS

Tous Travaux Routiers et Urbains

Chef d'intervenir auprès des départements, des Régions Economiques ou des Chambres de Commerce pour tenter d'obtenir une aide complémentaire

Il a été décidé d'associer des anciens élèves de l'ENA à ce voyage. Ceux-ci tentent d'obtenir de leur côté un financement de l'Etat non seulement en ce qui les concerne, mais pour l'ensemble du voyage.

Le principe du voyage ayant obtenu l'accord du Ministre, il serait bon d'effectuer une démarche officielle auprès de l'Administration des Travaux Publics pour obtenir que l'Etat prenne à sa charge certains frais, ce qui pourrait par exemple se traduire par l'autorisation donnée à Air-France, d'accorder une subvention exceptionnelle en ce qui concerne le transport.

Les indications relatives au voyage seront adressées directement aux Ingénieurs qui se sont inscrits. En tout état de cause les inscriptions sont closes à compter du 20 mai 1964.

### 3°) Compte rendu de la Tournée de l'Assemblée Générale.

M. Mathieu donne un bref compte rendu de ces deux manifestations qui se sont déroulées dans de très bonnes conditions.

### 4°) Réforme administrative départementale.

Le sentiment général est que la réforme administrative pose des problèmes particulièrement délicats pour les Services des Ponts et Chaussées en raison de leur déconcentration très poussée, donnant aux Ingénieurs en Chef des responsabilités et des pouvoirs importants

Les principes de base de la réforme paraissant logiques, il est apparu que notre Corps, ne serait-ce que par esprit de discipline et sentiment de l'intérêt public, doit jouer le jeu. Toutefois, la souplesse des textes et la large part réservée aux initiatives locales risquent de favoriser une divergence des mesures d'application, dont certaines pourraient s'avérer inacceptables. Il est donc essentiel de veiller à ce que l'application qui sera faite des textes, soit bien conforme à l'esprit qui a présidé à leur élaboration. Le légitime souci du Gouvernement d'assurer une meilleure coordination à l'échelon départemental ne doit pas être un prétexte pour affaiblir la position des Ingénieurs en Chef et porter atteinte à la situation morale des Ingénieurs.

Afin d'être parfaitement informé des modalités et, éventuellement des difficultés d'application de la réforme, le Comité décide que le camarade **Deschamps** centralisera les renseignements en provenance des Ingénieurs en Chef, qui vont être saisis par le Président. D'autre part, le Bureau est mandaté pour établir tous contacts utiles avec les représentants du Corps Préfectoral et des grands Corps techniques de l'Etat.

Les questions suivantes paraissent mériter une attention particulière :

- les textes concrétisant la réforme sont muets sur le rôle des sous-préfets territoriaux ou d'état-major. Il faut éviter la création d'un écran entre le Préfet et les Chefs de Service ;
- de nombreuses délégations de **pouvoirs doivent** continuer à être accordées comme par le passé dans toutes les matières où domine le caractère technique ;
- les décisions départementales de délégation de **signature** doivent être harmonisées dans toute la mesure du possible ;
- le rôle que peuvent jouer les Ingénieurs des Corps des Mines et des Ponts et Chaussées dans la nouvelle organisation préfectorale doit être précise, tant à l'échelon départemental qu'à l'échelon régional ;
- une compensation à notre perte de standing départemental peut être recherchée dans une plus grande participation de notre Corps à certaines fonctions techniques ou économiques sur le plan national (secteur public ou semi-public).

À l'issue de la réunion M de **Baecque**, Directeur de Cabinet de M le Ministre **Joxe**, a bien voulu exposer au Comité l'esprit de la réforme et répondre aux questions qui lui étaient posées

L'information principale recueillie est que le Gouvernement desire que s'établisse un contact direct entre le Préfet et les Chefs de service départementaux, en supprimant tout ce qui pourrait constituer un écran. Dans cette perspective, la suppression de la 4<sup>e</sup> division préfectorale (Affaires économiques et équipement) est décidée, ce qui devrait entraîner un renforcement des services extérieurs par des fonctionnaires administratifs du Ministère de l'Intérieur. M de **Baecque** pense que les délégations accordées aux Sous-Préfets territoriaux n'empièteront aucunement sur les attributions des échelons territoriaux des Services des Ponts et Chaussées (arrondissements et subdivisions) et que les délégations de signatures des Chefs de Service seront aussi larges que possible. L'organisation du service du courrier dans les préfetures sera prévue de manière que la transmission sous le couvert du Préfet, des affaires faisant l'objet de délégations de signature ou de pouvoir, n'entraîne pas de retard important dans leur acheminement.

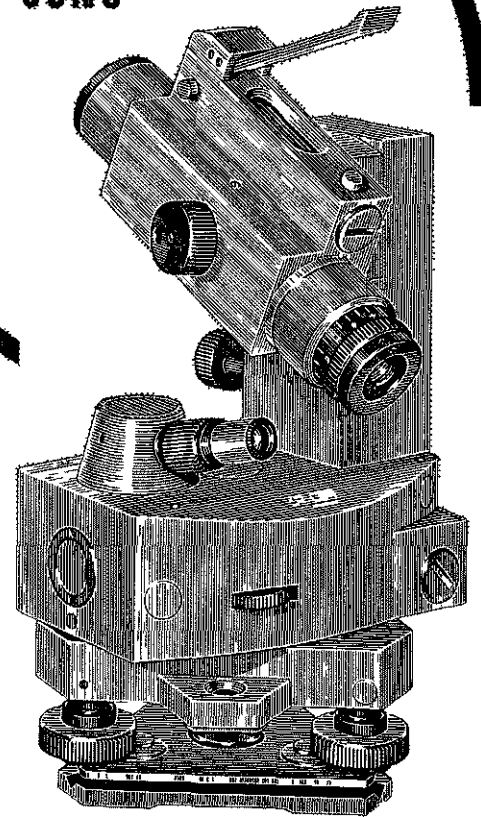
M de **Baecque** s'est enfin déclaré très favorable à ce que le bureau examine avec lui et la Mission Interministérielle qui doit être instituée par un prochain décret, les difficultés éventuelles d'application de la réforme.

L'Ordre du Jour étant épuisé, la séance est levée à 19 heures.

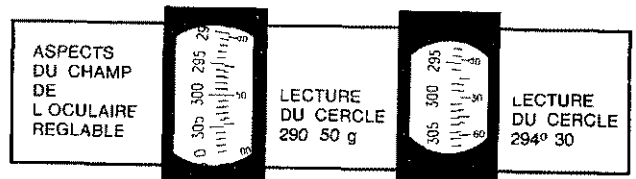
Le Secrétaire,  
R. Reaard.

Le Président,  
G. Pébereau.

## CERCLE NIVEAU SCNO



Appareil de construction simple et robuste  
Parfaitement précis et maniable  
Grandes rapidité et facilité d'emploi



### CARACTÉRISTIQUES

- LUNETTE optique traitée anti-reflets  
Grossissement 22 X
- CERCLE lecture par oculaire orientable réglable à vernier donnant
  - directement les 5 centesimales ou sexagesimales
  - à l'estime  $\pm 1$  centesimale ou sexagesimale
- NIVEAUX, nivelle sphérique pour calage approche
  - nivelle principale sensibilité 30 pour 2 mm
  - nivelle solidaire de la lunette sensibilité 25 pour 2 mm
 Precision des nivellements  $\pm 6$  à 7 mm au km

INSTRUMENTS DE TOPOGRAPHIE

**SLOM**  
PARIS

6 rue Pastourelle Paris 3<sup>e</sup>  
TUR 72-50 et chez les  
revendeurs spécialisés

# S<sup>TE</sup> DES ENTREPRISES LIMOUSIN

S.A. Capital 2.000.000 de F.  
R.C. Seine 55 B 1679

**TRAVAUX PUBLICS - BÉTON ARMÉ**

**20, Rue Vernier — PARIS**

Téléphone : ETOILE 01-76

**ELIMINEZ  
LES ORDURES MENAGERES**  
en régénérant les sols  
par le **COMPOSTAGE**

*Une technique nouvelle*

# SOCIÉTÉ TRIGA

**TRAITEMENT INDUSTRIEL DES GADOUES**

Siège social  
45, rue Cortambert, PARIS 16<sup>e</sup>

BUREAUX TECHNIQUES  
93, rue Lauriston, PARIS 16<sup>e</sup>  
Tel : PAS 49 53

**COMPAGNIE GÉNÉRALE  
DE TRACTION SUR LES VOIES  
NAVIGABLES**

**54, Avenue Marceau - PARIS (8<sup>e</sup>)**

Téléphone : BALzac 05-70 et 71  
Ely. 55-73

## MUTATIONS, PROMOTIONS et DÉCISIONS diverses

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

M Robert **Paoli**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en service détaché est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine, et placé en disponibilité pour une période de trois ans éventuellement renouvelable

Ces dispositions prennent effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1964 (Arrêté du 13 janvier 1964).

M Henri **Cottard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur Général, est promu Ingénieur des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe pour compter du 1<sup>er</sup> février 1964 (Arrêté du 19 février 1964).

Est fixée au 1<sup>er</sup> mars 1964, la date d'effet de l'arrêté du 10 septembre 1963 affectant M Jean **Botton**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables (Décision du 4 mars 1964)

La date d'effet de l'arrêté du 8 janvier 1964 portant mise à disposition de la Société Nationale des Chemins de Fer Français de M Michel **Walrave**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment fixée au 1<sup>er</sup> mars 1964 est reportée à une date qui sera fixée ultérieurement (Décision du 19 mars 1964)

M. Yves **Fabretti**, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe (4<sup>e</sup> échelon) en service détaché, est réintégré dans les cadres de son administration d'origine à compter du 7 février 1964 (Arrêté du 23 mars 1964)

M Jacques **Thédie**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Chambéry, est affecté à l'Administration Centrale du Ministère des Travaux Publics et des Transports - Direction des routes et de la circulation routière

Ces dispositions prennent effet à compter du 1<sup>er</sup> avril 1964 (Arrête du 31 mars 1964)

M **Bringer**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, est chargé de suivre l'organisation et le fonctionnement des Parcs de matériel et Centres de stockage des Ponts et Chaussées, ainsi que d'étudier la politique générale en matière de gestion, d'extension, ou de modernisation de ces installations, en remplacement de M **Baudet** appelé à d'autres fonctions (Arrête du 2 avril 1964)

M. Marcel **Faure**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Moulins, est chargé de l'Arrondissement fonctionnel du Service ordinaire des Ponts et Chaussées de la Haute-Savoie à Annecy

Ces dispositions prennent effet à compter du 1<sup>er</sup> mai 1964 (Arrêté du 6 avril 1964)

M. François **Ailleret**, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe (3<sup>e</sup> échelon), précédemment en Service détaché, est réintégré dans les cadres de son administration d'origine et chargé de l'Arrondissement fonctionnel n° 1 du Service ordinaire des Ponts et Chaussées du Nord à Lille

Ces dispositions prennent effet à compter du 26 mars 1964. (Arrêté du 8 avril 1964).

M. **Huvillier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Annecy, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef, est chargé des fonctions d'adjoint à l'Ingénieur en Chef du Service spécial des Autoroutes à Paris.

Ces dispositions prennent effet à compter du 1<sup>er</sup> avril 1964 (Arrêté du 8 avril 1964)

M. Maurice **Tiphine**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Strasbourg, est chargé de l'Arrondissement de Mulhouse du Service de la Navigation de Strasbourg

M. **Tiphine** assurera en outre jusqu'à nouvel ordre l'intérim de l'Arrondissement de Strasbourg-Canaux

Ces dispositions prennent effet à compter du 16 mars 1964 (Arrêté du 8 avril 1964)

M. Henri **Boumendil**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est mis à la disposition du Ministre des Affaires Étrangères en vue de servir en qualité d'expert en Iran pour le compte de l'Organisation des Nations Unies.

Ces dispositions prennent effet à compter du 2 janvier 1964 (Arrêté du 8 avril 1964).

M. Yves **Aubert**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été, pour compter du 16 février 1964, placé en Service détaché auprès du Ministère de la Construction, pour une durée de cinq ans, éventuellement renouvelable, pour y exercer les fonctions de Directeur de la Construction. (Arrêté du 22 janvier 1964 J.O. du 6 mars 1964).

M. Emile **Quinet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe a été, pour compter du 1<sup>er</sup> août 1963, placé en Service détaché pour une période de trois ans, éventuellement renouvelable, auprès de l'école polytechnique (personnalité civile), en vue d'être affecté à un poste de recherche au laboratoire d'économie. (Arrêté du 5 février 1964. J.O. du 6 mars 1964)

M. Georges **Bablon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en Service détaché auprès du Bureau Central d'Études pour les Équipements d'outre mer,

## CHASSE-NEIGE MODERNE

(Système L. BAUCHON)

— ETRAVES, LAMES BIAISES —  
TRIANGLES REMORQUÉS SUR ROUES  
à commandes pneumatiques ou hydrauliques

—  
ANCIENS ÉTABLISSEMENTS DURAND  
Rue Raspail -:- GRENOBLE -:- Tél. : 22-86

Compagnie Générale      Compagnie Lyonnaise

DES

# GOUDRONS et BITUMES

PARIS

LYON

74-76, rue J.-J. Rousseau    56, rue Victor Lagrange

---

## TRAVAUX ET FOURNITURES

### Goudrons - Asphaltes

### Enrobés - Emulsions

---

USINES

Persan-Beaumont — Lyon — Valence — Entraigues  
Nice — Ajaccio — Perpignan — Casablanca

## ROL-LISTER & C<sup>ie</sup>

Siège Social : 7, rue Mariotte - PARIS 17<sup>e</sup>

Téléphone : LABorde 19-39 (lignes groupées)

Capital : 4.920.000 NF

♦  
Travaux routiers - Travaux urbains

---

Répondages - Matériaux enrobés  
Emulsions de Bitume - Bétons bitumineux  
Tarmacadam - Laitier concassé  
Rolasmac - Bitumac

# Tous les problèmes d'AMÉNAGEMENT ORGANISATION GESTION des SERVICES MUNICIPAUX

dont vous avez à connaître,  
sont étudiés dans la Revue :

# INGÉNIEURS des VILLES de FRANCE

publiée en liaison avec l'Association  
des Ingénieurs des Villes de France

REVUE MENSUELLE

11<sup>e</sup> Année

Abonnement : 25 F.

Spécimen sur demande

254, rue de Vaugirard - PARIS-15<sup>e</sup>

LEC. 27-19

C.C.P. 9288-15 Paris

pour une période de deux ans, éventuellement renouvelable, afin d'y exercer les fonctions de son grade.

Les présentes dispositions prennent effet du 11 avril 1962. (Arrêté du 6 mars 1964. J.O. du 11 mars 1964).

L'honorariat du grade d'Ingénieur Général des mines a été conféré à M. **Reufflet** Paul-Jules-Félix, Ingénieur Général des Mines en retraite. (Décret du 10 mars 1964. J.O. du 14 mars 1964).

Est nommé en remplacement de M. **Lacarrière**, membre de la Commission Permanente du Transport Supersonique : M. **Lhermitte**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé du Services des Affaires Economiques et internationales au Ministère des Travaux Publics et des Transports. (Arrêté du 2 mars 1964. J.O. du 18 mars 1964).

M. Jean-Auguste-Paul **Commelin**, Ingénieur en Chef des Mines a été admis à faire valoir ses droits à la retraite au titre de l'article L. 6 (4<sup>e</sup>) du code des pensions civiles et militaires de retraite ainsi que sa démission acceptée à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1964. (Décret du 14 mars 1964. J.O. du 20 mars 1964).

M. Louis-Joseph-Pierre **Marvier**, Ingénieur en Chef des Mines non réintégré sur sa demande, à l'issue d'une période de disponibilité est admis, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1964, à faire valoir ses droits à la retraite au titre de l'article L. 6 (4<sup>e</sup>) du code des pensions civiles et militaires de retraite. (Décret du 14 mars 1964. J.O. du 20 mars 1964).

M. Jean **Guimbal**, Ingénieur en Chef des Mines, a été détaché, à compter du 1<sup>er</sup> juin 1963, pour une durée maximum de cinq ans, dans les fonctions de professeur à occupation principale à l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Saint-Etienne. (Arrêté du 24 février 1964. J.O. du 25 mars 1964).

M. Jean **Lehuérou-Kérisel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 1<sup>er</sup> échelon en disponibilité, est admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite en application des articles L. 6 (§ 4<sup>e</sup>) et L. 37 (§ 2<sup>e</sup>) du code des pensions civiles et militaires de retraite. La jouissance de la pension sera différée jusqu'au 18 novembre 1973.

M. Jean **Roulet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> échelon, en disponibilité, est admis sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite en application des articles L. 6 (§ 4<sup>e</sup>) et L. 37 (§ 2<sup>e</sup>) du code des pensions civiles et militaires de retraite. La jouissance de sa pension sera différée jusqu'au 6 août 1983.

M. Charles **Bricka**, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 2<sup>e</sup> classe, 7<sup>e</sup> échelon, en disponibilité, est admis à faire valoir ses droits à la retraite en appli-

cations des articles L. 6 (§ 4°) et L. 37 (2° §) du code des pensions civiles et militaires de retraite.

M. René **Durand**, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 2° classe, 7° échelon, en disponibilité, est admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite en application des articles L. 6 (§ 4°) et L. 37 (§ 2°) du code des pensions civiles et militaires de retraite. La jouissance de la pension sera différée jusqu'au 25 septembre 1980.. (Décret du 25 mars 1964. J.O. du 29 mars 1964).

M. Max **Durand**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, pour compter du 1<sup>er</sup> février 1963. M. **Cordelle**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, pour compter du 1<sup>er</sup> octobre 1962, précédemment en Service détaché auprès d'Electricité et Gaz d'Algérie, ont été réintégrés pour ordre dans les cadres de leur administration d'origine et placés à nouveau en Service détaché auprès d'Electricité de France, pour une période de cinq ans éventuellement renouvelable en vue d'y exercer les fonctions de leur grade. (Arrêté du 24 février 1964. J.O. du 7 avril 1964).

M. François **Ulivieri**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été, pour compter du 1<sup>er</sup> octobre 1963, placé en Service détaché auprès de la Société Centrale pour l'Equiperment du Territoire, pour une durée de trois ans éventuellement renouvelable, en vue d'y exercer des fonctions de sous-directeur. (Arrêté du 25 février 1964. J.O. du 7 avril 1964).

M. Pierre **Caron**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été placé, pour compter du 1<sup>er</sup> juin 1963, en Service détaché auprès de l'Agence Foncière et Technique de la région parisienne, pour une période de trois ans éventuellement renouvelable, en vue d'y exercer les fonctions de Directeur Général adjoint. (Arrêté du 3 mars 1964. J.O. du 7 avril 1964).

M. Claude **Itzykson**, Ingénieur des Mines, a été placé en Service détaché auprès du Ministre d'Etat chargé de la Recherche Scientifique et des Questions Atomiques et spatiales pour une durée maximum de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1963, pour occuper un poste d'Ingénieur au Commissariat à l'Energie Atomique. (Arrêté du 19 mars 1964. J.O. du 8 avril 1964).

# SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE TRAVAUX PUBLICS

(SOFRA T.P.)

S. A. au Capital de 7.470.000 F.

**Terrassements - Assainissements**  
**Routes - Aérodrômes**  
**Canaux - Chutes d'eau**  
**Ouvrages d'art**  
**Bâtiment**  
**Voies ferrées**

Siège Social : 11, rue Galilée — PARIS-16<sup>e</sup>

Tél. KLE 49-07

## FRANÇOIS BERNARD

50, Rue Nicolas-Leblanc à LILLE

Téléph. : 54-66-37, 38 et 39



**UNION COMMERCIALE DU PORPHYRE**

(Lessines - Quenast et Bierghes)



**Tous Matériaux de viabilité :**  
**MACADAMS - GRENAILLES - SABLES**  
**ETC...**



*Livraisons rapides pour toutes quantités  
par eau, fer et route*



## **INFORMATION**

### Tournée du Bateau "Strasbourg" sur le Rhin et la Moselle

les 23 et 24 MAI 1964

À l'occasion de l'inauguration de la canalisation de la Moselle, le bateau « Strasbourg » doit se rendre de Strasbourg à Thionville avant le 26 mai, jour de l'inauguration.

Le P.C.M. et notre camarade **Marchal**, Directeur du Port Autonome de Strasbourg, ont eu l'idée d'utiliser, à cette occasion, « le Strasbourg » pour une tournée du P.C.M. consistant à descendre le Rhin jusqu'à Coblenze et à remonter la Moselle de Coblenze à ...

Le nombre de places serait une centaine environ (Ingénieurs et femmes d'Ingénieurs).

Le Programme comporterait :

— samedi 23 mai, départ de Strasbourg à 7 heures du matin, arrivée à Coblenze vers 20 heures, — coucher à Coblenze,

— dimanche 24 mai : remontée de la Moselle de Coblenze à .

— débarquement et transport jusqu'à une gare non encore désignée.

Coût approximatif ..... 100 F.  
(cent trente francs si on retient une chambre à Strasbourg pour la nuit de vendredi à samedi).

Les camarades sont priés de s'inscrire le plus tôt possible et d'envoyer leur adhésion directement à M. le Directeur du Port Autonome de Strasbourg.

---

### **Naissance**

Notre camarade André **Guénot**, Inspecteur General des Ponts et Chaussées, fait part de la naissance de son 12<sup>e</sup> petit-enfant, Anne-Pascale **Libois**, Paris 29 mars.

### **Décès**

Le camarade Jean-Louis **Wennagel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Nantes, a la douleur

de faire part du décès de son père, le Docteur Paul **Wennagel**, survenu à Strasbourg, le 7 mars 1964, dans sa 82<sup>e</sup> année

On nous prie de faire part du décès de notre camarade Albert **Poitevin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite, survenu le 4 avril 1964.

On nous prie de faire part du décès de notre camarade François **Mauclair**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite, survenu le 16 janvier 1964.

---

## **Les Annales des Mines d'Avril 1964**

M. J. **Tezenas du Montcel**, dans son article « **Suggestions pour la concentration des tailles en plateaux** » cherche des méthodes qui conduiraient, à l'aide d'une concentration et d'une mécanisation plus poussées, à l'amélioration des résultats, dans l'exploitation des gisements houillers en plateaux de régularité suffisante.

Dans son article sur « **Le Coke et le Haut Fourneau** », C. S. **Finney** évoque les progrès récents réalisés aux Etats-Unis principalement par de meilleures caractéristiques physiques et chimiques du coke et par une grande régularité de celles-ci.

M. R. **Duval**, nous donne un « **Aperçu des travaux en**

**cours pour l'établissement d'une recommandation iso sur l'échantillonnage du charbon dur** ». Il analyse pour cela le projet de recommandation de l'International organization of Standards qui aborde la question de façon conforme à la théorie scientifique de l'échantillonnage.

Statistiques mensuelles des productions minières et énergétique.

Métaux, minerais et substances diverses

Technique et sécurité minières.

Bibliographie.

Données économiques diverses.

## OFFRES DE POSTES

A la suite d'une erreur matérielle, le Secrétariat du PCM ne dispose plus des coordonnées de la Société de promotion de constructions immobilières qui recherchait (bulletin n° 3 de mars 1964 : offre de Postes) un Directeur des Services techniques Il est demandé à cette Société de bien vouloir préciser au Secrétariat du PCM son adresse (N D L R)

Recherchons Ingenieurs des Ponts et Chaussées ayant 5 à 10 ans d'expérience en particulier domaine routier pour Paris et étranger

Adresser CV détaillé à BCEOM, 90, Bd Latour Maubourg, Paris

L'ONU demande pour l'ESAPAC (Gouvernements de l'Amérique Centrale), avec résidence à San-José, Costa-Rica

Un Ingenieur ou Administrateur qui assisterait le Directeur de l'ESAPAC dans l'organisation des transports par route Parlant l'Espagnol (et si possible l'anglais) pour une année

Les candidatures doivent être présentées avant le 8 mai 1964

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser à Mlle **Michel**, Service de Coopération Technique du Ministère des Travaux Publics et des Transports, 57, boulevard des Invalides, Paris VII, SEG 25-00, Poste 434

L'ONU demande pour l'Argentine (Rosario)

— Un spécialiste en aménagement régional et urbain (Directeur de projet) parlant l'Espagnol, pour quatre ans.

Les candidatures doivent être présentées avant le 15 mai 1964

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser à Mlle **Michel**, Service de Coopération Technique au Ministère des Travaux Publics, 57, Boulevard des Invalides, Paris VII, SEG 25 00, Poste 434

L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) demande pour sa Direction Générale transférée à Dakar un jeune Ingenieur des Ponts pour assurer les fonctions de Chef du Service des Etudes (travaux de Génie Civil)

Pour tous renseignements, s'adresser à **Billhouet** (X 47), 25, rue La Boétie, Paris VIII, ANJ 28 81

Bureau d'études de Génie Civil en expansion, désire :

1°) s'appuyer sur un Ingénieur des Ponts relationné auprès des Collectivités locales et Préfectures

2°) intéresser un Ingénieur retraité à la Direction des études de VRD.

Prendre premier contact avec M **Maillet** - Tél. à Paris - 535-23-65.

1°) Un Chef de Bureau d'Etudes connaissant le béton armé et le béton précontraint,

2°) Un Ingenieur d'Etudes **confirmé** présentant les mêmes caractéristiques.

Pour toutes communications relatives aux présentes demandes, nous vous demandons de bien vouloir vous adresser à M **Thomas**, WAGram 17 91

## BIBLIOGRAPHIE

Le Ministère de l'Industrie — Direction du Gaz et de l'Electricité — vient de faire paraître le recueil des débits journaliers ou mensuels des principaux cours d'eau français pendant l'année 1962

Cet ouvrage, publié sous le titre « Stations de jaugeage exploitées par les Circonscriptions Electriques » fait suite à celui publié, pour la première fois, l'an dernier et relatif aux débits de l'année 1961

Les renseignements qui ont été élaborés, en majeure partie, par les Circonscriptions Electriques, sont présentés sous la forme :

— de tableaux donnant les débits journaliers et concernant 286 stations de jaugeage (parmi lesquelles 31 stations d'Electricité de France et 3 stations de la Compagnie Nationale du Rhône), contre 258 stations l'année précédente

— de tableaux donnant les débits mensuels et concernant 61 stations d'importance secondaire

La situation de ces diverses stations est précisée sur 16 cartes au 1/1 250 000

Cet ouvrage in-4° de 350 pages est en vente à  
**l'Imprimerie Nationale**

— Service d'édition et de vente des Publications officielles :

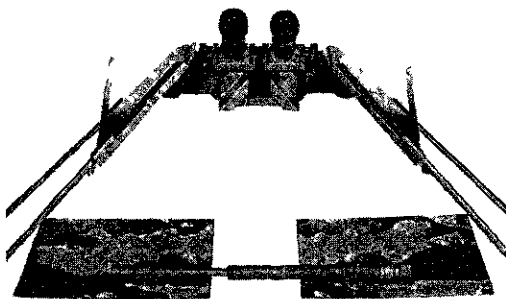
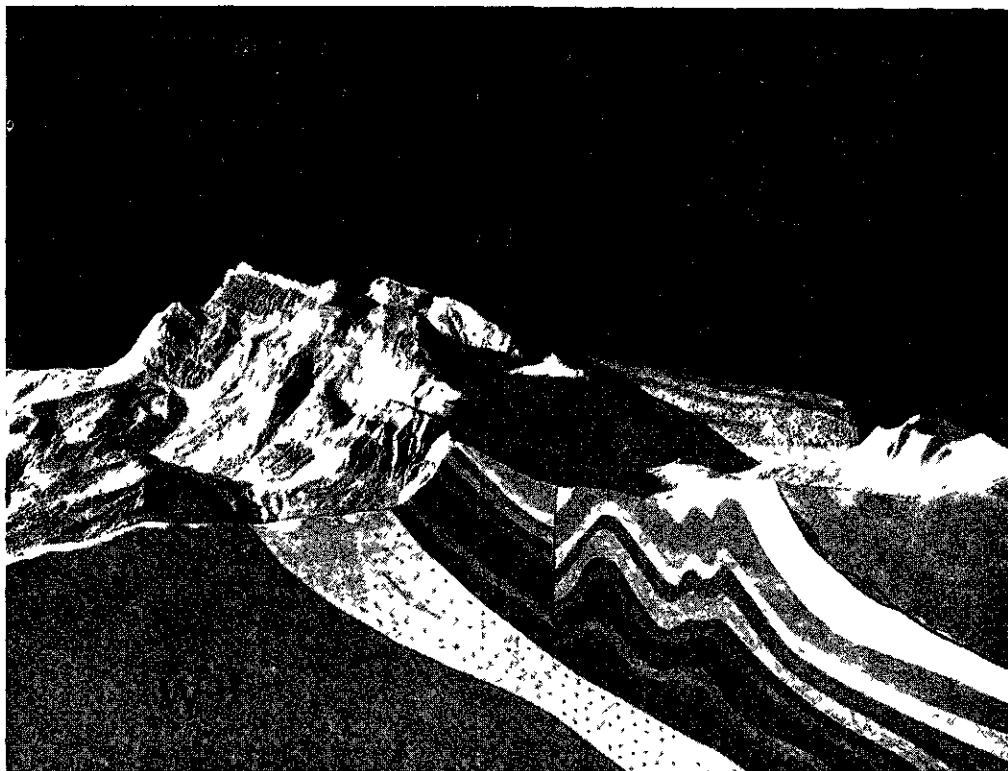
27, rue de la Convention, Paris (XV)

— et dans ses magasins de vente

20, rue La Boétie, Paris (VIII),

13, rue du Four, Paris (VI)

# Pour la photo-interprétation



Le nouveau stéréoscope à miroirs Wild ST4 est l'appareil idéal pour l'interprétation photographique.

Ses marques distinctives: Lentilles pour une accommodation aisée. Montures binoculaires pour grossissement 3 et 8 fois. Stéréomicromètre pour mesures altimétriques rapides. Mallette de transport pratique.

Description complète dans le prospectus PI 306f.

Stéréoscope à miroirs Wild ST4 avec monture binoculaire et stéréomicromètre.

**WILD**  
HEERBRUGG

Wild Heerbrugg S.A., Heerbrugg/Suisse

**SOCIÉTÉ WILD PARIS**

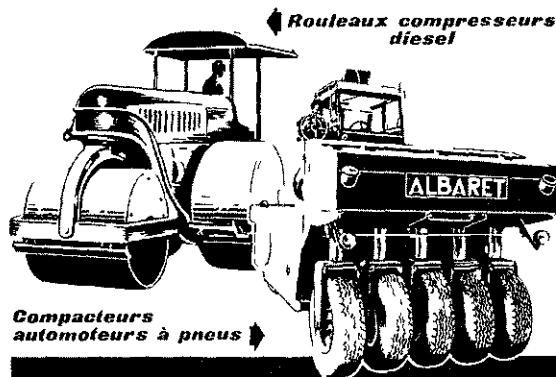
41, AVENUE DE VILLIERS — PARIS (XVII<sup>e</sup>) — WAGram 83-99

**SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET RURAL**  
5, Rue de Talleyrand - PARIS-7<sup>e</sup> - INV. 55-79

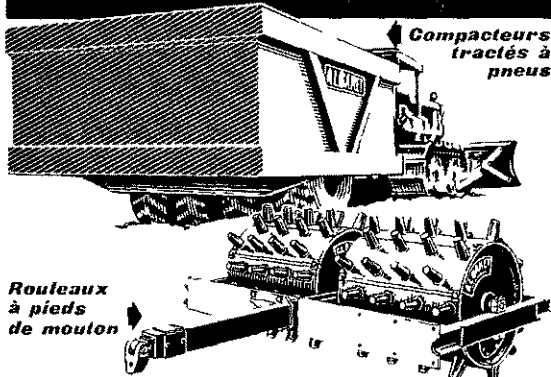
**S. A. U. R.**

EXPLOITATION DES SERVICES DE DISTRIBUTION D'EAU POTABLE

ANGOULEME, ANNONAY, CAHORS, CHALON-SUR-SAONE, NANTES, PAU, LA ROCHELLE, LA ROCHE-SUR-YON,  
SAINT-JEAN-D'ANGELY, VANNES. — ABIDJAN



**ALBARET**  
RANTIGNY (Oise) - Tel 148 + LIANCOURT



**SOCIÉTÉ CHIMIQUE DE LA ROUTE**

2, avenue Vélasquez - PARIS (8<sup>e</sup>) - Tél. LAB. 96-33

**TOUS TRAVAUX ROUTIERS  
PISTES D'AÉRODROMES  
MATÉRIAUX ENROBÉS**

**MICMELL**

Emulsions alcalines normales et surstabilisées

**MICTAR**  
Bitumes fluides

**ACTIMUL**  
Emulsions activées acides

**Société Parisienne de Canalisations**

**S. Pa. C.**

S. A. au Capital de 1.800.000 F

Siège Social et Direction Générale :

**13, Rue Madame de Sanzillon**

**CLICHY (Seine)**

Téléphone : PEReire 94.40 (+)

**EAU - GAZ - HYDROCARBURES  
ET TOUS FLUIDES**

**Société Anonyme des CARRIÈRES de la MEILLERAIE**

**Siège Administratif :** 43, rue du Rocher - Paris (8<sup>e</sup>) — Tél. : Lab. 09-64

**Siège d'Exploitation :** La Meilleraie (Vendée) — Tél. : 2 La Meilleraie-Tilly

**Siège Social :** Pouzauges (Vendée) — Tél. : 66

Diorite porphyrique de haute résistance en tout calibrage  
400.000 Tonnes par an — Livraison rapide

3, rue La Boétie  
PARIS 8<sup>e</sup>



Téléphone  
ANJOU 10-40

## TOUS TRAVAUX sur Routes et Aérodrômes

**IMPORTANTÉ PRODUCTION d'ARBRES**  
de **CONIFÈRES d'ORNEMENT** et d'**ALIGNEMENT**  
Grand Choix d'**ARBUSTES** d'agrément et **ROSIERS**  
Livraisons franco à pied d'œuvre par camion

**Pépinières G. LAFITTE**  
**MENDIONDE**

(Basses-Pyrénées) Téléphone 4 et 8  
(Catalogue franco)

Etudes et devis par A. LAFITTE et M. FAIZON, Ingénieurs  
horticoles, et E. FAIZON, Paysagiste D.M.A.

**De WENDEL & C<sup>ie</sup> S.A.**

DÉPARTEMENT PROFILAGE A FROID

**Tous les Profilés à froid :**

- nus, galvanisés ou peints.
- bruis, coupés, usinés, soudés.

*Quelques Spécialités :*

HUISSERIES MÉTALLIQUES MONTÉES  
PALPLANCHES LÉGÈRES de WENDEL n° 3  
RIDEAUX de COFFRAGE  
ÉLÉMENTS de TOITURE et de BARDAGE  
GLISSIÈRES de SURETÉ ROUTIÈRE

SERVICE COMMERCIAL :

1, rue Paul Baudry - PARIS (8<sup>e</sup>)  
Tél. ELY. 97-31 et ELY. 00-50

USINE :

FORGES de MESSEMPRE par CARIGNAN  
(Ardennes) — Tél. 28-01-12 à CARIGNAN

**Sarrade & Lannes**

ING. I. E. G.

PARIS (8<sup>e</sup>)

13, RUE DU COLISÉE

TÉL. ÉLYSÉES 08-51

BIARRITZ

RUE SAINT-JEAN

TÉLÉPHONE N° 413-46

**INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES**

SOUS STATIONS — POSTES H. T. — USINES  
TABLEAUX — ECLAIRAGE PUBLIC — PRIVE  
Phares — Aérodrômes — Signalisation — Téléphone

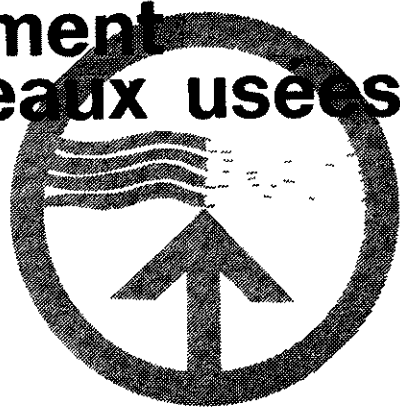
**SOCIÉTÉ DES GRANDS TRAVAUX DE MARSEILLE**

Société Anonyme au Capital de 29.400.000 Francs

Siège Social : **25, Rue de Courcelles, PARIS (8<sup>e</sup>)** - Tél. ÉLYsées 64-12

Aménagements hydroélectriques — Centrales thermiques  
Constructions industrielles — Travaux de Ports — Routes  
Ouvrages d'art — Béton précontraint — Pipe-Lines

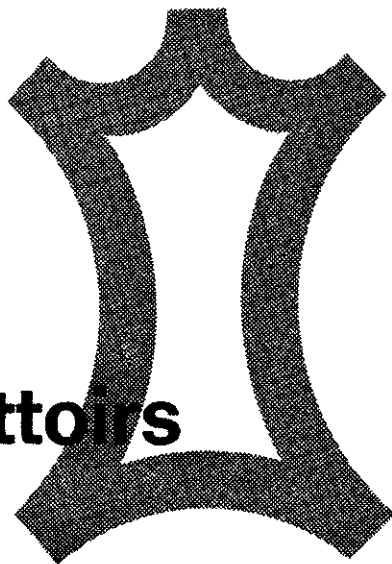
**traitement  
des eaux usées**



**ordures  
ménagères**



**abattoirs**



G. DESJARDIN PUBLICITE

**ETS LUCHAIRE**  
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 14 080 000 NF  
DÉPARTEMENT D'HYGIÈNE PUBLIQUE

REPRÉSENTANT ET CONSTRUCTEUR SOUS LICENCE DE  
IWEL ENGINEERING LIMITED LONDON



ENTREPRISE  
**J.-B. HUILLET et ses FILS**

COUR-CHEVERNY (Loir-et-Cher)  
Téléphone : 15

**PUITS PROFONDS - CAPTAGES**  
**SPÉCIALISTES**  
*des Puits Filtrants dans les Sables*

**Sté Métallurgique Haut-Marnaise**

JOINVILLE (Haute-Marne)  
TÉLÉPHONE 56 et 112

*Tout ce qui concerne le Matériel  
d'adduction et de distribution d'eau :*

Robinet-Vannes - Bornes-Fontaines - Poteaux  
d'Incendie - Bouches d'Incendie - Robinetterie  
Accessoires de branchements  
et de canalisations pour tuyaux :

Fonte - Acier - Eternit - Plomb - Plastiques

Joints « PERFLEX » et « ISOFLEX »

Ventouses « EUREKA »

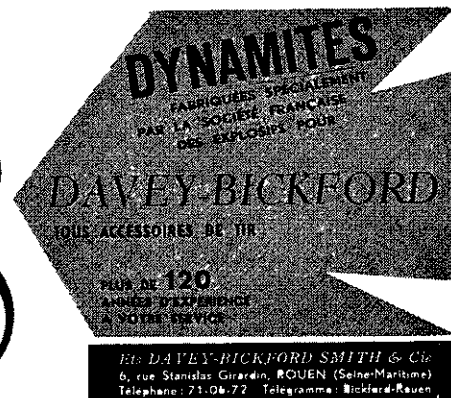
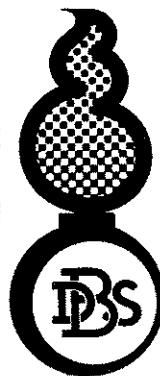
Matériel « SECUR » pour branchements  
domiciliaires

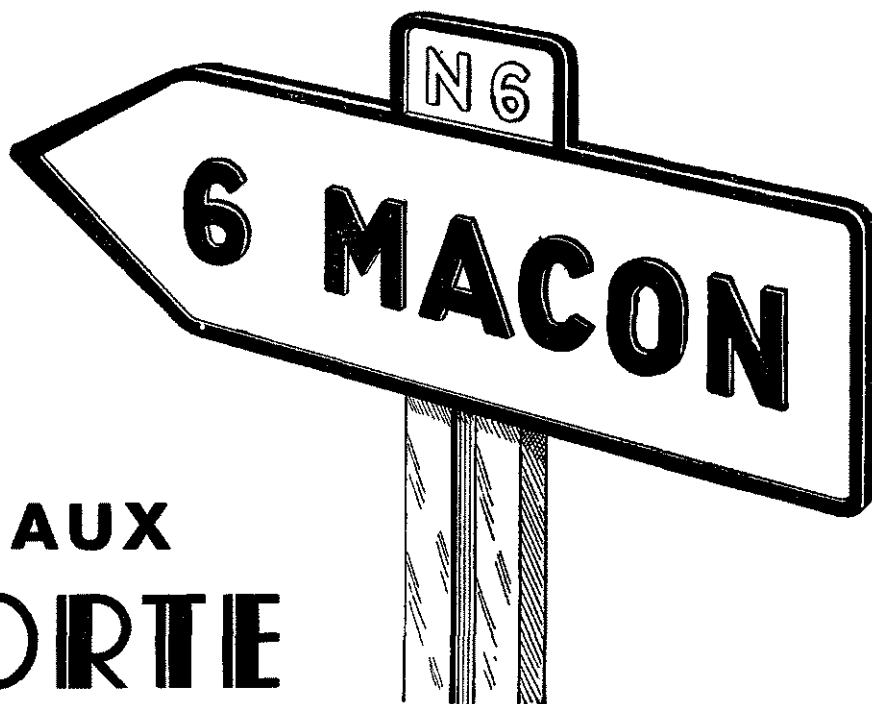
Raccords « ISOSECUR »

**ÉQUIPEMENT DES CAPTAGES  
ET DES RÉSERVOIRS**

Capots - Crépines - Robinets-Flotteurs  
Gaines étanches - Soupapes de Vidange  
Dispositif de Renouvellement Automatique  
de la Réserve d'Incendie dans les Réservoirs

PAUL MARTIAL 8 204





# SIGNAUX LAPOURTE

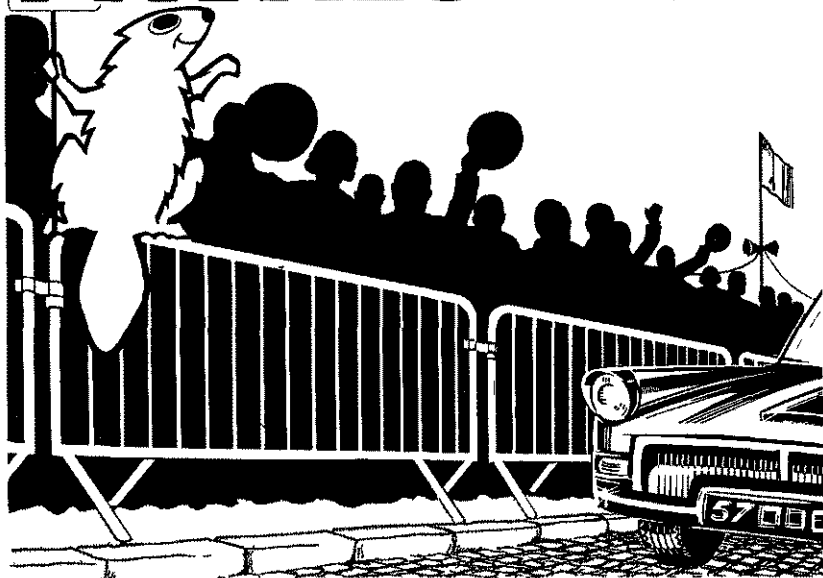
52, rue Etienne-Richerand - LYON

Entreprise agréée N° 9

CARACTÈRES et SYMBOLES EN RELIEF

“**BEAUJOLIGHT**”

## PAVALorisez votre matériel



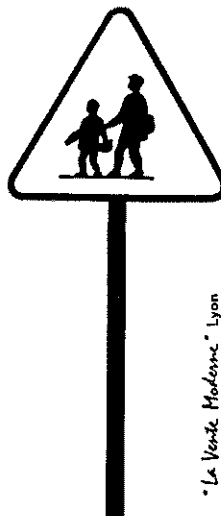
### BARRIÈRES MOBILES

#### de PROTECTION

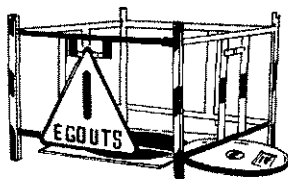
#### PAVAL

en tubes d'acier galvanisé, à mise en place et accrochage articulé instantané (sans aucun outil) STABLES-ÉLÉGANTES - INDECROCHABLES permettent la formation de lignes continues droites, courbes ou tous angles de longueurs illimitées  
Longueur 2,45 m. Hauteur 1,20 m. Poids 19 kg.

- **SIGNALISATION OFFICIELLE**  
(Homologuée N° 21)  
— En tôle emailée  
— En SCOTCHLITE
- **SIGNALISATION DE CHANTIERS**  
LANTERNES DE CHANTIERS
- **ENTOURAGE DE BOUCHES D'ÉGOUTS**  
Mise en place instantanée - Repliable (encombrement minimum).
- Plaques de rues.  
Numéros de maisons.



"La Vente Moderne" Lyon



## VALLETTE & PAVON S.A

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 2.112.000 F  
30 à 38 rue Descartes VILLEURBANNE (Rhône) tél 84-64-97

FOIRE DE LILLE : du 25 avril au 10 mai - Travaux Publics - Terre plein, allée centrale - Côté Bâtiment F

# LE MOTEUR DES GRANDS CHANTIERS

L'emploi standardisé du moteur INTERNATIONAL «817» sur douze machines différentes simplifie l'entretien du matériel. Le Diesel 817, moteur à toute épreuve, équipe les plus gros engins INTERNATIONAL: Bulldozers INTERNATIONAL, Chargeuses sur pneus PAYLOADER-HOUGH, Pousseurs-dozer PAYDOZER-HOUGH, PAYSCRAPERS, PAYWAGONS et camions de carrière PAYHAULER.

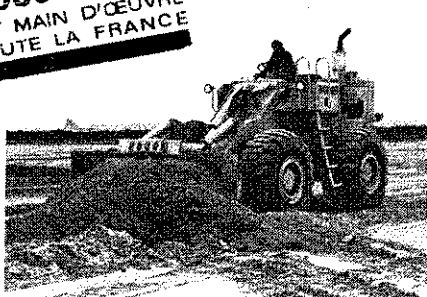


le Payscraper 295 B  
et le TD-30 Power-Shift,  
tous deux animés par le «817»

**1 AN**  
de GARANTIE  
(MAX. 2.000 HEURES)  
PIECES ET MAIN D'ŒUVRE  
DANS TOUTE LA FRANCE



Le moteur Diesel 817 équipe la chargeuse sur pneumatiques PAYLOADER-HOUGH H-120 ci-dessus, de même que le modèle H-100.



Le Pousseur-dozer sur pneumatiques PAYDOZER D-100 a reçu aussi un moteur 817 qu'on retrouve sur le modèle D-120.



Les camions de carrière PAYHAULER «INTERNATIONAL» déplacent d'énormes tonnages, grâce à leur puissant moteur 817.

S-34

**INTERNATIONAL  
HARVESTER  
FRANCE** DIVISION GÉNIE CIVIL  
172 bd de la Villette PARIS 19e - BOT. 52.00