

# BULLETIN DU P. C. M.

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE

DES

Ingénieurs des Ponts et Chaussées  
et des Mines

SIÈGE SOCIAL

*Ecole Nationale des Ponts et Chaussées  
28, Rue des Saints-Pères, PARIS*



PARIS  
Henri CHARLES-LAVAUZELLE

*Editeur militaire*  
124, Boulevard Saint-Germain, 124  
(MÊME MAISON A LIMOGES)

# SOMMAIRE

---

## I. — *Fonctionnement intérieur du P. C. M. :*

Changements dans la liste des Ingénieurs publiée dans le *Bulletin* de janvier 1920.

A. — Adhésions.

B. — Promotions, mutations, changements d'adresse ou de résidence.

C. — Décès.

Procès-verbal de la réunion du Comité du 14 mars 1920.

Procès-verbal de la réunion du Comité du 25 avril 1920 et note annexe.

Avis. — Vente de publications périodiques.

## II. — *Questions actuelles :*

Attribution des frais de contrôle des voies ferrées d'intérêt local aux mobilisés.

Honorariat.

Questions diverses.

Avancement des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

Répartition des ingénieurs en chef entre les trois nouvelles classes, etc.

## III. — *Divers :*

Emplois vacants.

---

# Fonctionnement intérieur du P. C. M.

## Changements dans la liste des Ingénieurs

Publiée dans le *Bulletin* de Janvier 1920.

### A. — ADHÉSIONS NOUVELLES A L'ASSOCIATION.

MM.

S. LAHAUSOIS, ingénieur en chef des ponts et chaussées.  
S. DANOS, ingénieur des ponts et chaussées.

MM.

S. FORESTIER, ingénieur des ponts et chaussées.  
S. LAMORRE, ingénieur des ponts et chaussées.

### B. — PROMOTIONS ET MUTATIONS.

#### 1° FONCTIONNAIRES EN ACTIVITÉ.

M.

S. HARDEL, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

#### 2° FONCTIONNAIRES EN CONGÉ, HORS CADRE, EN DISPONIBILITÉ, etc.

M.

S. WILHELM, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

### Changements d'adresse ou de résidence.

MM.

ALLIOT, inspecteur général des ponts et chaussées, 131, rue de Suffren, Paris.  
UGUSTIN, ingénieur des ponts et chaussées, 4, rue Carnot, Compiègne (O se).  
TURNER, ingénieur des ponts et chaussées, 2, rue Duguay-Irouin, Rouen (Seine-Inférieure).  
LÉVY, ingénieur des ponts et chaussées, 14, rue Souchu-Servimere, Laval (Mayenne).

MM.

RENAUD, ingénieur des ponts et chaussées, service de la navigation de la Loire, Angers (Maine-et-Loire).  
MORETTE, ingénieur en chef des mines, 16, boulevard Malesherbes, Paris.  
GRANDJEAN, ingénieur des mines, 9, rue José-Maria-de-Heredia, Paris.

### C. — DÉCÈS.

M.

THOUX, inspecteur général des ponts et chaussées.

M.

GOUPIL, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

*Procès-verbal de la séance du 14 mars 1920.*

La séance est ouverte à 9 h. 45, sous la présidence de M. COLSON, président.

*Étaient présents* : MM. COLSON, président; BÈS DE BERC et VERRIÈRE, vice-présidents; GUYOT, secrétaire; BUFQUIN, trésorier; VIDAL, COLLIGNON, BOUTIEVILLE.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance d'une lettre de M. DENYS, ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui donne sa démission de membre du P. C. M., à raison de l'orientation nouvelle adoptée par l'Association, conformément aux décisions des deux dernières assemblées générales. Le Comité ne peut que prendre acte de la détermination de M. DENYS et la regretter.

M. LE PRÉSIDENT soumet au Comité une lettre-circulaire de la Confédération des travailleurs intellectuels, qui propose au P. C. M. de s'agréger au mouvement en formation. Le Comité, après échange de vues, surseoit à toute décision et charge M. BUFQUIN d'étudier cette affaire et de lui fournir tous éclaircissements utiles.

M. LE PRÉSIDENT signale qu'il a reçu de M. SORBA, ingénieur des ponts et chaussées à Dax, une réclamation concernant la réorganisation du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département des Landes. Le Comité estime, à l'unanimité, que cette requête est d'ordre individuel et qu'il ne peut, en conséquence, intervenir à ce sujet.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture d'un certain nombre de notes émanant de M. MOISSENET, ingénieur en chef des ponts et chaussées en retraite :

a) Au sujet de la Confédération des travailleurs intellectuels dont il a été question précédemment;

b) Au sujet de l'*Annuaire*, que les ingénieurs en retraite ne reçoivent pas.

Le Comité est d'avis d'examiner, au moment de la publication de l'*Annuaire* — qui n'a pas paru depuis 1914 — dans quelles conditions il pourrait être cédé aux camarades qui en feraient la demande. M. BUFQUIN est chargé de s'occuper de cette question;

c) Au sujet du relèvement des retraites des fonctionnaires. La question est en bonne voie devant le Parlement;

d) Au sujet de l'action du P. C. M., en liaison avec la So-

ciété des amis de l'Ecole polytechnique. L'accord existe pour tout ce qui peut intéresser les corps des ponts et, des mines.

M. LE PRÉSIDENT signale qu'il a reçu de MM. BOURGEOIS, MONTIGNY et MILLOT, ingénieurs en chef des ponts et chaussées, promus les 1<sup>er</sup> juillet 1918 et 1<sup>er</sup> avril 1919, une lettre faisant ressortir le retard qu'ils ont subi dans leur avancement du fait de la guerre; ils demandent à être compris dans la 1<sup>re</sup> classe lors de la nouvelle répartition des ingénieurs en chef, ou, tout au moins, à ce que leur ancienneté soit révisée, de telle sorte que leur avancement à la 1<sup>re</sup> classe ne soit pas retardé par le fait qu'ils n'auraient pas trois ans de grade quand le Ministre disposera des crédits nécessaires.

M. VERRIÈRE s'associe à cette réclamation et fait remarquer que la question présente un intérêt général : les ingénieurs figurant au tableau d'avancement dressé en 1914 ne sont passés ingénieurs en chef qu'en 1916; d'autre part, on n'a pas dressé de tableau en 1915 et 1916, et les ingénieurs figurant au tableau de 1917 n'ont été promus au plus tôt que le 1<sup>er</sup> juil et 1918, subissant ainsi un retard de près de deux ans.

Le Comité, après échange de vues, constate qu'il ne peut intervenir dans la répartition des ingénieurs en chef entre les trois classes, dans laquelle il y a opposition d'intérêts entre deux groupes de camarades, puisque la règle qui exige que le traitement moyen soit celui de la 1<sup>re</sup> classe ne permettrait pas de réduire l'effectif de la 2<sup>e</sup> sans réduire aussi celui de la classe exceptionnelle. Par contre, la révision d'ancienneté présente un intérêt sérieux pour les camarades promus depuis la guerre. Elle peut être demandée et aura des chances sérieuses d'être admise pour ceux des intéressés qui ont été mobilisés. Le Comité charge M. VERRIÈRE de suivre cette question.

M. LE PRÉSIDENT rend compte des démarches effectuées à la suite d'une réclamation de M. FOURNIER, ingénieur des ponts et chaussées à Avesnes, qui ne pouvait toucher certaines indemnités spéciales aux régions libérées : le Ministre des finances a été saisi de la question, et une décision paraît devoir intervenir prochainement.

Il donne lecture d'une lettre d'un camarade, qui se plaint de la situation faite aux ingénieurs des régions libérées, par suite de suppression d'indemnités. Le Comité charge M. COLLIGNON d'étudier cette question.

Il donne également connaissance au Comité d'une lettre de M. HAREM, ingénieur des ponts et chaussées à Montargis, qui croyait avoir subi à tort des retenues de 40 p. 100. M. LE PRÉSIDENT fait observer que les retenues visées s'appliquent à 1919 et que la réduction de la retenue à 20 p. 100 n'est en-

trée en vigueur qu'à partir de 1920. Il n'a pu, en conséquence, être donné satisfaction à la réclamation de M. HAREM.

M. VERRIÈRE rappelle au Comité, à ce sujet, que de nombreux ingénieurs s'attendaient à la suppression de toute retenue et ont été étonnés de la demi-mesure prise.

Le Comité reconnaît que la situation actuelle ne peut être définitive. Mais la suppression complète des retenues est liée à l'obtention de crédits suffisants pour maintenir, au moyen d'indemnités de fonctions assez élevées, un certain équilibre entre la situation des ingénieurs occupant des postes qui ne comportent pas d'allocation des départements ou des chambres de commerce, et ceux qui ne reçoivent des émoluments que de l'Etat. Les démarches engagées à cet effet seront activement poursuivies au ministère des travaux publics et au ministère des finances.

M. VIDAL fait remarquer que les travaux effectués ou les services rendus par les ingénieurs des voies navigables, dans les matières du ressort de l'Office de la navigation, justifieraient des allocations analogues à celles que les ingénieurs des ponts reçoivent des chambres de commerce. Une entente entre l'Office et l'Administration, à cet effet, dégagerait les crédits du personnel.

M. LE PRÉSIDENT et M. VIDAL sont chargés de suivre cette question.

M. BÈS DE BERG attire l'attention du Comité sur la situation défavorable des ingénieurs des mines, au point de vue des indemnités. Il lui paraît désirable, à ce point de vue, de les placer autant que possible dans une situation voisine de celle de leurs camarades des ponts et chaussées. Les indemnités qui leur sont allouées par le ministère du travail sont notamment tout à fait insuffisantes et nullement en rapport avec les attributions auxquelles elles se rapportent. Le Comité charge M. BÈS DE BERG de poursuivre, avec M. LOIRET, l'étude des conditions dans lesquelles des démarches pourront être faites, tant auprès du ministère du travail, en vue d'obtenir un relèvement très notable des indemnités allouées par ce Département aux ingénieurs des mines, qu'auprès du ministère des travaux publics, en vue de l'attribution, aux ingénieurs des mines, d'indemnités suffisantes pour leur procurer une situation pécuniaire comparable à celle de leurs camarades du même grade des ponts et chaussées, et de lui présenter des propositions à sa prochaine séance.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance d'une lettre de M. le Ministre des travaux publics l'informant de la mise à l'étude, par le ministère, de la question du tarif des frais de déplacement

pour intervention dans les affaires d'intérêt communal ou privé et du chiffre de travaux à partir duquel le taux des honoraires est réduit de 4 p. 100 à 2 p. 100.

La prochaine séance est fixée au troisième ou quatrième dimanche d'avril, pour permettre à M. LOIRET d'y présenter les résultats de l'étude relative aux ingénieurs des mines.

La séance est levée à 11 h. 45.

Le Président,  
C. COLSON.

Pour le Secrétaire adjoint,  
BOUÏTEVILLE.

---

### Réunion du Comité du 25 avril 1920.

#### *Procès-verbal de la séance.*

La séance est ouverte à 17 heures, sous la présidence de M. CL. COLSON.

*Etaient présents* : MM. BÈS DE BERG, VIDAL, LOIRET, ARBELLOT, POUTTEVILLE, COILIGNON, NAUD, VALETTE et WATTIER.

*Assistaient à la séance* : MM. DUPONT et LE CREURER.

*Excusés* : MM. VERRIÈRE, BERTRAND et DETOEUF.

M. LE PRÉSIDENT rend compte des démarches qu'il a faites pour faire progresser la question des indemnités de fonctions, capitale pour les ingénieurs.

M. BÈS DE BERG donne lecture d'une note qui fait ressortir l'importance de la même question pour le corps des mines, note qui est annexée au présent procès-verbal.

Le Comité estime que, là comme partout, les intérêts du corps des mines et de celui des ponts et chaussées sont étroitement solidaires. La question se pose de la même manière dans les deux services; les seules différences sont dans la généralité et dans les conséquences de l'insuffisance des allocations. Cette insuffisance, générale dans le corps des mines, y multiplie les départs; dans le corps des ponts et chaussées, étant spéciale à certains services, elle rend impossible leur recrutement. Le remède à appliquer est le même : permettre à l'Administration de rémunérer directement, par des allocations suffisantes, les postes qui ne comportent pas d'indemnités accessoires sur des budgets autres que celui des travaux publics et dont l'importance exige beaucoup de travail, ainsi que des titulaires sérieux et stables.

M. LE PRÉSIDENT pense qu'il serait suffisant, dans cet ordre

d'idées, de poursuivre un relèvement de l'indemnité de fonctions prévue à l'article 2 du décret du 18 décembre 1906 (ponts et chaussées) et du décret du 23 novembre 1907 (mines).

Le Comité, après discussion, se range à cet avis; il est décidé qu'un rapport sera adressé à M. le Ministre des travaux publics, demandant :

1° Que le maximum de l'indemnité de fonctions prévue aux décrets précités soit portée à 10.000 francs pour les ingénieurs ordinaires et 15.000 francs pour les ingénieurs en chef et inspecteurs généraux;

2° Que les crédits nécessaires à ces indemnités soient inscrits au budget de l'Etat;

3° Que, pour réduire le montant de ces crédits, une rémunération spéciale soit accordée sur les budgets des ministères autres que les travaux publics ou de certains établissements aux ingénieurs qui prêtent à ces ministères et établissements un concours direct, tout à fait analogue à celui qui justifie les allocations pour le contrôle de chemins de fer d'intérêt local, le service vicinal et les services des chambres de commerce dans les ports, savoir : Office de la navigation pour les ingénieurs de la navigation, ministère du travail et bureau national du charbon pour les ingénieurs des mines et quelques ingénieurs des ponts et chaussées, etc...

Sur une remarque de M. WATIER, il est entendu que l'attention du Ministre sera également appelée sur la nécessité de rémunérer les intérimaires par des indemnités d'intérim régulières.

M. LE PRÉSIDENT expose que M. VALETIE avait suggéré l'idée d'une enquête pour s'assurer que le produit de la retenue de 20 p. 100 est tout entier distribué aux ingénieurs. L'Administration affirme que, réduite à 20 p. 100, la retenue couvrira à peine les indemnités actuelles. Malheureusement, il paraît impossible de contrôler le fait par une enquête, car, en ce moment, les changements continuels du personnel enlèvent toute fixité au montant des retenues et des allocations.

M. LE PRÉSIDENT donne ensuite connaissance des protestations auxquelles a donné lieu la répartition en classes des ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

M. NAUD expose les raisons qui ont motivé les protestations d'un groupe d'ingénieurs en chef restés en tête de la 1<sup>re</sup> classe, qui l'ont chargé d'en saisir le Comité. Les objections soulevées par la décision de l'Administration se ramènent à deux principales :



1° La répartition qui constitue un véritable avancement, en fait, a été effectuée sans avis du Comité d'avancement.

M. LE PRÉSIDENT fait observer qu'il n'y a pas avancement proprement dit, mais répartition initiale par classes; si le Conseil d'avancement n'a pas été saisi, le Conseil général des ponts et chaussées l'a été, et c'est lui qui a jugé préférable de forcer la proportion de la classe ayant le traitement moyen (44 p. 100) en réduisant celle des classes extrêmes (28 p. 100 pour chacune).

M. VIDAL rappelle qu'on avait opéré dans les mêmes formes lorsqu'on a remanié, il y a quelques années, le classement des sous-ingénieurs et conducteurs.

M. NAUD continue :

2° La répartition égale par classes avait été demandée et, dans son Assemblée générale dernière, l'Association s'était déjà prononcée en sa faveur; il semble donc qu'une démarche actuelle du Comité s'imposerait.

Sur ce point, M. LE PRÉSIDENT fait connaître que des protestations se sont produites dans les deux sens. Si les plus anciens des ingénieurs restés en 1<sup>re</sup> classe demandent qu'on égalise les proportions, les plus anciens de la 2<sup>e</sup> demandent qu'on accentue la prépondérance de la classe intermédiaire. Du moment où on ne pourrait donner satisfaction à certains camarades qu'aux dépens d'autres, il ne paraît pas opportun d'intervenir, alors qu'il n'y a aucun intérêt général en cause et qu'on ne saurait considérer la décision prise comme injuste.

Le Comité décide de ne donner aucune suite aux protestations dont il a été saisi dans ces sens opposés.

Plusieurs membres posent diverses questions relatives aux conséquences du classement des ingénieurs en chef pour les avancements ultérieurs, alors que presque tous prennent rang à la même date, d'après la répartition. La « hors classe » sera-t-elle considérée comme une classe véritable, où il sera obligatoire d'avoir fait un stage de trois ans pour pouvoir être nommé inspecteur général, ou bien cette nomination pourra-t-elle porter sur des ingénieurs en chef de 1<sup>re</sup> classe?

M. LE PRÉSIDENT s'en est enquis. Des mesures temporaires, modifiant en particulier les minima d'ancienneté exigibles, seront envisagées, car on ne peut admettre que le changement de classe résultant d'un remaniement du traitement rende tout avancement impossible avant trois ans. En ce qui concerne les inspecteurs généraux, il rappelle que le Comité, à sa dernière séance, s'était montré favorable à l'exigence d'une certaine ancienneté dans la hors classe, pour éviter les avancements scandaleusement rapides.

M. VIDAL est de cet avis, mais il pense que le minimum d'ancienneté exigible dans cette classe doit être plus réduit, du moment où elle est moins nombreuse que la première, autrement tout choix pourrait devenir impossible.

Le Comité est d'avis qu'il faudra exiger trois ans d'ancienneté pour l'avancement de classe et deux ans de hors classe pour devenir inspecteur général, sauf, bien entendu, les mesures transitoires.

M. LE PRÉSIDENT met le Comité au courant de la suite donnée à la protestation antérieurement faite contre l'attribution du titre d'ingénieur des ponts et chaussées aux sous-ingénieurs et conducteurs. Il annonce que l'Administration envisage la possibilité de leur conférer le titre d' « ingénieur des travaux publics » et croit que, dans ces conditions, la mesure ne peut être considérée comme préjudiciable au corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

Le Comité se range à cet avis.

M. BÈS DE BERC demande quelle est la solution analogue envisagée pour le corps des mines.

M. LE PRÉSIDENT répond que le titre serait « ingénieur contrôleur des mines ».

M. LE PRÉSIDENT et M. ARBELOT mettent le Comité au courant de l'attribution des frais de contrôle aux non mobilisés pendant la guerre. La Commission Tourtay, tout en reconnaissant que la mesure prise par l'Administration, en 1916, n'est pas équitable, propose une solution d'après laquelle les mobilisés lésés seraient indemnisés sur les augmentations déjà réalisées ou probables du total des frais de contrôle.

M. LE PRÉSIDENT, tout en reconnaissant les inconvénients et les difficultés d'application de cette solution, voit difficilement la possibilité d'en admettre une autre. Il a été entendu par la Commission et y a soutenu la solution tendant à faire reverser une partie des trop-perçus par les intérimaires. Mais la Commission, à l'unanimité, a jugé impossible de faire reverser des sommes perçues en vertu de décisions ministérielles régulières, alors surtout qu'il ne paraît y avoir eu de véritables abus que dans deux départements. Dans cette situation, il a fait des réserves sur la solution de la Commission, mais sans insister, n'en voyant pas d'autre à proposer.

M. ARBELOT estime, au contraire, qu'il n'y a rien à perdre à poursuivre envers l'Administration l'annulation de fait de la décision de 1916; même si on n'obtient pas, par ce moyen, plus de résultats pratiques qu'en abandonnant la question, on arrivera cependant à faire supprimer un précédent peu équitable et abusif que d'autres administrations ne pourront ainsi plus invoquer.

Le Comité est d'avis de poursuivre la question dans cette voie, en indiquant que la seule solution équitable serait que l'Etat indemnîsât les mobilisés lésés par son fait.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance d'une lettre reçue de M. SOULIÉ, relative à un recours porté par lui devant le Conseil d'Etat contre un arrêté du Conseil de préfecture lui refusant toute indemnité pour des études faites par lui pour un projet de réseau d'intérêt local dans le département du Lot, où il était agent voyer en chef.

Le Comité, tout en constatant l'intérêt général qui s'attache au maintien de la pratique en vertu de laquelle les études des réseaux d'intérêt local donnent lieu à une rémunération, estime qu'au point où en est l'affaire, elle rentre dans les questions où le Comité s'interdit d'intervenir, comme ayant un caractère trop personnel. La décision à intervenir, dans un procès déjà jugé en première instance, ne peut dépendre que des conditions dans lesquelles M. Soulié a été chargé des études, et il serait dangereux de prétendre faire juger, à ce propos, la question de principe.

M. COLLIGNON expose les résultats de l'instruction dont il a été chargé au sujet d'une réclamation de M. THIOLLIÈRE, relative à la répartition des indemnités pour la surveillance des fabrications intéressant les régions libérées. Il a constaté que la pratique est de faire ce que M. THIOLLIÈRE demande : une répartition entre tous les agents, arrêtée par l'ingénieur en chef ou sur sa proposition. Dans ces conditions, s'il n'a pas été procédé de même dans la Loire, ce ne peut être que par une mesure locale, ne présentant pas le caractère d'intérêt général qui justifie seul l'intervention du P. C. M.

Le Comité charge son président de répondre dans ce sens.

M. VIDAL signale que l'intermittence apportée dans le service du *Bulletin* est de nature à gêner l'exécution du contrat passé avec l'imprimeur pour la publicité.

M. DUPONT explique les raisons qui ont conduit à supprimer deux numéros du *Bulletin* et à grouper en un numéro unique, pour des motifs budgétaires, les matières qui auraient été peut-être insuffisantes pour en constituer plusieurs.

Le Comité insiste à nouveau pour que la périodicité du *Bulletin*, si elle est réduite, soit aussi régulière que possible.

Le Comité, en fin de séance, vote à M. LE CREURER, agent comptable, une indemnité exceptionnelle pour charges de famille.

Il confirme à M. BURQUIN, trésorier de l'Association, les pouvoirs généraux qui lui ont été délégués dans la séance du 13 oc-

tobre 1919, et lui donne, en outre, les pouvoirs nécessaires pour poursuivre le remboursement de deux obligations Bourbonnais amorties et, en général, le remboursement de toutes les valeurs venant à amortissement, et en toucher le montant.

La séance est levée à 19 h. 5.

*Le Président,*  
C. COLSON.

*Le Secrétaire adjoint,*  
ARBELOT.

*Note annexée au procès-verbal de la séance du 25 avril 1920.*

I. — Les ingénieurs des mines actuellement en activité de service sont unanimes à protester, avec une insistance de plus en plus vive, et qu'il faut bien reconnaître justifiée, contre la situation pécuniaire qui leur est faite, qu'ils ne peuvent ne pas comparer avec celle de leurs camarades des ponts et chaussées.

Le parallélisme maintenu par l'Administration des travaux publics entre les traitements officiels des deux corps s'arrête à ces traitements. Ce parallélisme n'existe pas pour les émoluments supplémentaires de toute nature que se font les ingénieurs des ponts d'une part, ceux des mines d'autre part. L'inégalité est particulièrement visible et criante dans certaines villes, résidence commune d'ingénieurs des deux corps.

Dans les ponts et chaussées, le total des émoluments supplémentaires, en plus de traitement du grade, montre :

Pour les ingénieurs en chef, un maximum annuel atteignant et même dépassant exceptionnellement 30.000 francs;

Pour les ingénieurs ordinaires, un maximum atteignant et même dépassant exceptionnellement 12.000 francs.

Dans les mines, pour les ingénieurs en chef, on relève un maximum exceptionnel de 13.000 francs et des minima de quelque 600 francs; pour les ingénieurs ordinaires, un maximum de 5.000 francs et des minima d'environ 500 francs.

II. — Le résultat est un exode extrêmement inquiétant des ingénieurs du corps des mines : exode d'autant plus sensible que leur effectif est plus restreint.

En novembre 1919, on a constaté le départ en bloc, par démission, mise en disponibilité, mise en congé, d'une quinzaine d'ingénieurs ordinaires et d'ingénieurs en chef. Et ce mouvement semble devoir continuer.

L'Administration a même été obligée, pour parer aux besoins immédiats du service, de faire prendre, le 17 mai 1919, un décret lui permettant, pendant les cinq années qui vont suivre la fin des hostilités, de confier temporairement des postes d'ingénieurs ordinaires à des ingénieurs civils des mines, recrutés

dans l'industrie. La faiblesse des émoluments offerts (stipulés nécessairement inférieurs à ceux des ingénieurs en chef) n'a pas permis à ce mode temporaire d'engagement de donner les résultats espérés.

S'il n'est pas apporté, *sans délai*, d'amélioration à cette situation, c'est l'extinction rapide du corps des mines, qui ne conservera plus que des fonctionnaires trop âgés pour entrer dans l'industrie ou assez fortunés pour se contenter d'émoluments réduits, et les tout jeunes ingénieurs qui se forment et n'attendent que l'occasion favorable pour quitter le service de l'Etat.

III. — Un relèvement d'ensemble des émoluments accessoires des ingénieurs des mines est indispensable, *et à brève échéance*. Ce relèvement, sous peine d'être inefficace, ne peut être limité à quelques centaines ou quelques milliers de francs par ingénieur. Il doit être du premier coup suffisant pour leur procurer des situations exactement comparables à celles de leurs camarades des ponts et chaussées.

Il doit porter simultanément :

Sur les ingénieurs ordinaires;

Sur les ingénieurs en chef;

Sur les inspecteurs généraux.

Il n'est pas inutile, en ce qui concerne ces derniers, de mettre en évidence une situation paradoxale qui existe d'ailleurs également, et même à un degré bien plus marqué, pour le corps des ponts et chaussées.

Les inspecteurs généraux ne touchent actuellement, en général, que le traitement de leur grade (22.000 francs pour la 2<sup>e</sup> classe), sans émoluments accessoires. Il en résulte qu'au point de vue pécuniaire surtout, en tenant compte des exigences de la résidence parisienne, la promotion d'un ingénieur en chef d'un grand poste provincial au grade d'inspecteur général se traduit par une diminution, qui peut être déjà notable pour les ingénieurs en chef des mines, et qui prend les proportions d'un désastre du budget familial pour les ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Le bâton de maréchal, offert aux ingénieurs de valeur, comme couronnement de leur carrière administrative, perd ainsi singulièrement de ses attraits, et tend à ne devenir désirable que pour les fonctionnaires dépourvus de charges de famille ou personnellement fortunés.

Il y a unanimité, chez les ingénieurs des mines, même des grades actuels les moins élevés dans la hiérarchie, à insister sur la nécessité de comprendre les inspecteurs généraux parmi les bénéficiaires des émoluments accessoires au traitement, et cela à un degré suffisant pour qu'ils soient pécuniairement traités comme les plus favorisés des ingénieurs en chef, leur recrute-

ment s'opérant normalement parmi les chefs des services les plus importants et, par suite, les mieux partagés sous le rapport pécuniaire.

IV. — Les moyens à employer pour obtenir cette amélioration considérable et immédiate de la situation des ingénieurs des mines sont de plusieurs sortes.

Pour le corps des ponts et chaussées, les émoluments accessoires sont fournis en partant du principe que tous les travaux qui leur sont confiés, en dehors de leurs attributions réglementaires et obligatoires du service d'Etat, donnent lieu, pour eux, à rémunération de la part des organismes qui les emploient pour leurs services (départements, communes, établissements publics, chambres de commerce, ports, etc...) ou leur contrôle (voies ferrées d'intérêt local, tramways, distributeurs d'énergie électrique, etc...).

Le même principe doit tout d'abord être appliqué aux ingénieurs des mines qui, en dehors de leurs attributions normales d'avant-guerre, sont actuellement chargés de multiples services (répartition des combustibles, compensation et taxation du prix des charbons, remise en état des mines dévastées, etc...).

Dans cet ordre d'idées, le rôle que les ingénieurs des mines ont à remplir pour le ministère du travail a pris un tel développement, à raison de l'importance des questions ouvrières, que la rétribution qui leur est actuellement allouée par le ministère, et qui varie de 150 à 500 francs par an pour les ingénieurs en chef, comme pour les ingénieurs ordinaires, est devenue ridiculement insuffisante. Elle devrait être portée à des chiffres atteignant jusqu'à 4.000 à 5.000 francs par an pour les uns, un peu moins pour les autres.

Mais, en admettant que ce relèvement puisse être obtenu du ministère du travail, il resterait encore très insuffisant pour atteindre le but cherché. Et, d'autre part, dans les circonstances actuelles, ce n'est pas au Trésor qu'il convient d'imposer de nouvelles charges. Les émoluments accessoires des ingénieurs des ponts et chaussées sont fournis par des organismes étrangers à l'Etat, il doit en être de même pour leurs camarades des mines.

Un embryon d'organisation existe déjà à cet égard. Le bureau national des charbons (B. N. C.), alimenté par une taxe à la tonne de charbon livrée aux consommateurs, distribue déjà quelques émoluments aux ingénieurs de plusieurs arrondissements minéralogiques (2.400 à 3.600 francs par an pour les postes les plus importants, exceptionnellement 6.000 francs pour un poste d'ingénieur en chef très chargé). Il suffirait d'amplifier d'abord, ensuite de généraliser cette distribution d'émoluments par la création d'un fonds commun, à la répar-

tion duquel participeraient, dans des proportions graduées par l'Administration, suivant l'importance des postes, tous les ingénieurs du corps des mines, ingénieurs ordinaires, ingénieurs en chef et inspecteurs généraux.

On remarquera, à cet égard, que la consommation actuelle française de houille est de quelque 50 millions de tonnes, dont une vingtaine de millions fournis par les mines françaises. Un projet de loi actuellement soumis au Parlement fixe à 0 fr. 25 par tonne (au lieu de 0 fr. 10, chiffre antérieur) la taxe payée par les charbons importés, destinée à alimenter le B. N. C. Si l'on envisageait, pour relever les émoluments accessoires des ingénieurs des mines à des taux comparables à ceux des ingénieurs des ponts et chaussées, la repartition annuelle approximative de quelque 800.000 francs, dont, par exemple, et à titre de simple indication évaluative, 300.000 francs pour les ingénieurs en chef, 200.000 francs pour les inspecteurs généraux, la charge en résultant pour le B. N. C. n'atteindrait pas 0 fr. 02 par tonne de charbon consommé : chiffre absolument insignifiant, par rapport aux prix actuels et qui serait encore extrêmement faible si on en limitait le prélèvement soit aux charbons français, soit aux charbons importés, dont on sait les prix énormes.

*Conclusion.* — Les soussignés, représentant du corps des mines, au Comité du P. C. M., après consultation de leurs camarades du corps, unanimes dans leurs justes desiderata, proposent au Comité :

1° De faire une démarche auprès du Ministre du travail pour demander :

a) Le relèvement *d'urgence* des indemnités *fixes* annuelles attribuées aux ingénieurs en chef et aux ingénieurs ordinaires des mines, lesquelles devraient être portées à des taux variant d'un minimum de 2.000 à un maximum de 5.000 francs pour les ingénieurs en chef, d'un minimum de 1.500 francs à un maximum de 3.000 francs pour les ingénieurs ordinaires;

b) L'attribution aux inspecteurs généraux, qui interviennent soit comme divisionnaires, soit comme membres du Conseil général des mines, dans l'examen de toutes les affaires importantes ressortissant à ce ministère, d'une indemnité fixe annuelle de 3.000 à 4.000 francs;

c) Subsidiairement, le relèvement des crédits accordés pour frais de tournée aux ingénieurs des services locaux.

2° De faire une démarche auprès du Ministre des travaux publics pour demander :

La création *d'urgence* d'un fonds commun, alimenté dès main-

tenant par un prélèvement sur les recettes du B. N. C. pour distribuer aux ingénieurs des mines de tous grades des émoluments accessoires qui seraient fixés par l'Administration, pour les ingénieurs ordinaires et les ingénieurs en chef, en tenant compte de l'importance des postes, à des chiffres comparables dans leur ensemble à ceux dont bénéficient actuellement les ingénieurs des ponts et chaussées, et pour les inspecteurs généraux, de manière à assurer à ceux-ci une situation pécuniaire au moins égale à celle des ingénieurs en chef les plus favorisés, étant entendu que, par une application réciproque du même esprit d'équité, une amélioration analogue à celle qui est demandée par les inspecteurs généraux des mines serait à réaliser pour la situation des inspecteurs généraux des ponts et chaussées, au moyen, par exemple, de l'attribution des indemnités prévues par l'article 2 du décret du 18 décembre 1906.

Paris, le 25 avril 1920.

*Les Membres du corps des mines, Membres du Comité,*

Signé : DE BERG, LOIRET, DAUM.

## AVIS

### Vente de publications périodiques.

Un certain nombre de publications périodiques, après avoir circulé entre les abonnés, ont fait retour à l'Association.

Le P. C. M. pourrait disposer des collections ci-après de l'année 1919 :

	PRIX.
<i>Economiste français</i> . . . . .	10 »
<i>Mercure de France</i> . . . . .	10 »
<i>Revue des Deux-Mondes</i> . . . . .	15 »
<i>Revue de Paris</i> . . . . .	15 »
<i>Revue hebdomadaire</i> . . . . .	10 »
<i>Revue politique et parlementaire</i> . . . . .	8 »
<i>Revue mondiale</i> . . . . .	6 »
<i>Illustration</i> . . . . .	20 »
<i>Graphic</i> . . . . .	15 »
<i>Revue scientifique</i> . . . . .	8 »
<i>Nature</i> . . . . .	8 »
<i>Génie civil</i> . . . . .	15 »
<i>Engineering</i> . . . . .	12 »

Les frais de port sont à la charge des bénéficiaires.

Prière d'adresser les demandes à M. LE CREURER, agent comptable du P. C. M., 117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (VI<sup>e</sup>).



## II

# Questions actuelles

**Attribution des frais de contrôle des voies ferrées d'intérêt local aux mobilisés pendant la guerre.** (Voir *Bulletin n° 4*, novembre 1919.)

La Commission TOURTAY, se jugeant insuffisamment éclairée par les réponses à la demande de renseignements qu'elle avait adressée aux ingénieurs en chef, a adressé une nouvelle circulaire, demandant à tous les intéressés de préciser le préjudice qu'ils ont subi.

Voici cette circulaire :

Paris, le 31 décembre 1919.

La Commission chargée d'examiner la question de répartition des frais de contrôle pour les chemins de fer d'intérêt local et les distributions d'énergie électrique pendant la guerre a été d'avis qu'il n'était pas possible de faire reverser par les intérimaires une part quelconque des indemnités qu'ils ont perçues.

Elle estime, en conséquence, que les fonctionnaires et agents mobilisés ne pourraient être indemnisés du préjudice qu'ils ont subi à partir de 1916 que par l'attribution d'allocations spéciales.

Avant de présenter des propositions dans ce sens à l'Administration, la Commission a jugé nécessaire de se renseigner sur l'importance que pourrait atteindre le montant de ces indemnités pour chacun des deux contrôles.

A cet effet, tous les fonctionnaires et agents qui estiment avoir subi un préjudice pendant la guerre par suite des règles admises pour la répartition des frais de contrôle sont priés de produire dans le moindre délai possible, et en tout cas avant quinze jours, une note établissant, pour chaque catégorie séparément, le montant du préjudice qu'ils déclarent avoir subi avec toutes les justifications nécessaires.

Ils devront notamment établir que le montant de leur traitement militaire, tous suppléments compris, n'était pas supérieur au traitement civil, y compris les indemnités de contrôle auxquelles ils prétendent avoir droit.

La note dont il s'agit devra être adressée par l'intéressé à l'ingénieur en chef du département dans lequel ont été répartis les frais de contrôle. Cet ingénieur en chef la transmettra immédiatement, avec son avis motivé, au président de la Commission, M. Tourtay, inspecteur général des ponts et chaussées, rue Claude-Bernard, 58.

Je vous prie de porter la présente circulaire à la connaissance de tous les intéressés, même de ceux qui ont quitté le département.

L'Inspecteur général, Président de la Commission,  
TOURTAY.

Il semble que ce soit par erreur que la Commission a fait intervenir, dans le calcul de la solde militaire, tous les supplé-

ments ou indemnités, variables suivant le lieu et l'époque, perçus par les mobilisés, en raison de leur situation militaire particulière.

× ×

Sur le vu des réponses à cette circulaire, la Commission a préparé un rapport et a entendu les représentants de notre Association avant de le transmettre au Conseil général. Après l'examen de la question dans la séance du 25 avril, le Comité a adressé à l'Administration la note ci-après :

Paris, le 14 mai 1920.

*Note sur le payement des frais de contrôle des voies ferrées d'intérêt local aux ingénieurs mobilisés.*

L'Association des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines a saisi l'Administration d'une réclamation tendant à ce qu'il soit statué définitivement sur les conséquences des circulaires des 20 mai et 21 décembre 1916 relatives au payement des frais de contrôle aux ingénieurs mobilisés. L'Administration a soumis cette pétition au Conseil général des ponts et chaussées, qui en a renvoyé l'étude à une commission spéciale. Cette commission a bien voulu convoquer le président et le secrétaire adjoint de l'Association lorsqu'elle s'est réunie pour entendre la lecture du projet de rapport résumant ses délibérations. La présente note a pour objet de formuler les observations suggérées au Comité de notre Association par les conclusions de ce projet de rapport.

La Commission a reconnu que le non-payement des indemnités pour frais de contrôle aux mobilisés n'était pas équitable et a recherché les moyens de réparer le préjudice subi par eux. Elle a écarté l'idée de faire reverser en tout ou en partie aux mobilisés les sommes perçues par ceux qui les avaient remplacés. Notre Association reconnaît la difficulté de faire reverser par les camarades qui ont fait le service des sommes reçues par eux, conformément à des décisions administratives. Les cas où la bonne foi de ceux qui ont bénéficié de ces allocations est contestable sont tellement exceptionnels qu'ils ne peuvent motiver une mesure générale.

La Commission n'a trouvé, dès lors, d'autre moyen de réparer le préjudice causé aux mobilisés que d'affecter à cet usage les premiers produits du relèvement des frais de contrôle, relèvement déjà réalisé dans quelques départements, et qui va sans doute se généraliser.

Notre Association, si satisfaite qu'elle soit de voir ainsi reconnaître le bien-fondé de sa réclamation, a été très frappée des difficultés de principe et d'application de ce régime, déjà signalées par la Commission elle-même. Le dommage causé aux mobilisés serait réparé au détriment des ingénieurs assurant le contrôle au moment du relèvement des versements destinés à en couvrir les frais. Mais ces derniers n'ont souvent participé en rien à la distribution des sommes indûment retenues aux premiers; par suite des nombreuses mutations survenues depuis la démobilisation, le mandatement des sommes encaissées par les départements devra souvent être fait au profit d'ingénieurs qui ne sont plus à leur service. Nous ne croyons donc pas devoir demander l'adoption d'une solution que ses auteurs même jugent très peu satisfaisante.

Devant ces difficultés, il nous a paru que, pour décider à qui doit incomber la réparation du préjudice causé par les circulaires des 20 mai et 21 décembre 1916, le point essentiel est de rechercher le caractère de ce préjudice. Or, il nous paraît que ce n'est pas seulement au point de vue de l'équité, c'est aussi au point de vue de la légalité que les dispositions des circulaires en question peuvent être critiquées.

Le Ministre des finances, pour les provoquer, s'est fondé sur le fait

que la loi du 5 août 1914 ne prévoyait la conservation des émoluments civils que s'ils avaient le caractère de traitements, sujets à retenue, et non d'indemnités afférentes à un service réellement fait. En ce qui concerne les allocations de l'Etat, le caractère de traitement résulte de la retenue imposée pour la retraite; mais ce critérium ne peut pas être invoqué pour des allocations provenant de budgets autres que celui de l'Etat. Il s'agit ici d'allocations locales auxquelles l'Administration applique l'article 4 du décret du 18 décembre 1906, prévoyant des réductions de traitements corrélatives des allocations reçues sur les fonds des administrations ou établissements locaux; et l'application de cette retenue, comme l'application de la retenue pour la retraite aux allocations de l'Etat, donne à ces émoluments le véritable caractère de traitements. D'ailleurs, la circulaire du Ministre des travaux publics du 9 novembre 1914 précise ce caractère explicitement. Plusieurs décisions d'espèce, prises d'accord avec le Ministre de l'intérieur, ont stipulé nettement que, « ... pour rester fidèle à l'esprit de la loi du 5 août 1914..., il y a lieu de cumuler, pour les ingénieurs mobilisés, le traitement qu'ils recevaient de l'Etat et l'indemnité qu'ils recevaient du département... ». Ainsi, soit qu'il s'agisse de l'application de la loi du 5 août 1914, soit qu'il s'agisse de l'application du décret du 18 décembre 1906 (art. 4), l'Etat a toujours assimilé à un traitement et non à une indemnité pour service rendu les allocations départementales; et ce n'est que lorsqu'il s'est agi de maintenir ce traitement aux mobilisés que leur véritable caractère leur a été dénié.

Le pouvoir central n'avait d'ailleurs pas de décision à prendre dans l'espèce, par suite de la nature purement départementale des fonds en cause. Dans les décisions d'espèce rappelées plus haut, l'Etat n'est pas intervenu, en ce qui concerne les fonds départementaux, par voie de décision; il s'est borné à « inviter » le préfet du département à bien vouloir intervenir auprès du Conseil général pour obtenir son adhésion « à cette manière de voir ». Au contraire, la décision du 21 décembre 1916 prescrivait (à titre provisoire, il est vrai) une véritable affectation des fonds départementaux.

Notre Association prend la liberté d'insister pour que le Conseil général des ponts et chaussées veuille bien constater l'irrégularité des mesures prises à ces deux points de vue.

Cette constatation faite, on pourrait donner une solution immédiate à la question dans deux cas où le préjudice causé est facilement réparable :

1° Notre Association signalait dans la note du 24 juin 1919 que plusieurs départements, s'en tenant strictement aux termes des circulaires de 1916, avaient mis en réserve les sommes perçues au titre des frais de contrôle, sommes que lesdites circulaires leur interdisaient seulement de distribuer aux mobilisés. Sur ce point, tout au moins, des instructions peuvent être immédiatement envoyées pour une répartition équitable de ces sommes. Sans procéder elle-même à une ventilation par mesure d'autorité, l'Administration pourrait suggérer la répartition souhaitée par la Commission et inviter les ingénieurs en chef à faire des propositions en ce sens. Ainsi prendrait fin la situation provisoire créée par les circulaires de 1916 et pour le règlement définitif de laquelle plusieurs départements attendent des instructions.

2° Notre note du 24 juin 1919 signalait également le cas de départements qui ont cru devoir rembourser au concessionnaire la part des frais de contrôle versés par ce dernier et destinée aux agents du service actif du contrôle. Il y a là une erreur manifeste à laquelle ces départements ont pu être poussés par la circulaire de 1916, d'autant plus que ces départements ont, avant remboursement, prélevé la part des frais de contrôle affectée aux bureaux de la préfecture, reconnaissant ainsi explicitement à la fois la légitimité de la perception et aussi le caractère de traitement permanent attaché à cette rétribution, en dehors de tout service réellement fait. Bien que l'Administration ne puisse évidemment agir en ce cas par contrainte, elle pourrait engager les ingénieurs en chef à provoquer le

recouvrement des frais non encaissés et leur répartition entre les ayants droit.

Dans tous les autres cas, les sommes dont ont été privés à tort les ingénieurs, sous-ingénieurs, conducteurs ou contrôleurs du contrôle mobilisés ont été distribuées à des tiers. L'intervention directe de l'Etat, auteur responsable de ce préjudice, peut seule permettre de le réparer. Si, comme le pense la Commission du Conseil général des ponts et chaussées, la demande d'un crédit spécial au Parlement n'est pas opportune en cette matière, il semble possible, par le jeu des prélèvements effectués sur les traitements, en exécution du décret du 18 décembre 1906, de compenser aux intéressés tout ou partie du préjudice causé, dont le montant nominatif est connu, par exemple en les exonérant de tout prélèvement ou en réduisant temporairement le taux.

Telles sont les observations que l'Association des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines croit devoir soumettre au Conseil général des ponts et chaussées.

*Le Président,*  
C. COLSON.

*Le Secrétaire général,*  
G. ARBELOT.

### Honorariat.

Paris, le 31 mars 1920.

Monsieur le Ministre,

Plusieurs camarades ont appelé l'attention du Comité de notre Association sur le fait que les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines admis à la retraite n'obtiennent jamais l'honorariat du grade qu'ils ont atteint avant de terminer leur carrière.

Aux termes du décret du 7 fructidor an XII, « le brevet simplement honoraire du grade supérieur » peut être accordé « pour récompenser des services distingués » aux ingénieurs admis à la retraite. Aussi les inspecteurs généraux qui quittent nos corps après avoir atteint le sommet de la carrière ne peuvent-ils recevoir l'honorariat.

Dans un grand nombre de services publics, les fonctionnaires qui quittent leurs fonctions peuvent conserver à titre honoraire le grade auquel ils étaient parvenus lorsque l'Administration estime qu'ils l'ont dignement rempli. Cette pratique est suivie dans bien des corps où aucun règlement ne la prévoit. Beaucoup de nos camarades seraient heureux qu'il en fût de même pour eux et préféreraient la qualification d'inspecteur général, d'ingénieur en chef ou d'ingénieur honoraire des ponts et chaussées ou des mines à celle d'inspecteur général, d'ingénieur en chef ou d'ingénieur en retraite.

Nous prenons donc la liberté de vous prier, Monsieur le Ministre, d'examiner dans quelles conditions l'honorariat de leur grade pourrait être accordé aux membres de nos corps qui sont admis à la retraite, sans préjudice de l'attribution de l'honorariat du grade supérieur à ceux qui, ayant été proposés pour ce grade et jugés dignes de l'obtenir, sont obligés de quitter le service avant de l'avoir atteint.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon respectueux dévouement.

*Le Président,*  
C. COLSON.

### Questions diverses.

A la suite de la séance du 25 avril, le Président du Comité a remis la lettre ci-après au Directeur du personnel et de la comptabilité :

Mon cher Directeur,

Notre Comité a délibéré dans sa dernière réunion sur la répartition des ingénieurs en chef entre les trois nouvelles classes. Nous avons reconnu que nous n'avions pas à intervenir, les intérêts des uns, à cet égard, étant en opposition avec ceux des autres.

Mais nous avons constaté qu'il y avait quelque chose de fondé dans la réclamation des camarades qui, ayant été inscrits au tableau avant la guerre ou étant en situation d'y être inscrits dans les premières années de la guerre, n'ont été nommés ingénieurs en chef qu'en juillet 1918 ou en 1919. Ils n'auront l'ancienneté nécessaire pour passer à la 1<sup>re</sup> classe qu'en juillet 1921 ou en 1922, en sorte qu'ils ne pourraient d'ici là être élevés à cette classe, même si la situation du cadre et des crédits le permettait plus tôt. Il y a là une conséquence de la guerre à laquelle il doit être remédié, d'après le principe général que la mobilisation ne doit retarder l'avancement d'aucun fonctionnaire.

Nous venons donc vous prier de rechercher les moyens d'y remédier, soit par une bonification d'ancienneté, soit par une réduction *temporaire et spéciale* du délai nécessaire pour passer à la 1<sup>re</sup> classe. Nous ne demandons pas l'abréviation générale du délai, qui est une sauvegarde contre les promotions abusivement hâtives.

Je me permets de vous rappeler, en même temps, que la sortie de l'Ecole va permettre de rétablir dans leur ancienneté normale à titre définitif les ingénieurs nommés à titre temporaire qui auront satisfait aux examens, ce qui nous paraît bien impliquer l'élevation immédiate à la 2<sup>e</sup> classe de la promotion 1909 de l'Ecole polytechnique.

On me dit qu'il n'est pas d'usage d'allouer des frais de déménagement aux élèves nommés ingénieurs. Il semble bien qu'à cet égard la situation doive être différente quand ce sont des ingénieurs (fût-ce à titre temporaire) qui sont envoyés de Paris en province. Il ne faut pas oublier que, par suite du retard dans leur entrée à l'Ecole, la proportion de ceux qui sont mariés et pères de famille dépasse de beaucoup ce qu'elle est habituellement et que les frais de déplacement sont, en ce moment, exorbitants. Permettez-moi d'insister tout particulièrement sur ce point.

Je voudrais aussi vous prier d'insister aux Finances pour hâter la présentation du projet de loi nécessaire, afin de faire bénéficier des bonifications d'ancienneté les ingénieurs qui n'étaient pas nommés élèves ingénieurs au moment de la mobilisation. J'y ferai au besoin une démarche et je tâcherai de presser le vote à la Chambre, une fois le projet déposé.

En ce qui concerne la retenue de 20 p. 100 et les indemnités de fonctions, qui sont deux questions solidaires, j'attends que nous ayons terminé notre étude pour aller voir le Ministre. Il est certainement anormal de maintenir au profit de l'Etat une retenue compensant des indemnités inscrites aux budgets locaux. Pour réaliser sa suppression complète, il faudrait un crédit assez élevé. D'autre part, il est indispensable que le règlement à concierter avec les Finances autorise des indemnités de fonctions très notables, si on ne veut pas voir désertier tous les postes sans allocations des départements ou des chambres de commerce. Nous étudions la question d'allocations par l'Office de la navigation pour les services des voies navigables; par le ministère du travail pour les mines; par les régions libérées et par l'Alsace-Lorraine pour la région Nord-Est. Il y aurait ensuite peu de chose à prélever sur les crédits des travaux publics. Apercevez-vous une solution pour le contrôle? Il faut absolument que nous arrivions à de fortes indemnités totales, pour que ces services ne soient pas désertés et pour que le corps des mines ne se vide pas absolument.

En attendant, il y a quelque chose qui touche fort les camarades : c'est d'avoir la certitude que les retenues *sont entièrement affectées* à payer les *indemnités de fonctions* de l'article 2 du décret de 1906. Vous savez qu'on a constaté qu'il n'en était pas ainsi avant la guerre et qu'il y avait

un boni pour le Trésor. Nous comptons bien que vous vous assurerez qu'il n'en est plus de même en 1920.

Votre bien dévoué,

Signé : C. COLSON.

Le Président a reçu la réponse ci-après sur l'un des points faisant l'objet de la lettre ci-dessus :

Monsieur le Président,

Vous avez exprimé le désir de savoir où en est l'instruction de la question concernant l'augmentation des frais de déménagement attribués aux fonctionnaires des ponts et chaussées, en cas de changement de résidence.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'une réglementation d'ensemble — applicable à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1920 à toutes les administrations de l'Etat — est à l'étude au ministère des finances. D'après des renseignements recueillis aujourd'hui même, le projet de loi fixant les nouveaux tarifs sera déposé incessamment sur le bureau de la Chambre des députés.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments cordialement dévoués.

*Le Directeur du personnel et de la comptabilité,*  
S. DREYFUS.

### **Avancement des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.**

Paris, le 1<sup>er</sup> mai 1920.

Le Ministre à M. le Président de l'Association des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

J'ai l'honneur de vous communiquer ci-joint le texte des projets de décrets préparés par mon administration en vue de fixer, à nouveau, les conditions d'avancement du personnel des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, par application des décrets des 19 février 1920 et 27 mars 1920 fixant les nouveaux traitements de ces fonctionnaires et créant, notamment, trois classes d'ingénieurs en chef.

Ces projets de décrets prévoient, en outre, que le grade d'inspecteur général de 1<sup>re</sup> classe ne peut être accordé, aussi bien pour le corps des ponts et chaussées que pour le corps des mines, qu'aux inspecteurs généraux de 2<sup>e</sup> classe comptant au moins trois ans de services en cette qualité.

L'adoption d'un délai de trois ans m'a paru nécessaire pour rendre absolument identiques les possibilités d'avancements dans le corps des ponts et chaussées et dans le corps des mines.

Je vous serais très obligé de vouloir bien me faire connaître, *le plus tôt possible*, l'avis de votre Association sur ces projets de décrets, de manière à me permettre de les communiquer sans tarder au Conseil général des ponts et chaussées et au Conseil général des mines.

Pour le Ministre et par autorisation :

*Le Directeur du personnel et de la comptabilité,*  
Signé : DREYFUS.

Le Comité s'est réuni le dimanche 9 mai, à 9 h. 30 du matin, pour en délibérer.

Le procès-verbal de cette séance et la réponse adressée à la lettre ci-dessus du Ministre paraîtront dans le prochain *Bulletin*.

### III

## Divers

---

#### Emplois vacants.

Le Ministère des colonies demande un *Ingénieur en chef* ou *Ingénieur des ponts et chaussées* ayant l'expérience des travaux maritimes, pour effectuer à Madagascar une mission temporaire, en vue de l'étude des diverses questions de ports maritimes qui se présentent en ce moment dans la grande île.

Pour tous renseignements relatifs à la durée et aux conditions de la mission, s'adresser à M. BOUTTEVILLE, inspecteur général des ponts et chaussées et des travaux publics des colonies, Ministère des colonies, 27, rue Oudinot, Paris.

× ×

En second lieu, l'Indo Chine signale la vacance prochaine de trois postes de chefs de service au Tonkin, en Cochinchine et au Cambodge. Les *Ingénieurs* ou *Ingénieurs en chef des ponts et chaussées* pourraient être recrutés par contrats de trois ans et leur traitement colonial pourrait atteindre 12 000 piastres avec minimum garanti de 120.000 francs en cas de baisse de la piastre au dessous de 10 francs. Le logement serait fourni en nature. S'adresser à M. BOUTTEVILLE.

---

Le Gérant : M. LE CREURER.  
117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (VI<sup>e</sup>).

---

# POMPES CENTRIFUGES

---

## MOTO-POMPES

---

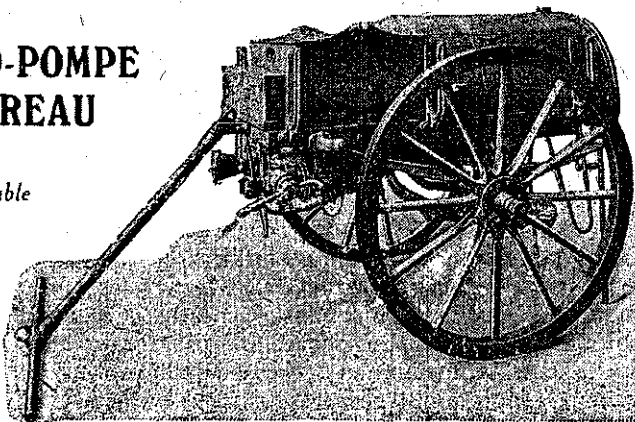
## ÉLECTRO-POMPES

POUR COMBATTRE  
SUREMENT UN

# INCENDIE<sup>®</sup>

La  
**MOTO-POMPE  
PERREAU**

*est  
indispensable*



↑  
Téléphone  
Cent. 93-57  
↓

**L. PERREAU**

INGENIEUR-CONSTRUCTEUR  
21<sup>bis</sup>, Rue Victor-Massé (II)

**PARIS**

# GROUPES ÉLECTROGÈNES

---

DEVIS SUR DEMANDE