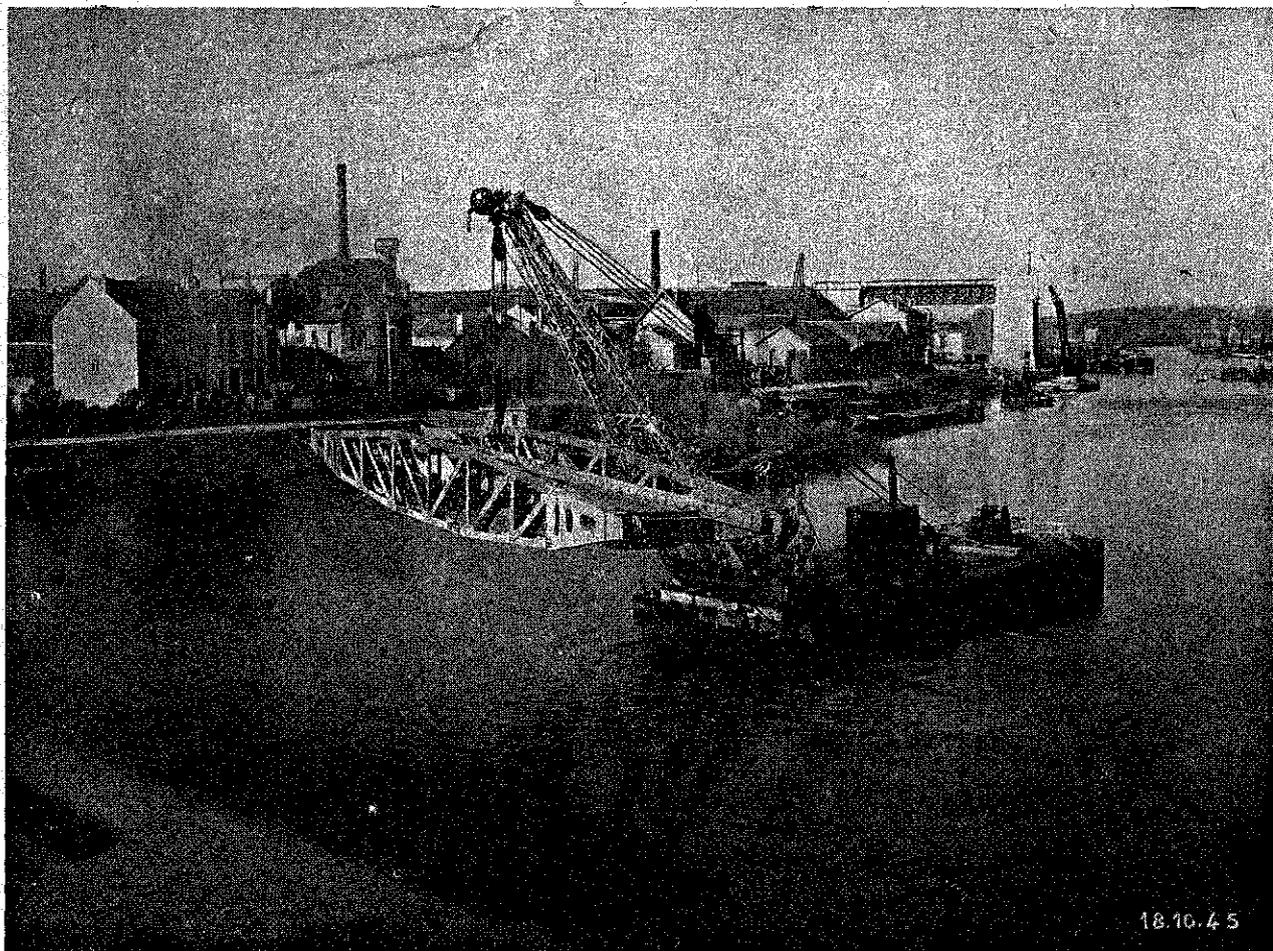


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

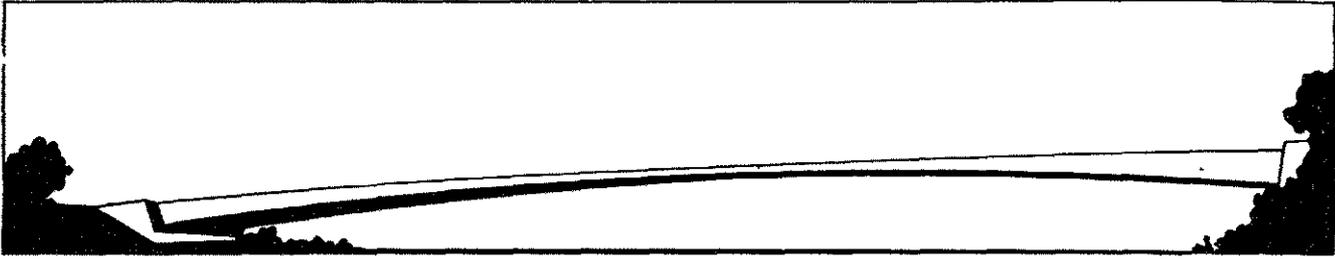
P.C.M.

SIEGE SOCIAL
ECOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
28 Rue des Saints Peres PARIS



18.10.45

PONT DE CONFLANS FIN D'OISE



ENTREPRISES
CAMPENON - BERNARD

TRAVAUX PUBLICS ET PRIVÉS

OUVRAGES D'ART - PONTS - BARRAGES - HANGARS - BATIMENTS INDUSTRIELS
USINES - IMMEUBLES - CITÉS OUVRIÈRES - CITÉS JARDINS - CHEMINS DE FER
TRAVAUX HYDRAULIQUES - TRAVAUX MARITIMES - TRAVAUX SOUTERRAINS

Constructions en Béton précontraint Procédés Freyssinet

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 40 000.000 DE FRANCS

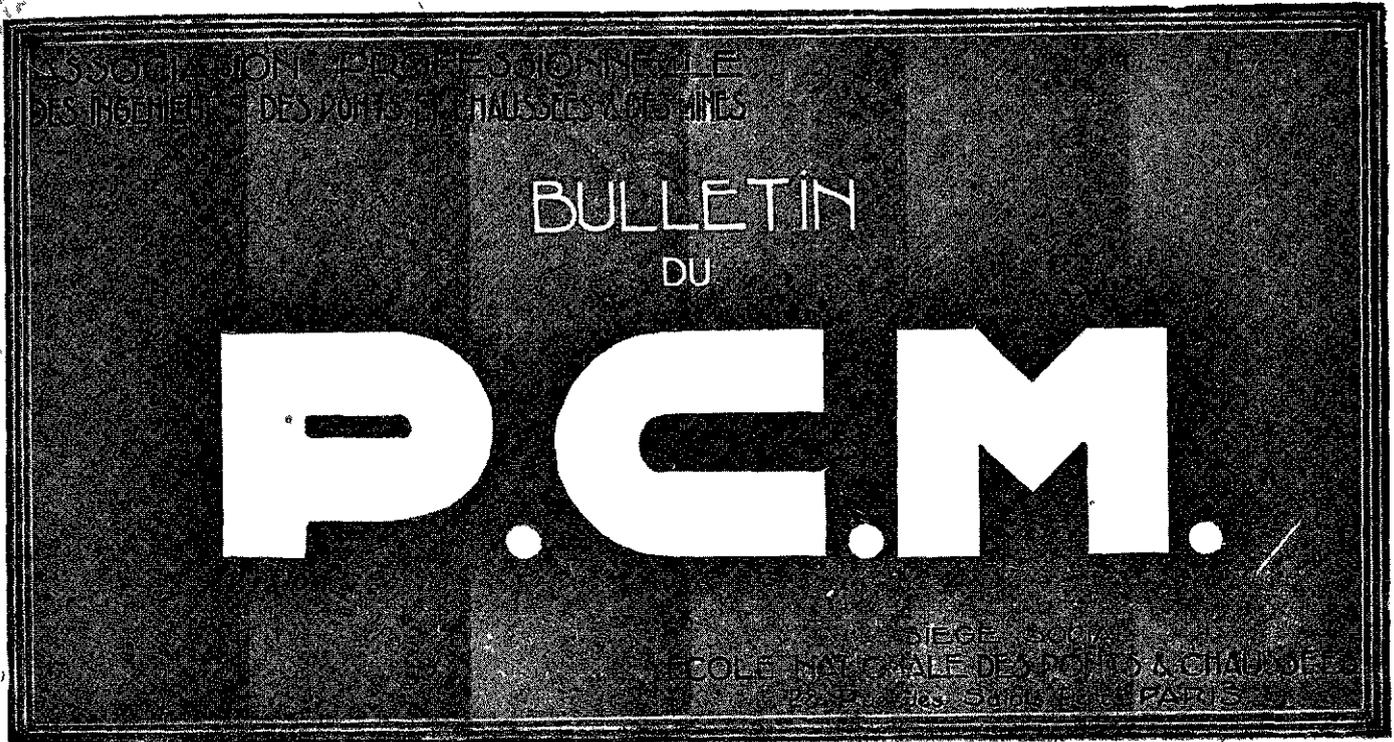
5, Rue Beaujon — PARIS (VIII^e)

Car. 10-10 (5 lignes)



Ciments Artificiels et à Hautes Résistances Initiales.
Ciment Super-Blanc Artificiel - Ciment Extra-Blanc.
Ciment Artificiel Prompt - Ciment lumineux Fondu.
Ciments Métallurgiques - Ciment de Laitier "Trèfle".
Ciment à la Gaize - Chaux d'Airvault et de Cruas.
Liant Ternaire supérieur.

11 USINES. — Service Commercial : 80, rue Taitbout, Paris (9^e)



Service Publicité : J. ARNAUD, 34, rue de Liège, Paris 8^e. — Tél. : Europe 51-15

SOMMAIRE

STATUTS ET REGLEMENT INTERIEUR DU P. C. M.	2	NECROLOGIE	22
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE :		NOTES TECHNIQUES :	
Séance du lundi 5 novembre 1945..	8	Pont de Conflans fin d'Oise.....	24
Séance du lundi 3 décembre 1945.....	14	Le Pont-route de Strasbourg-Kehl	24
PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE du lundi 3 décembre 1945. ..	14	VARIETES :	
LE FONDS COMMUN de 1944.....	15	Remarques sur le Pont Mirabeau.....	26
LA REORGANISATION DES SERVICES DES TRANS- PORTS ROUTIERS	16	IMPOT GENERAL SUR LE REVENU :	
TRAVAUX DES EQUIPES :		Modification du barème d'imposition par voie de rectificatif paru au « Journal officiel ».....	28
EQUIPE « QUESTIONS SOCIALES » : Note sur les mesures d'ordre social qui pourraient être adop- tées dans les Services dépendant du Ministère des Travaux Publics.....	20	SOUSCRIPTION POUR LA FAMILLE DU CAMARADE PORTAFAIX	29
		RECOUVREMENT DES COTISATIONS DE L'EXER CICE 1944-45	29
		AVIS AUX CAMARADES	30



Statuts et Règlement intérieur du P. C. M.

STATUTS

modifiés par les Assemblées Générales
Extraordinaires
des 7 Octobre et 3 Décembre 1945

TITRE PREMIER

Association. — Son objet

ARTICLE PREMIER. — Le siège de l'Association est fixé à Paris, à l'École Nationale des ponts et chaussées, 28, rue des Saints-Pères. Il pourra être transféré par décision du Comité.

ART. 2. — L'Association prend le titre de : *Association professionnelle des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines*. Elle sera rendue publique conformément à l'article 5 de la loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association.

ART. 3. — Le but de l'Association est de :

1°) Défendre les intérêts moraux et matériels des corps des ponts et chaussées et des mines;

2°) Se tenir au courant des questions intéressant les services des ponts et chaussées et des mines et intervenir, s'il y a lieu, pour le bien de ces services ;

3°) Entretenir des relations entre ses membres, notamment par le moyen de réunions, de voyages et de publications.

TITRE II

Comité d'Administration

ART. 4. — Un Comité représente et administre l'Association. Il est composé de trente et un membres, dont douze délégués généraux et dix-neuf délégués de groupe.

Sur les douze délégués généraux, cinq au moins résident à Paris.

Les membres du Comité doivent faire partie de l'Association depuis trois ans, au moins, au 1^{er} novembre précédant les élections ; exception est faite pour l'élève ingénieur, élu par le groupe des élèves ingénieurs.

Les délégués généraux doivent comprendre au moins deux membres non en activité de service. Ils ne peuvent en comprendre plus de quatre.

Dans le dépouillement du scrutin, les résultats des votes en opposition avec les dispositions ci-dessus ne sont pas comptés.

Si la contradiction résulte d'un trop grand nombre de noms d'une même catégorie sur un bulletin, les premiers noms sont seuls retenus.

ART. 4 bis. — A titre exceptionnel, pour les élections de 1945, 1946, 1947, la condition de faire partie de l'Association depuis trois ans au moins, au 1^{er} novembre précédant les élections, n'est pas exigée pour les Membres du Comité et est remplacée par la condition de faire partie de l'Association au 1^{er} juillet 1945.

ART. 5. — Les délégués généraux sont élus par l'ensemble des membres de l'Association réunis en Assemblée générale ordinaire.

Les délégués de groupes sont élus par les membres de l'Association réunis en groupes constitués dans les conditions fixées par le Règlement intérieur.

Les membres du Comité sont élus pour trois ans et renouvelés par tiers tous les ans, cette proportion s'appliquant séparément aux délégués généraux et aux délégués de groupes ; exception est faite pour le délégué du groupe des élèves ingénieurs qui est élu pour un an. Les membres sortants ne sont pas immédiatement rééligibles.

Il est procédé chaque année au remplacement des membres qui auraient disparu par démission ou décès, ou de ceux qui seraient atteints, par suite d'un changement de situation, par l'une des incompatibilités stipulées à l'article 4 ci-dessus ou au Règlement intérieur. Les membres ainsi nommés ne restent en fonctions que jusqu'à l'expiration des pouvoirs de leurs prédécesseurs.

A titre transitoire, la première élection des trois délégués généraux destinés à porter de neuf à douze le nombre de ces délégués, se fera par correspondance et sera homologuée par le Comité.

Les trois nouveaux délégués seront élus : l'un pour le délai qui courra de la première élection jusqu'à la prochaine Assemblée générale ordinaire, le second pour ce délai plus un an, le troisième pour ce délai plus deux ans. La détermination de la durée de leur mandat s'effectuera après leur élection, par tirage au sort.

Dans le cas où aucun des membres du Comité ne pourrait assurer le fonctionnement d'un service de l'Association qui ne doit pas être interrompu, le Comité a la faculté de s'adjoindre un membre nouveau jusqu'à la prochaine Assemblée générale.

ART. 5 bis. — A titre exceptionnel, les membres du Comité qui seront désignés en 1945 seront élus :

— pour un tiers, pour le délai qui courra de l'élection jusqu'à la prochaine Assemblée Générale Ordinaire ;

— pour un tiers, pour ce délai augmenté d'un an ;

— pour un tiers, pour ce délai augmenté de deux ans.

La détermination de la durée de leur mandat s'effectuera par tirage au sort.

ART. 6. — Le Comité élit parmi ses membres un bureau composé de :

Un Président ;

Trois vice-présidents, dont un au moins choisi parmi les délégués de groupes ;

Un secrétaire ;

Un secrétaire adjoint ;

Et un trésorier.

A défaut du Président, l'un des vice-présidents devra appartenir au corps des mines.

ART. 7. — Les décisions du Comité sont prises à la majorité des voix des membres présents et des membres du Comité qui, n'ayant pu assister à la réunion, ont délégué leurs voix à d'autres membres du Comité, ou se sont fait représenter, sauf la dérogation stipulée à l'article 22.

Un membre du Comité ne peut disposer de plus de trois voix, y compris la sienne. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Les frais réels de transport en chemin de fer en France des membres du Comité sont à la charge de l'Association.

ART. 8. — Le Comité détermine, à charge de ratification par l'Assemblée générale, les conditions d'administration intérieure et tous les détails propres à assurer l'exécution des statuts.

Il peut charger certains de ses membres, qu'il désigne à cet effet, de l'organisation des réunions et de la préparation des publications.

ART. 9. — Le Comité délègue, avec les pouvoirs nécessaires, ceux de ses membres qui doivent le représenter pour l'accomplissement des actes de la vie civile prévus par l'article 6 de la loi du 1^{er} juillet 1901.

ART. 10. — Le Comité porte chaque année à la connaissance de tous les ingénieurs, faisant ou non partie de l'Association, le compte rendu des Assemblées générales, les statuts de l'Association et la liste de ses membres.

TITRE III

Assemblées générales

ART. 11. — Il y a, chaque année, une Assemblée générale ordinaire et, s'il y a lieu, des Assemblées générales extraordinaires; ces dernières

sont convoquées par le Comité soit sur son initiative, soit sur une demande adressée au président et signée de vingt-cinq membres de l'Association.

ART. 12. — Sauf les exceptions prévues aux présents statuts, l'Assemblée générale ordinaire et les Assemblées générales extraordinaires statuent à la majorité des voix des membres présents ou représentés sur les questions qui leur sont soumises.

Les délégations données par les membres de l'Association absents doivent être déposées au lieu où se réunit l'Assemblée générale une demi-heure avant l'ouverture de la séance. Aucun des membres présents ne peut disposer de plus de 10 voix y compris la sienne.

Le Comité arrête l'ordre du jour, il est obligé d'y inscrire toutes questions pour laquelle une demande aura été faite par cinq membres de l'Association un mois à l'avance.

Cet ordre du jour doit être porté à la connaissance des membres de l'Association quinze jours au moins avant la date de la réunion.

Aucune question étrangère à l'ordre du jour ne peut être l'objet d'un vote de l'Assemblée, elle peut seulement donner lieu à échange de vues après l'épuisement de l'ordre du jour et au dépôt de vœux et de motions sur le bureau, en vue d'un examen par le Comité et de délibérations ultérieures.

Le président du Comité préside les Assemblées générales.

ART. 13. — L'Assemblée générale ordinaire a lieu une fois par an.

Elle entend la lecture du rapport annuel du Comité et statue sur les comptes de l'année sociale précédente.

Elle procède, conformément aux dispositions du Règlement intérieur, au remplacement des délégués généraux sortants du Comité et valide la désignation des délégués de groupes; toutefois, l'Assemblée générale peut, par une délibération spéciale, déléguer au Comité ses pouvoirs pour la validation des délégués de groupes.

Le vote par correspondance est admis pour ces élections qui ont lieu à la majorité des voix des votants.

ART. 14. — Les Assemblées générales extraordinaires peuvent seules délibérer sur des propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association. Elles ne peuvent le faire valablement que si le tiers, au moins, des membres inscrits est présent ou représenté. Au cas où ce quorum ne serait pas atteint, une deuxième Assemblée générale serait convoquée au plus tôt un mois après la première.

Cette seconde Assemblée ne pourra valablement délibérer sur les propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association que si le sixième, au moins, des membres inscrits est présent ou représenté.

Les Assemblées générales extraordinaires statuent à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés sur les propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association.

TITRE IV

Fonds de l'Association

ART. 15. — La cotisation annuelle est fixée par le Comité, suivant les besoins de l'Association, dans la limite du maximum ci-après :

— deux 1/2 pour mille du traitement brut moyen du grade, indemnités non comprises, pour les Ingénieurs en Service ;

— un pour mille pour les Ingénieurs en congé hors cadres, en disponibilité, en retraite, démissionnaires et les Ingénieurs Elèves.

ART. 16. — La cotisation peut être rédimée par le versement d'une somme de 1.200 frs., — en une seule fois ou par quatre versements annuels de 360 frs., — effectués pendant quatre années consécutives. Les membres qui rachètent leur cotisation par une somme de 1.800 frs reçoivent le titre de Membres Bienfaiteurs.

Le taux de ces versements peut être modifié par l'Assemblée générale ordinaire.

Les membres qui ont racheté leur cotisation ou commencé le rachat de leur cotisation au tarif antérieurement en vigueur ne sont pas tenus de compléter le rachat en tenant compte des tarifs ci-dessus.

ART. 17. — Les sommes versées pour rédimier les cotisations constituent le fonds social, dont les revenus sont affectés aux dépenses courantes.

L'Assemblée générale peut seule autoriser le Comité à disposer du fonds social.

ART. 18. — Lorsque les recettes d'un exercice excèdent les dépenses, l'excédent est affecté à la constitution d'un fonds de réserve qui reste à la disposition du Comité.

L'Assemblée générale peut décider le versement au fonds social d'une partie du fonds de réserve.

ART. 19. — L'année sociale commence le 1^{er} novembre.

TITRE V

Réunions et publications

ART. 20. — La date, le lieu et l'objet des réunions sont fixés par le Comité.

Elles comprennent, notamment, des tournées

en France et à l'étranger et des conférences.

Peuvent être admis dans les conditions fixées par le Règlement intérieur, à certaines réunions, avec l'autorisation du Comité ou de son délégué, des membres des familles des sociétaires et des personnes étrangères.

Les frais généraux d'organisation des réunions sont à la charge de l'Association. Les dépenses personnelles qu'entraînent les réunions (repas, frais de déplacement, etc...) sont supportées par les sociétaires qui y prennent part.

Un bulletin sera publié par les soins du Comité.

TITRE VI

Dispositions diverses

ART. 21. — Toute discussion politique ou religieuse est interdite dans les réunions.

ART. 22. — Le Comité peut prononcer la radiation d'un membre de l'Association. Il statue, ce membre dûment convoqué pour être entendu, au scrutin secret, à la majorité des 5/6 des voix des membres présents et des 2/3 des voix des membres en exercice.

Par dérogation à l'article 7, les membres du Comité non présents à la réunion ne peuvent déléguer leur vote pour l'application du présent article.

ART. 23. — Les statuts peuvent être modifiés par une Assemblée générale extraordinaire dans les conditions prévues à l'article 13 soit sur l'initiative du Comité, soit sur la demande d'un groupe de trente membres, adressée au Comité.

Le texte de la modification proposée est communiqué par le Comité à tous les membres de l'Association, quinze jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale.

ART. 24. — La dissolution de l'Association peut être prononcée par une Assemblée générale extraordinaire réunie et délibérant dans les conditions fixées par l'article précédent. La délibération fixe l'attribution des biens.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Approuvé par l'Assemblée Générale ordinaire du 11 Mai 1930. Modifié par l'Assemblée Générale extraordinaire du 3 Décembre 1945.

CHAPITRE PREMIER

Délégués généraux, Groupes régionaux, Comité d'Administration

ARTICLE PREMIER. — Les délégués généraux comptent parmi leurs membres deux membres du Corps des Mines.

ART. 2. — Les groupes qui élisent les délégués de groupes sont constitués de la façon suivante :

- 1°) Groupe du *Corps des mines* ;
- 2°) Groupe de *Paris*, comprenant les départements de l'Eure-et-Loir, de la Seine, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne ;
- 3°) Groupe d'*Amiens*, comprenant les départements de l'Aisne, du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais, de la Seine-Inférieure et de la Somme ;
- 4°) Groupe de *Nancy*, comprenant les départements des Ardennes, de l'Aube, de Belfort, de la Marne, de la Haute-Marne, de la Meurthe-et-Moselle, de la Meuse, de la Moselle, du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de la Haute-Saône et des Vosges ;
- 5°) Groupe de *Lyon*, comprenant les départements de l'Ain, de l'Allier, de la Côte-d'Or, du Doubs, de la Drôme, de l'Isère, du Jura, de la Loire, de la Haute-Loire, du Puy-de-Dôme, du Rhône, de Saône-et-Loire, de la Savoie et de la Haute-Savoie ;
- 6°) Groupe de *Marseille*, comprenant les départements des Alpes-Maritimes, de l'Ardèche, des Hautes-Alpes, des Basses-Alpes, des Bouches-du-Rhône, de la Corse, du Gard, de l'Hérault, de Vaucluse, du Var ;
- 7°) Groupe de *Toulouse* comprenant les départements de l'Ariège, de l'Aude, de l'Aveyron, du Cantal, de la Corrèze, de la Haute-Garonne, de la Lozère, du Lot, des Pyrénées-Orientales, des Hautes-Pyrénées, du Tarn et du Tarn-et-Garonne ;
- 8°) Groupe de *Bordeaux*, comprenant les départements de la Charente, de la Charente-Inférieure, de la Dordogne, du Gers, de la Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne, des Basses-Pyrénées ;
- 9°) Groupe d'*Orléans*, comprenant les départements de la Creuse, du Cher, de l'Indre, de l'Indre-et-Loire, du Loir-et-Cher, du Loiret, de la Nièvre, de la Vienne, de la Haute-Vienne et de l'Yonne ;
- 10°) Groupe du *Mans*, comprenant les départements des Côtes-du-Nord, du Calvados, de l'Eure, du Finistère, de l'Ille-et-Vilaine, de la Loire-Inférieure, de la Manche, du Maine-et-Loire, de la Mayenne, du Morbihan, de l'Orne, des Deux-Sèvres, de la Sarthe et de la Vendée ;
- 11°) Groupe de *l'Afrique du Nord*, comprenant l'Algérie, la Tunisie et le Maroc ;
- 12°) Groupe *colonial*, comprenant les colonies, protectorats, pays sous mandats, non compris dans le groupe précédent.

Chaque groupe comprend les Ingénieurs des ponts et chaussées membres de l'Association en résidence dans la région correspondante, sauf le

groupe des mines qui comprend l'ensemble des ingénieurs des mines membres de l'Association.

Chaque groupe élit un délégué, sauf le groupe des mines, qui élit deux délégués et le groupe de Paris, qui élit six délégués.

Les groupes doivent faire connaître au président du Comité, avant le 1^{er} novembre de chaque année, la liste de leurs membres et la composition de leur bureau.

L'Association n'intervient pas dans le fonctionnement financier des groupes et ne les subventionne d'aucune manière, sauf en ce qui concerne les frais d'impression et de correspondance entraînés par les élections des délégués de groupes.

Toutefois le Comité pourra donner son agrément à des mutations de départements à l'intérieur des Groupes, le nombre total des Groupes n'étant pas augmenté.

ART. 3. — Le Comité d'administration procède chaque année, dans un délai d'un mois après l'Assemblée générale qui l'a complété, à la nomination de son bureau.

Les membres de l'ancien bureau sont rééligibles.

ART. 4. — Le Comité se réunit aussi souvent que l'exigent les intérêts de l'Association.

Il est convoqué dix jours au moins à l'avance, sauf en cas d'urgence.

ART. 5. — Il est tenu un registre des délibérations du Comité. Ces délibérations sont signées par le président et le secrétaire.

ART. 6. — Le trésorier et le secrétaire peuvent, en cas d'empêchement, se faire suppléer dans leurs fonctions, par un autre membre du Comité avec lequel ils s'entendent à cet effet.

CHAPITRE II

Assemblées générales ordinaires

ART. 7. — L'Assemblée générale ordinaire se réunit autant que possible dans la seconde quinzaine du mois de janvier ; elle est convoquée quinze jours au moins à l'avance.

ART. 8. — Le bureau de l'Assemblée générale est composé du bureau du Comité.

CHAPITRE III

Elections des Membres du Comité

ART. 9. — L'élection des délégués généraux a lieu en Assemblée générale. Le Comité prévient les sociétaires des vacances des délégués généraux à pourvoir et il les prie de lui faire con-

naître leurs candidats dans un délai qu'il détermine et qui est d'au moins vingt jours.

ART. 10. — Les réponses à cette lettre d'avis sont adressées au secrétaire du Comité et doivent lui parvenir avant l'expiration du délai fixé, qui est de rigueur.

Elles doivent indiquer le nom, grade et résidence du ou des candidats proposés, constater leur acceptation, et porter la signature des sociétaires qui font la présentation, avec indication de leur adresse.

ART. 11. — Le Comité porte à la connaissance des sociétaires, quinze jours, au moins, avant la réunion de l'Assemblée générale, toutes les candidatures ou propositions de candidatures de délégués généraux qui lui sont parvenues dans les conditions et délais fixés par l'article 10.

ART. 12. — Les bulletins de vote sont apportés le jour du vote ou envoyés par correspondance affranchie au secrétaire du Comité. Le dépôt en est valable jusqu'à l'heure fixée pour l'ouverture de la séance.

Les bulletins apportés ou envoyés par correspondance doivent être renfermés dans une enveloppe close portant la mention « Bulletin de vote », ainsi que le nom écrit très lisiblement et la signature du votant.

L'ouverture est faite par les scrutateurs au moment du dépouillement du scrutin, le bulletin de vote peut être placé sous une seconde enveloppe, laquelle sera déposée intacte dans l'urne.

Une même enveloppe ne doit pas renfermer plusieurs bulletins.

ART. 13. — Un membre du Comité assisté d'un certain nombre d'assesseurs procède au vote et au dépouillement du scrutin.

Les bulletins annulés comme irréguliers sont annexés au procès-verbal.

Le résultat du scrutin est annoncé, aussitôt qu'il est connu, sous la réserve, toutefois, de la vérification par le Comité de la régularité des opérations.

ART. 14. — Le Comité prévient au moins deux mois avant la réunion de l'Assemblée générale ordinaire le président de chaque groupe intéressé des vacances à pourvoir.

Chaque groupe procède à l'élection de son ou de ses délégués dans les conditions indiquées pour l'élection des délégués de groupe, les délais prévus pouvant être toutefois modifiés; il doit faire connaître au président du Comité le résultat de cette élection huit jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale ordinaire, et doit envoyer en même temps le procès-verbal de l'élection.

Toutefois, le délégué du groupe des élèves

ingénieurs sera élu, chaque année, dans le mois qui suit la rentrée des deux écoles; cette élection sera provisoirement validée par le Comité.

Pour les premières élections à faire après l'approbation des présents statuts, des dispositions spéciales pourront être prises par le Comité pour réduire ces délais.

CHAPITRE IV

Cotisation

ART. 15. — La cotisation est fixée d'après le grade du sociétaire au 1^{er} novembre, date du commencement de l'année sociale, ou d'après son grade au moment de son inscription, s'il s'agit d'un membre nouveau.

Dans ce dernier cas, la cotisation entière est due pour l'année courante, quelle que soit l'époque de l'inscription.

ART. 16. — La cotisation est exigible dans le premier trimestre de l'année sociale, et, pour les membres nouveaux, dans les trois mois qui suivent leur inscription.

ART. 16 bis. — Les admissions nouvelles aux cotisations à titre perpétuel et au titre de Membre Bienfaiteur sont suspendues jusqu'à nouvelle décision d'une Assemblée Générale.

ART. 17. — Tout sociétaire qui est redevable de trois cotisations successives est mis en demeure de régler son arriéré envers l'Association.

S'il n'a pas déféré à cette mise en demeure dans le délai d'un mois, il est considéré comme démissionnaire.

CHAPITRE V

Comptabilité. — Administration

ART. 18. — Le trésorier est chargé de la perception des recettes et du paiement des dépenses.

ART. 19. — Les fonds qui ne sont pas nécessaires pour les besoins du service courant sont déposés dans une caisse publique désignée par le Comité, en attendant leur emploi ultérieur.

ART. 20. — Les reçus des cotisations sont tous détachés des registres à souches et signés de la main du trésorier.

ART. 21. — La comptabilité est vérifiée tous les ans, avant l'Assemblée générale, par une Commission de trois membres désignés à cet effet par le Comité.

ART. 22. — Un agent général appointé, nommé par le Comité, assure, sous la surveillance et la direction, du secrétaire et du trésorier, le fonctionnement du secrétariat et de la comptabilité.

ART. 23. — Il est tenu un état des membres de l'Association, qui est maintenu constamment à jour.

CHAPITRE VI

Fonds social. — Fonds de réserve

ART. 24. — Les fonds destinés à constituer le fonds social et le fonds de réserve sont, après décision du Comité, placés au nom de l'Association en rentes sur l'Etat, ou en fonds jouissant d'une garantie d'intérêt de l'Etat, ou en obligations du Crédit foncier.

ART. 25. — Ces opérations sont effectuées par le trésorier.

Il justifie de son mandat par un extrait de la délibération du Comité signé du président et du secrétaire.

ART. 26. — Le trésorier opère, dans les mêmes conditions, les ventes de rentes ou d'obligations qui sont ordonnées par le Comité.

CHAPITRE VII

Réunions et publications

ART. 27. — Les réunions ont pour objet notamment : 1° des tournées en France et à l'étranger; 2° des dîners; 3° l'examen de questions intéressant l'Association ou l'art de l'Ingénieur; 4° des conférences qui peuvent être suivies d'une discussion contradictoire.

ART. 28. — Les réunions ont lieu à Paris ou hors Paris.

Elles sont présidées, soit par le président ou un vice-président du Comité d'Administration, soit par un autre membre de l'Association désigné par le Comité.

ART. 29. — Les ingénieurs qui ne font pas partie de l'Association peuvent être prévenus des réunions projetées; ils ne peuvent y prendre part qu'à la condition de s'agréger à l'Association.

ART. 30. — Les femmes, les enfants et petits-enfants des sociétaires peuvent être admis dans les tournées; les sociétaires, chefs de famille, devront, dans ce cas, participer à la tournée tout entière et assumer la responsabilité matérielle et morale de leurs invités.

ART. 31. — L'Association n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences ni dans les publications.

RÈGLEMENT ANNEXE

DU COMPTE SPÉCIAL DE RÉCEPTION

Approuvé par l'Assemblée Générale ordinaire du 29 Janvier 1933

ARTICLE PREMIER. — Il sera ouvert, dans les écritures du Trésorier un compte spécial pour réception de certaines personnalités françaises ou étrangères, notamment celles qui auront facilité les tournées d'une façon quelconque.

ART. 2. — A ce compte :

A) Seront portés en crédit :

1°) Les contributions des participants aux tournées du P.C.M.;

2°) Les dons et les subventions que le Comité décidera, s'il y a lieu, d'affecter à ce compte; ces subventions seront, au cours d'un exercice, au minimum égales au solde créditeur du même compte à la clôture de l'exercice précédent.

B) Seront portés en débit :

Les frais occasionnés par les réceptions organisées ou autorisées par le Comité.

ART. 3. — Quand un membre du P. C. M. estimera devoir faire appel aux ressources du compte spécial, il adressera une demande au Comité qui lui répondra dans le plus bref délai s'il accepte, et dans quelle mesure.

En cas d'urgence, le Trésorier, après consultation du bureau, fera le nécessaire, mais il en rendra compte à la réunion du Comité qui suivra.



PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Lundi 5 Novembre 1945

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le lundi 5 novembre 1945, à 14 heures 30, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président.

Etaient présents : MM. DELAIGUE, DESVIGNES, DEUTSCH, GENET, HALBRONN, ISSARTE, JOUVENT, LESIEUX, LEVI, MACAREZ, MEUNIER, MICHEL, NIZERY, OLIVESI, PAOLI, PARENT, PERRINEAU, PROT, RENOUX, SIEGFRIED, STAHL et VAUTHIER.

Absents excusés : MM. AUBRIOT, BAUDET, FISCHER et GUERBIGNY.

Assistaient à la séance : MM. BRINGER, CHASTE, DEVOUGE, DUBROCA, DURAND, ODIER et Bernard RENAUD.

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

Le texte proposé pour le procès-verbal de la séance tenue le 6 octobre par le Comité du P. C.M. avait été adressé à tous les Membres du dit Comité. Après observation de MM. LESIEUX et JOUVENT, ce texte est adopté, sous réserve d'une nouvelle rédaction du § 14°. Recrutement d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

2°) TRAITEMENTS, RÉMUNÉRATION.

M. LEROY a fait parvenir une étude très complète sur cette question ; cette étude sera envoyée aux Membres du Comité, de façon qu'à la prochaine séance le P.C.M. puisse arrêter définitivement sa position sur ces points. M. STAHL signale, à cette occasion, l'intérêt qu'il y aurait à être documenté de très près sur l'assimilation de grades qu'il y aurait à faire tant avec la Société Nationale des Houillères qu'avec la S. N. C. F. MM. PERRINEAU et LEROY sont chargés d'examiner la première question, MM. PROT et RENOUX la seconde.

3°) FONDS COMMUN 1944.

M. GENET annonce que le Ministère des Finances aurait donné son accord pour le paiement des indemnités différées de 1944 et M. STAHL que M. le Directeur du Personnel le lui a fait connaître.

(Malheureusement, quelques jours après la séance du comité, M. le Directeur du Personnel a fait connaître au Président du P. C. M. que cet accord n'était pas maintenu ou bien résultait d'une confusion. M. STAHL a aussitôt demandé, en accord avec le Secrétaire Général de la Fédération des Travaux Publics et avec le Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs des T. P. E., une audience à ce sujet à M. le Direc-

teur du Budget. Au 19 novembre 1945, cette audience n'était pas encore fixée).

4°) PRIMES DES POSTES.

De divers côtés, le P.C.M. a été invité à intervenir sur la formule de retenue 1,5 (I-a) pour le motif que, dans certains cas, cette formule conduirait à une diminution.

M. GENET fait connaître que l'Administration estime que ce qui doit être comparé c'est le total nouveau,

allocation spéciale + prime de poste au total ancien : indemnité de fonction + indemnité mensuelle.

Quand on fait le calcul ainsi, on constate que personne n'est diminué, et qu'il y a, en valeur relative, un certain nivellement.

Le Comité estime que, dans ces conditions, il n'y a pas lieu d'intervenir.

Il est cependant certain que, à bref délai, le P.C.M. sera amené à faire connaître s'il préfère voir aboutir un nivellement, ou, au contraire, une assez large discrimination entre les postes L'Equipe « Rémunération — Traitements » est chargée d'étudier ce point, pour que l'on puisse définir ce que sera la doctrine du P.C.M.

5°) RÉCLAMATION D'INGÉNIEURS COLONIAUX.

Certains Ingénieurs Coloniaux demandent que le temps de service militaire et de captivité soit déduit de la durée de séjour obligatoire de six ans aux Colonies. Après échange de vues, notamment entre MM. Bernard RENAUD, GENET et STAHL, M. DEVOUGE explique sa situation. M. PERRINEAU pense que le Ministère des Prisonniers pourrait intervenir au sujet des réclamations dont il s'agit. Celles-ci feront l'objet, au Ministère des Colonies, d'une démarche que M. DECELLE est chargé de préparer.

6°) SITUATION DES INGÉNIEURS DE LA PROMOTION 1942.

M. RAMA appartient à la Promotion 1942 ; du fait de la Guerre, il est toujours Ingénieur Elève ; il demande à être nommé Ingénieur des Ponts et Chaussées à compter du 15 juillet 1945. Le Comité charge M. LESIEUX d'étudier la question en accord avec les intéressés.

7°) VŒUX ÉMIS PAR M. DELAIGUE, RELATIFS AUX INGÉNIEURS DU CADRE LATÉRAL.

M. LESIEUX expose que l'équipe « PERSONNEL et RECRUTEMENT » a examiné deux vœux pré-

sentés par M. DELAIGUE, au nom de ses collègues du cadre latéral, et qui émanent, le premier des anciens Ingénieurs principaux du Service Vicinal, le second déposé par M. CASSARD à l'Assemblée générale extraordinaire du 7 octobre dernier.

A) *Avancement au grade d'Ingénieur en Chef.* — Le décret du 26 décembre 1940, pris en exécution de la loi du 15 octobre 1940, portant rattachement des Services de la Voirie Départementale et Vicinale à l'Administration des Ponts et Chaussées prescrit que peuvent seuls être nommés Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées (cadre latéral) les anciens Ingénieurs principaux titulaires du « Brevet National d'Aptitude » à ce dernier grade à la suite de l'examen subi à Paris au Ministère de l'Intérieur.

Cette règle s'avère trop rigide. Elle enlève en effet la possibilité d'avancement à certains Ingénieurs qui, non pourvus du Brevet National d'Aptitude avaient néanmoins déjà été inscrits sur la dernière liste d'aptitude à l'emploi d'Ingénieur en Chef du Service Vicinal dressée en exécution de la circulaire du Ministre de l'Intérieur en date du 8 septembre 1936. Si la fusion n'était pas intervenue, d'autres Ingénieurs auraient pu également être inscrits sur cette liste et atteindre au grade d'Ingénieur en Chef du Service Vicinal. Enfin, on peut remarquer que dès maintenant il existe une forte proportion (48 %) d'Ingénieurs en Chef non pourvus du Brevet National. Il semble justifié de donner satisfaction à ce vœu en proposant à l'Administration de prendre en considération un projet de Décret modifiant l'article 3^e du Décret du 26 octobre 1940 et qui serait ainsi rédigé :

« A dater du 1^{er} janvier 1946, les Ingénieurs « Ordinaires des Ponts et Chaussées du cadre « latéral, non pourvus du Brevet National d'Aptitude à l'emploi d'Ingénieur Principal du « Service Vicinal pourront, d'après leurs notes « et leurs aptitudes, être nommés Ingénieur en « Chef des Ponts et Chaussées du Cadre latéral, « étant spécifié que le nombre des Ingénieurs « en Chef non pourvus du Brevet National d'Aptitude ne pourra jamais excéder le tiers de « l'effectif total des Ingénieurs en Chef du cadre latéral ».

Une discussion s'engage sur ce texte. En conclusion, le Comité se montre favorable à son adoption, mais estime qu'il convient, avant d'adresser ce vœu à l'Administration, de le porter à la connaissance des Camarades, afin de permettre aux observations de se produire s'il y avait lieu.

Il est donc décidé que la question sera tranchée définitivement après que le procès-verbal

de la séance aura été porté à la connaissance de tous par le Bulletin du P.C.M.

B) *Suppression du cadre latéral.* — M. DELAIGUE rappelle l'exposé fait à l'Assemblée Générale par M. CASSARD pour demander que le P.C.M. veuille bien émettre un vœu en vue de la suppression du cadre latéral. Il explique que cette mesure, souhaitée par tous les Ingénieurs du cadre latéral, a surtout pour eux une valeur morale et que son adoption accroîtrait indiscutablement la confiance entre le personnel, pour le plus grand bien du service. Il ajoute que les Ingénieurs T.P.E. ont, à l'unanimité, émis un vœu dans ce sens.

Au cours de la discussion sur cette demande, différentes objections sont présentées par des camarades du cadre normal qui se montrent, en principe, opposés à la mesure.

Finalement et sur la proposition de M. DELAIGUE, il est décidé que cette question fera l'objet d'un nouvel examen à une date ultérieure.

8°) TEXTES SUR L'ORGANISATION DE LA FONCTION PUBLIQUE.

M. STAHL signale les divers textes préparés par le Gouvernement pour l'organisation de la fonction publique : ces textes intéressent le P. C. M. par leur côté administratif. Il craint que la création du cadre des Administrations Civiles n'ait une répercussion sur le Corps des Ponts et Chaussées et des Mines. M. MICHEL observe que l'attribution des Directions Techniques a été réservée et qu'il ne faut intervenir qu'avec des propositions concrètes. L'Equipe « Attributions » préparera un texte pour la prochaine réunion du Comité du P. C. M. Celui-ci prendra contact avec la Direction de la Fonction Publique.

9°) CRÉATION DE NOUVELLES EQUIPES DE TRAVAIL.

A la suite d'une lettre reçue de M. POITRAT, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Strasbourg, une discussion s'engage sur l'orientation des travaux des Equipes de Travail et leur extension.

Une note sera insérée dans le Bulletin du P. C.M. à ce sujet ; mais, dès à présent, le Comité estime désirable d'organiser les Equipes ci-après :

— *Attributions — Agriculture.* — MM. MEUNIER (Chef), CHASTE (rapporteur), Bernard REINAUD et LEROY.

— *Transports.* — MM. DESVIGNES (Chef), RENOUX (Rapporteur), VANDRYES et GIRETTE.

— *Organisation de l'Electricité.* — MM. MACAREZ (Chef), POITRAT (Rapporteur), BASEILHAC et MARY.

Sur la demande de l'intéressé, le Comité désigne M. DELAIGUE pour faire partie de l'Equipe Sports.

M. SIEGFRIED regrette que l'immobilisation actuelle de M. DE SÈZE prive l'Equipe Documentation Administrative de son Chef; il propose que le Chef de cette Equipe soit commun avec celle de la Documentation Technique.

Après échange de vues, il est décidé, sur la proposition de M. GENET, de solliciter M. BEAUX pour les fonctions de Rapporteur de l'Equipe Documentation Technique et que M. SIEGFRIED remplacerait M. DE SÈZE; il reste entendu que les deux Equipes Documentation fonctionneront en liaison fréquente.

10°) CRÉATION DU GÉNIE DE L'AIR.

M. MACAREZ prend momentanément la présidence de la réunion, pendant l'absence de M. STAHL, appelé par M. le Directeur Général des Chemins de fer et des Transports. Il annonce la parution des textes portant création du Génie de l'Air et rappelle que la position prise par le P. C. M. n'a pu se manifester qu'à une époque où les positions étaient prises trop fermement pour qu'on puisse les modifier.

Il donne lecture du projet de décret préparé par son Equipe pour atténuer l'effet des textes parus. Ce texte est adopté par le Comité, sous réserve de diverses rectifications de détails.

11°) NOMINATION DE CERTAINS INGÉNIEURS DES T. P. E.

M. MACAREZ signale qu'un texte permet de nommer Ingénieurs des T. P. E. (Mines) des Agents Auxiliaires et Contractuels; il demande que le P. C. M. intervienne pour étendre cette mesure aux Directions de l'Electricité et des Carburants. Le Comité du P. C. M. ne croit pas devoir s'occuper de cette question.

12°) RELÈVEMENT DES FRAIS DE TOURNÉES.

Au nom du Groupe de Lyon, M. DELAIGUE dépose un vœu protestant contre le récent décret relevant de façon insuffisante le taux des frais de tournées. M. LESIEUX estime que d'autres dispositions de ce décret doivent donner lieu à protestation, et le Comité renvoie le vœu à l'Equipe Rémunération, pour étude plus complète.

13°) INTERVENTION DE L'U. N. I. T. E. C.

M. DEUTSCH donne des indications sur les Commissions Départementales de Reconstruction, dans lesquelles l'U. N. I. T. E. C. a demandé à être représentée.

14°) ABONNEMENTS COLLECTIFS.

M. ISSARTE demande si le P. C. M. compte reprendre bientôt les abonnements collectifs. M. DEUTSCH pense que cette reprise représenterait actuellement de grandes difficultés; elle va cependant être étudiée.

15°) COMMODITÉS POUR LES INGÉNIEURS DE PROVINCE.

M. DEUTSCH rend compte des démarches qu'il a faites en vue d'obtenir les commodités réclamées par les Ingénieurs de Province de passage à Paris. Il s'est entendu avec M. l'Inspecteur Général NOËL, qui met à la disposition des intéressés un bureau du Ministère, où une secrétaire pourra prendre des communications téléphoniques, recevoir du courrier, retenir des chambres.

16°) ARTICLES DE PRESSE HOSTILES AUX SERVICES DES PONTS ET CHAUSSÉES.

M. STAHL reprend la présidence, après sa visite à M. le Directeur Général des Chemins de fer et des Transports. Cette visite était motivée par divers articles parus dans les Journaux et imputant à l'incurie des Services des Ponts et Chaussées les retards apportés à la délivrance de licences d'achat d'automobiles et de pneumatiques. L'auteur de certains de ces articles venait de faire à la Direction des Chemins de fer une visite au cours de laquelle il a maintenu ses allégations.

M. STAHL rend compte de sa visite et après échange de vues, le Comité décide d'écrire à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports pour regretter l'intention manifestée par son Administration de ne pas répondre à ces allégations inexactes, dire que le P.C.M. n'a pas la possibilité de remédier à la situation incriminée et demander que le nécessaire soit fait pour éviter le retour de tels incidents, la suppression des autorisations de transport paraissant devoir figurer parmi les mesures à prendre. Cette lettre a été adressée le 19 novembre.

La séance est levée à 19 h. 20 étant entendu que les prochaines réunions auront lieu :

- Bureau du Comité, mardi 20 novembre à 14 heures,
- Assemblée générale extraordinaire, lundi 3 décembre, à 14 heures 30, à l'Ecole des Ponts et Chaussées,
- Comité, à l'issue de l'Assemblée Générale Extraordinaire.

Le Secrétaire :
DEUTSCH.

Le Président :
STAHL.

Séance du Lundi 3 Décembre 1945

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le lundi 3 décembre 1945, à l'issue de l'Assemblée Générale Extraordinaire de l'Association, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, sous la présidence de M. STAHL.

Etaient présents : MM. BAUDET, DELAIGUE, DESVIGNES, DEUTSCH, DUBROCA, FISCHESSE, GENET, GUERBIGNY, HALBRONN, ISSARTE, JOUVENT, LESIEUX, LEROY, LÉVI, MACAREZ, MEUNIER, OLIVESI, PAOLI, PARENT, PERRINEAU, PROT, RENOUX, SIEGFRIED, STAHL et VAUTHIER.

Assistaient à la séance la plupart des membres ayant assisté à l'Assemblée Générale Extraordinaire précédant la réunion du Comité.

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

Le texte proposé pour le procès-verbal de la séance tenue le 5 novembre par le Comité du P.C.M. avait été adressé à tous les membres du dit Comité : ce texte est adopté à l'unanimité.

2°) REPRÉSENTATION DU GROUPE ALGÉRIEN.

M. STAHL fait connaître que le Groupe Algérien demande à être représenté au Comité du P.C.M. par deux délégués de groupe, l'un représentant l'Algérie seule, l'autre représentant le Maroc et la Tunisie. Le Comité n'a pas d'objection de principe à cette demande, ainsi qu'à la liaison envisagée avec les membres du Groupe des Mines résidant en Afrique du Nord. Il sera écrit au Groupe Algérien pour lui demander des propositions en vue des modifications nécessaires aux statuts : en attendant, le délégué du Groupe Algérien pourra assister aux réunions du Comité, ainsi qu'un délégué suppléant.

3°) REPRÉSENTATION DU GROUPE DE TOULOUSE

M. STAHL signale que le Groupe de Toulouse, qui n'avait pas encore désigné son délégué, vient d'élire M. DUBROCA pour ce poste.

4°) AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE DES RÉUNIONS DU COMITÉ.

Le Président attire l'attention sur le nombre et l'importance des affaires à traiter par le Comité ; il propose, pour éviter des embouteillages et des séances trop chargées, de réunir le Comité deux fois par mois, le premier lundi pour tout ce qui concerne les Corps des Ponts et Chaussées et des Mines en général, le troisième lundi pour l'Administration de l'Association. Sur les propositions de M. LESIEUX et

pour réduire les déplacements des membres de Province, le Comité décide de tenir le premier lundi de chaque mois, deux séances, l'une le matin à 9 heures 30, l'autre le soir à 14 heures 30, le Bureau du Comité se réunissant, en outre, le troisième lundi à 14 heures 30.

5°) ETUDES DES TRAVAUX DES EQUIPES.

M. STAHL annonce que le Groupe de Nancy, dans sa réunion du 15 novembre 1945, a pris l'initiative de désigner des correspondants régionaux pour les différentes Equipes d'Etude créées auprès du Comité du P.C.M. Cette initiative est accueillie très favorablement par le Comité, qui suggère aux autres Groupes de procéder de façon analogue dans toute la mesure du possible. Il est bien entendu que le fonctionnement des Equipes est extrêmement souple et que leur composition n'est pas limitative. Il apparaît cependant que l'existence des correspondants régionaux peut être de nature à faciliter l'aboutissement rapide des enquêtes sur place.

6°) QUESTIONS ÉCONOMIQUES.

A la suite de la demande de M. POITRAT, qui souhaite voir le P.C.M. se préoccuper des grandes questions économiques, telles par exemple les nationalisations, M. STAHL demande si l'avis du Comité est que le P.C.M. doit étendre son champ d'action en ce sens, ou bien qu'il se cantonne dans l'étude des questions purement corporatives.

Au cours d'un échange de vues, M. POUSSET estime que le P.C.M. doit prendre position sur toutes les questions, mais M. BAUDET pense qu'il est dangereux de doubler le rôle du P. C. M. M. STAHL croit que c'est une question de mesure. A titre d'exemple, M. Bernard RENAUD explique pourquoi le P. C. M. a fait œuvre utile en s'occupant, dès 1932, de la réorganisation de la voirie, qui n'a abouti qu'en 1936 ; il pense que les règles de la coordination des transports méritent également d'être étudiées par le P.C.M.

M. BRINGER estime que le P. C. M. doit se préoccuper de la répercussion des mesures prises par l'Administration sur les intérêts de nos Corps. En se déclarant d'accord avec M. BRINGER, M. STAHL demande si l'arrêté récent fixant les attributions des Inspecteurs Généraux des Ponts et Chaussées doit être examinée par le P. C. M.

Après observations de M. GENET, le Comité décide d'intervenir, en principe, dans toutes les questions pouvant avoir des répercussions sur

les intérêts professionnels de nos Corps et d'apprécier l'opportunité de procéder à l'étude de questions plus générales, dans la mesure où le travail d'Equipes se révélera possible.

7°) NOUVELLES ATTRIBUTIONS MINISTÉRIELLES.

M. STAHL fait connaître que M. le Directeur du Personnel l'a avisé du désir manifesté par M. Jules MOCH, nouveau Ministre des Travaux Publics et des Transports, de recevoir une délégation du P.C.M. Il propose au Comité de maintenir devant le nouveau Ministre la même proposition que devant le Ministre précédent : le Comité adopte cette proposition.

M. STAHL annonce qu'il a d'ailleurs été reçu par M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, au sujet de l'Aéronautique et il rend compte qu'il lui a exposé que les Services des Ponts et Chaussées étaient, en tant que Services, chargés jusqu'à présent des travaux : 1°) de l'Aéronautique civile, 2°) des établissements industriels de l'Aéronautique, 3°) de l'Armée de l'Air, ces derniers travaux comprenant, d'une part, les terrains, d'autre part, les bâtiments ; M. STAHL a exprimé au Ministre : — d'une part, que les Ingénieurs désireraient sans aucun doute, conserver dans leur Service les travaux industriels et qu'ils marquaient une certaine préférence pour conserver les travaux militaires, même si ceux-ci continuaient à comprendre les travaux de Bâtiments, quelque peu étrangers à leur fonction propre ; — d'autre part, que quelle que soit la solution adoptée à l'échelon ministériel, la nécessité d'une Administration Centrale pour les Travaux de l'Air s'imposait.

8°) SITUATION FAITE A CERTAINS INGÉNIEURS ELÈVES.

M. LESIEUX signale la situation faite à certains Ingénieurs Elèves, astreints précédemment au S. T. O. et qu'il faudrait nommer Ingénieurs Ordinaires. Le Comité charge M. LESIEUX de faire, avec M. DECELLE, les démarches nécessaires à cet égard, en invoquant le précédent, signalé par M. FISCHESSE, constitué par le cas des Ingénieurs Elèves des Mines.

9°) CONSEIL NATIONAL DES SERVICES PUBLICS.

Le Comité avait été saisi d'une proposition en vue de demander à M. le Ministre de l'Intérieur d'admettre des représentants du P. C. M. dans le Conseil National des Services Publics Départementaux et Communaux. Le Comité du P. C. M., constatant que plusieurs Membres de l'Association font déjà partie, à des titres divers, du

Conseil dont il s'agit, décide de ne pas donner suite à la proposition en cause.

10°) SITUATION DE Mme PORTAFAIX.

M. BAUDET a signalé au Comité la situation pécuniaire difficile de Mme PORTAFAIX, chargée de famille et dont le mari est présumé disparu en Allemagne ; il a demandé que le P. C. M. intervienne à ce sujet. M. LESIEUX est d'avis que l'Equipe Questions Sociales se préoccupe de constituer des ressources pour parer à l'éducation des enfants dans des cas analogues. Le Comité estime que cette question est de la compétence de la Société de Secours et demande au Président de celle-ci, M. SUQUET, Inspecteur Général, qui accepte, de suivre la question.

11°) INTERVENTIONS AUPRÈS DES ELUS.

MM. THIRION et DURAND ont suggéré que les membres du P. C. M. interviennent auprès des Elus, pour faire connaître les revendications du P. C. M. Le Comité charge M. ISSARTE de préparer, à ce sujet, une note qui pourrait être remise aux Elus et qui ferait connaître l'ensemble des questions posé par la situation matérielle des divers Fonctionnaires de notre Administration.

12°) RÉORGANISATION DE LA FONCTION PUBLIQUE.

M. MACAREZ résume le rapport rédigé par M. ROUELLE, au sujet de la réorganisation de la Fonction Publique. M. Bernard RENAUD signale que la préoccupation de la Direction de la Fonction Publique est surtout la réorganisation administrative de la France ; il estime qu'il faudra être prêt quand la réorganisation des Services viendra.

Le Comité décide d'entendre, à ce sujet, à sa prochaine réunion, les Equipes « Attributions » et « Organisation Administrative ».

13°) TRAITEMENTS ET INDEMNITÉS.

a) *Indemnités de 1944.* — M. STAHL donne lecture de la réponse qu'il a reçue de M. le Directeur du Budget, à la demande d'audience qui lui avait été faite conjointement avec le Syndicat des Ingénieurs des T. P. E. et la Fédération des Travaux Publics, au sujet du paiement des indemnités de 1944 ; il indique que, contrairement à ce qui avait été dit, l'accord souhaité n'a pas été donné sur ce point par le Ministère des Finances.

M. ISSARTE rend compte de sa visite à M. le Directeur du Personnel, qui se propose de payer les indemnités de 1944 sur les crédits de 1945. Après observations de MM. LESIEUX, GENET, et

Bernard RENAUD, M. STAHL rappelle ses entretiens avec M. le Directeur du Personnel et le Comité demande à M. ISSARTE de voir M. MONTIGNY, pour savoir si une action contentieuse aurait des chances de succès; il décide d'ailleurs de saisir à nouveau M. le Ministre des Travaux Publics de la question.

b) *Discussion du rapport de M. LEROY sur les traitements et indemnités.* — M. VAUTHIER a présenté, au nom du Groupe de Nancy, des observations signalant que le coefficient de majoration doit être 3,6 (Augmentation de 1943 : 20 % + augmentation de 1945 : 3 = 3,6) et non 3 et que ledit Groupe est divisé sur la question de la prime de rendement qui, à son avis, devrait être variable. M. STAHL rappelle qu'il faut voir la rémunération d'ensemble.

Sur la demande de M. DUBROCA, le Président annonce que le rapport de M. LEROY sera condensé dans une lettre qui sera remise au Ministre. M. DUBROCA estime inutile la comparaison avec les traitements des autres Administrations, l'augmentation des prix lui paraissant se suffire à elle-même.

M. OLIVESI est d'avis que ce sont les attributions qui ont été gonflées et non les titres enflés. M. STAHL pense qu'il faut enfler les titres.

MM. OLIVESI et PAOLI font des observations sur la comparaison avec les Services de la Ville de Paris et les situations faites soit dans les Services où les Ingénieurs ont accès, soit dans des Services comparables, mais étrangers. Il leur est demandé un projet de rectification.

M. MEUNIER fait part d'un avis du Groupe d'Orléans proposant une inflation des titres, en rappelant que les Ingénieurs des T.P.E. veulent s'appeler Ingénieurs des Ponts et Chaussées; les Ingénieurs Ordinaires seraient répartis en Ingénieurs et Ingénieurs principaux, les Ingénieurs en Chef devenant Ingénieurs Généraux. Après discussion, le Comité n'adopte pas cette proposition.

M. GENET demande une modification du projet de décret annexé au rapport de M. LEROY, pour tenir compte de la suppression du fonds commun : le Comité le charge de préparer un texte en conséquence.

M. MEUNIER demande que, dans la comparaison des traitements, on fasse apparaître le *taux médian* et non le *taux moyen*. M. MARTIN signale que, avec les traitements indiqués, certains Ingénieurs seront diminués. M. STAHL en conclut qu'il faut demander une autre échelle que 21-a (165.000-210.000). M. PROT demande qu'on insiste sur l'incidence de l'impôt sur le revenu.

M. STAHL résume la discussion sur le rapport de M. LEROY : le Comité décide d'insérer le coefficient 3,6 à la place du coefficient 3, de modifier les comparaisons avec la Ville de Paris et d'insérer un certain nombre de précieuses comparaisons avec l'industrie privée.

Sous le bénéfice de ce qui précède, le Comité adopte finalement le rapport de M. LEROY ; par ses applaudissements, il remercie l'auteur du rapport et l'Equipe « Traitements-Rémunération ». M. LEROY est invité à préparer la lettre d'envoi au Ministre; celle-ci, ainsi que le rapport, sous sa forme définitive, seront insérés au Bulletin du P. C. M.

14°) ORGANISATION DES TRANSPORTS.

M. STAHL donne lecture de la lettre qu'il a adressée à M. le Ministre des Travaux Publics, à la suite des articles de Presse signalés lors de la dernière réunion du Comité. M. RENOUX donne lecture du rapport préparé par l'Equipe « Transports », sur l'organisation des Transports. M. VANDRYES demande la modification de la carte de pneumatiques et M. BAUDET que l'on prenne position sur la suppression de tous permis de circuler. Après observations de M. Bernard RENAUD, M. LESIEUX se déclare partisan de la liberté totale, sous réserve de la délivrance de priorités.

Le Comité émet l'avis suivant :

- suppression du permis de circuler pour tous véhicules utilitaires;
- remise de la copie des cartes grises au Service des Ponts et Chaussées;
- suppression des licences d'achat pour véhicules neufs;
- maintien du régime de l'essence, la liberté paraissant possible pour le gaz oil, les carburants gazeux et solides, l'huile et le gaz;
- maintien du régime des pneumatiques.

Le Comité décide que le rapport de l'Equipe Transports, modifié pour tenir compte de son avis, sera adressé, par son Président, à M. le Ministre des Travaux Publics et un exemplaire remis à M. le Directeur Général des Chemins de Fer et des Transports.

En raison de l'heure tardive, le Comité décide de s'ajourner au lundi 17 décembre 1945 à 14 heures 30, pour examiner les questions qui restent à l'ordre du jour, notamment le Contrôle des Eaux, la Reconstruction et l'Urbanisme.

La séance est levée à 19 heures 25.

Le Secrétaire,
DEUTSCH.

Le Président,
STAHL.

Procès-Verbal de l'Assemblée Générale extraordinaire du Lundi 3 Décembre 1945

Les membres du P. C. M. se sont réunis en Assemblée Générale Extraordinaire, le lundi 3 décembre 1945, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président du Comité du P. C. M., assisté des Membres du Bureau de ce Comité.

La séance est ouverte à 14 heures 40. L'ordre du jour comporte la modification suivante aux statuts, déjà soumise à l'Assemblée Générale Extraordinaire du 7 octobre 1945, qui n'a pu valablement délibérer, le quorum nécessaire n'ayant pas été atteint.

ART. 15. — La cotisation annuelle est fixée par le Comité, suivant les besoins de l'Association, dans la limite du maximum ci-après :

— deux 1/2 pour mille du traitement brut, indemnités non comprises, pour les Ingénieurs en Service;

— un pour mille pour les Ingénieurs en congé hors cadres, en disponibilité, en retraite, démissionnaires et les Ingénieurs Elèves,

et la ratification des modifications ci-après du Règlement Intérieur de l'Association :

ART. 2. — Ajouter :

« Toutefois, le Comité pourra donner son agrément à des mutations de départements à l'intérieur des Groupes, le nombre total des Groupes n'étant pas augmenté ».

ART. 16 bis. — Les admissions nouvelles aux cotisations à titre perpétuel et au titre de Membre Bienfaiteur sont suspendues jusqu'à nouvelle décision d'une Assemblée Générale.

Le Président constate que le nombre actuel des Membres du P. C. M. étant de 1.024, le quorum d'un sixième, à atteindre en application du deuxième paragraphe de l'article 14 des Statuts, est de 171, que le nombre des membres présents

est de 55, que le nombre des pouvoirs déposés est de 271 et que le nombre des membres présents ou représentés se trouve être ainsi de 326, supérieur au quorum exigé.

M. PARENT demande des précisions en ce qui concerne la cotisation des membres retraités, qui lui paraît devoir être variable pour chaque membre. M. STAHL indique qu'un taux moyen sera pris pour chaque grade.

M. BARRAL demande des explications sur la situation faite aux membres perpétuels. M. STAHL indique qu'il n'y a rien de changé à la situation de ces membres, mais que, dans l'impossibilité où l'on se trouve actuellement de fixer équitablement un nouveau prix de cotisation, il ne saurait être admis de nouveaux membres perpétuels ou bienfaiteurs tant que ce nouveau prix n'aura pu être fixé.

Sur la demande de M. JOUVENT, le texte proposé pour l'article 15 serait complété en précisant qu'il s'agit du *traitement brut moyen du grade*.

Pour répondre à l'observation de plusieurs Ingénieurs-Elèves, M. STAHL propose que la cotisation des Ingénieurs-Elèves qui sont déjà Ingénieurs ordinaires à titre temporaire soit calculée à raison de un pour mille du traitement d'Ingénieur Ordinaire.

Sous le bénéfice de ce qui précède, les trois articles soumis à l'Assemblée sont adoptés successivement à l'unanimité des 326 membres présents ou représentés.

La séance est levée à 14 heures 55.

Le Secrétaire,
DEUTSCH.

Le Président,
STAHL.



Le Fonds commun de 1944

Voici la copie de la lettre que le P.C.M. a adressée, le 14 décembre 1945, à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, à propos de nos indemnités de fonds commun qui ne sont toujours pas payées pour l'Exercice 1945.

Paris, le 14 décembre 1945.

Le Président de l'Association professionnelle des Ponts et Chaussées et des Mines, à M. le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS, 246, boul. Saint-Germain, Paris, VII^e.

OBJET : Paiement des indemnités dites « semestrielles » du fonds commun de 1944.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur, au nom de notre Association, d'attirer votre bienveillante attention sur la situation fâcheuse résultant, pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et pour leurs Collaborateurs, Ingénieurs des T. P. E., Adjointes Techniques et Agents de Bureau, de l'interprétation, abusive à leurs yeux, faite par l'Administration des Finances, de l'Ordonnance du 6 janvier 1945, en ce qui concerne le paiement des indemnités dites « semestrielles » du fonds commun de 1944.

Aux termes de l'article 5 de l'Ordonnance susvisée, « Sont supprimés :

« ...les indemnités, allocations diverses, « parts de fonds commun... » ;

et, suivant l'article 15 :

« Les dispositions qui précèdent auront effet à compter du 1^{er} février 1945 ».

Ce texte, précis et clair, doit entraîner, selon nous, comme conséquence logique, le paiement, suivant les anciennes règles, de toutes les indemnités, allocations, parts de fonds commun, destinées à rémunérer des travaux antérieurs au 1^{er} février 1945. Une telle interprétation a été admise notamment par les différents Ministères pour lesquels les Services des Ponts et Chaussées effectuent des travaux :

— Reconstruction, Air, Production Industrielle, etc..., qui ont accepté de payer les indemnités dues pour 1944, sans d'ailleurs que les Contrôleurs des Dépenses Engagées aient fait de difficultés pour s'opposer au règlement.

En ce qui concerne les parts de fonds commun, en revanche, l'Administration des Finances refuse de mettre à votre disposition les crédits nécessaires au paiement des indemnités dites « semestrielles » de 1944. Je rappelle que ces dernières indemnités correspondent, d'une façon générale, à la rémunération des travaux

exécutés pour les Collectivités Publiques, tels que : gestion de la voirie rurale et urbaine, contrôle des distributions publiques d'énergie électrique, travaux communaux divers, etc... Le personnel des Ponts et Chaussées n'a, jusqu'à présent, perçu aucune rémunération pour ces travaux, alors qu'il a au contraire dû avancer des sommes importantes à ce sujet, notamment en frais de déplacement.

L'article 5 de l'Ordonnance du 6 janvier 1945 mettant sur le même pied les indemnités de toute nature, y compris les parts de fonds commun, il est difficile de justifier, pour ces dernières, une solution différente de celle déjà acceptée par plusieurs Ministères, avec l'acquiescement, au moins tacite, de l'Administration des Finances.

En vain cette dernière pourrait-elle invoquer le fait qu'au 1^{er} février 1945 la plupart des titres de perception destinés à provoquer le versement au fonds commun, des sommes dues par les Collectivités, n'étaient pas encore émis. En effet, ces titres de perception, qui constatent la matérialité d'un service rendu, ne peuvent, en général, être adressés aux Collectivités qu'en fin d'Exercice et après le règlement de l'ensemble des travaux. C'est toujours ainsi qu'il a été procédé et les Ingénieurs en Chef, ne pouvant prévoir la publication, en janvier 1945, d'une Ordonnance modifiant de fond en comble la législation antérieure, n'avaient ni aucune raison ni aucun moyen de changer de méthode en 1944. C'est donc seulement au cours de l'année 1945 que les titres de perception ont pu être établis et présentés aux Trésoriers Payeurs Généraux. On ne saurait en faire grief aux Services des Ponts et Chaussées.

C'est pourquoi, Monsieur le Ministre, le Comité du P. C. M. m'a chargé de vous prier de bien vouloir renouveler les démarches faites par votre prédécesseur et intervenir auprès de votre Collègue des Finances en vue d'obtenir que soit mise à votre disposition, pour être répartie suivant les modalités antérieures, la totalité des sommes versées au fonds commun au titre des travaux de 1944.

Nous sommes convaincus que vous partagez, comme l'ont déjà fait plusieurs de vos Collègues, notre manière de voir et nous vous serons extrêmement reconnaissants des efforts que vous voudrez bien exercer en vue de faire aboutir une demande à laquelle nos Camarades attachent le plus vif intérêt.

En vous remerciant à l'avance, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à mes sentiments très respectueusement dévoués.

STAHL.

La Réorganisation des Services des Transports Routiers

Conformément à la décision prise le 3 décembre 1945 par le Comité du P. C. M. la lettre suivante a été adressée à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, pour présenter les propositions du P. C. M. quant à la réorganisation souhaitable des Services Départementaux des Transports Routiers.

Paris, le 14 décembre 1945.

Le président de l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, à Monsieur le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS (Cabinet — Direction Générale des Chemins de Fer et des Transports) 246, boul. Saint-Germain, Paris-7^e.

Monsieur le Ministre,

Dans ma lettre du 23 novembre dernier, je vous ai signalé la nécessité d'une simplification des règles actuelles suivies en matière de transports routiers, ajoutant que notre Association était prête à vous soumettre un projet des mesures dont elle estime l'application désirable. La présente note a pour but de préciser ces suggestions.

Il convient de bien caractériser, tout d'abord, l'aspect actuel de la question.

Les Services des Transports Routiers, constitués pendant l'occupation, ont été réorganisés en exécution d'une Ordonnance et d'un Décret du 3 juin 1944 et suivant les dispositions de détails d'une Circulaire Ministérielle Série B n° 178 du 15 novembre 1944.

Ils comportent, à l'échelon régional, un Répartiteur Régional des Transports, dont les attributions sont définies par le Décret du 3 juin 1944 et la Circulaire du 15 novembre 1944 précités.

Dans le cadre du département, le Service est confié à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, assisté d'un Répartiteur Départemental des Transports, qui concentre sous son autorité directe toutes les attributions antérieurement dévolues au Service de la Circulation et du Roulage (Circulaire du 25 février 1942) et celles des anciens Services de Répartition du Frêt (S. R. F.), qui dépendaient autrefois du Comité d'Organisation des Transports Routiers.

Les textes précités définissaient les règles d'une organisation dans laquelle l'Administration était chargée de faire face aux difficultés graves résultant du manque de matières et de

l'insuffisance des moyens de transports. La circulation des véhicules utilitaires se trouvait subordonnée à la délivrance d'ordres ou d'autorisations, la répartition des matières continuant à être assurée, d'autre part, conformément aux dispositions prises pendant les années d'occupation.

Une Circulaire Ministérielle du 10 juillet 1945 a bien assoupli le système des ordres et autorisations de transports, en permettant la libre circulation des camions dans les limites d'un secteur comprenant le département et les arrondissements limitrophes de l'arrondissement de résidence. Cet assouplissement n'est pas sans intérêt. Néanmoins, l'ensemble des formalités subsiste.

Or, la reprise économique, qui s'accroît heureusement de mois en mois, ne s'accorde plus du tout avec ces méthodes. D'une part, le public n'accepte plus d'être obligé à de nombreuses et longues démarches pour avoir droit à des matières ou à des véhicules dont les commerçants lui signalent l'existence, ou encore pour obtenir des autorisations qui apparaissent superflues. Sa patience est d'autant plus ébranlée qu'on lui demande de payer des taxes nouvelles pour rémunérer un personnel administratif dont il conteste l'utilité.

Il faut reconnaître, d'autre part, que les Services organisés pour des répartitions de faible importance ne suffisent plus à leur tâche lorsqu'il s'agit, comme pour les licences d'achat, les pneumatiques et même les carburants, d'assurer la distribution de contingents déjà décuplés.

Un public irrité, des Services débordés, telles sont les conséquences actuelles d'un système qui se justifiait dans une période de détresse, mais qui devient maintenant archaïque et nuisible même à la reprise de l'activité générale. On en arrive à ce paradoxe d'être contraint d'augmenter les effectifs dans un moment où il conviendrait, au contraire, de porter sur d'autres secteurs les activités disponibles. Chaque département est ainsi obligé d'entretenir un personnel nombreux, ce qui entraîne une charge sans cesse croissante sur les finances publiques. Dans un département d'importance moyenne, on utilise une cinquantaine d'Agents. Il y en a 700 dans le département de la Seine et la dépense correspondante est de 125 millions. Aussi les Ingénieurs sont-ils unanimes à réclamer une simplification des Services actuels et à demander que des mesures immédiates soient

prises pour une adaptation raisonnable des Services aux conditions de la situation économique actuelle.

Rappelons brièvement comment est constitué, d'une façon générale, le Service des Transports dans les départements.

Suivant les dispositions d'une Circulaire du 25 février 1942, on distingue ordinairement :

- 1°) l'organisation des transports proprement dite ;
- 2°) la répartition des moyens d'exécution des transports.

I. — ORGANISATION DES TRANSPORTS.

On définit ainsi le Service qui est chargé de contrôler l'activité des véhicules et d'assurer les transports prioritaires. C'est lui, par conséquent, qui délivre les ordres et autorisations de transports. Il est accolé, en général, à l'ancien Service de la Coordination et constitue actuellement la mission essentielle du Répartiteur Départemental des Transports. Il comporte un bureau central au Chef-lieu du département et des bureaux de District répartis sur son territoire. Les Ingénieurs ont, suivant les circonstances, prêté le concours des Ingénieurs des T. P. E. Subdivisionnaires à cette organisation, ou repris les anciens Services de Frêt dirigés autrefois par les Groupements Départementaux des Transports Routiers.

II. — RÉPARTITION DES MOYENS D'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

Ces Services comprennent différentes sections, chargées respectivement des autorisations de circuler, des licences d'achat de véhicules neufs, des licences de transformation, des carburants et lubrifiants, des pneumatiques, etc... Les Préfectures ont la charge d'assurer la délivrance des autorisations de circuler pour les voitures de tourisme, mais, dans bien des cas, les Préfets se sont déchargés sur les Ingénieurs (S. D. T. R.) des questions concernant les voitures de tourisme.

Ce sont les sections de répartition qui occupent le personnel le plus nombreux. La paperasse y a toujours été volumineuse et elle s'accroît dans des proportions considérables depuis la reprise de la circulation et l'augmentation du volume des matières réparties.

Quelle en est l'utilité pratique ? Les Répartiteurs Départementaux n'ont, dans un grand nombre de départements, plus d'ordres de transports à donner, les moyens excédant, pour l'instant, les demandes.

En matière de répartition, notamment lorsqu'il s'agit de licences d'achat de véhicules neufs, les règles appliquées constituent, dans bien des cas, simplement des entraves à l'activité réelle.

En un mot, cette grosse et coûteuse machine tourne presque à vide d'une façon un peu ridicule.

BUT DES MODIFICATIONS PROPOSÉES.

La réorganisation des Services doit s'inspirer naturellement du système que l'on envisage d'appliquer, pour l'avenir, aux transports routiers.

L'Association du P. C. M. procède actuellement à une étude de la coordination future. Bien que ses conclusions ne soient pas encore arrêtées, il est probable qu'elle envisagera de laisser la liberté à l'intérieur du secteur qui a été défini par la Circulaire Ministérielle du 10 juillet 1945 et qu'il en sera vraisemblablement de même pour ce qui intéresse toute la petite distance. Du moment que l'Administration n'a plus besoin d'intervenir, que rarement, pour l'exécution des transports prioritaires, il paraît inutile, en effet, d'apporter des entraves à la circulation à petite distance.

Pour la *grande distance*, l'application des règles anciennes de la coordination paraît suffisante. Les transporteurs ne pouvant plus, depuis la reprise ferroviaire, pratiquer des prix scandaleux, n'ont plus besoin, en règle générale, d'être incités par un Service de Contrôle à la recherche du fret dans les deux sens.

Les transporteurs privés doivent, d'autre part, revenir à leur activité propre. Les autorisations de transports peuvent donc être entièrement supprimées.

Doivent simplement subsister les ordres de transports donnés par l'Ingénieur en Chef. Il est indispensable, en effet, de conserver les moyens d'action qui permettraient, le cas échéant, de faire face à de nouvelles crises. Mais la tâche utile d'un Répartiteur départemental peut ainsi être, dès à présent, considérablement simplifiée.

Il en est de même en matière de répartition. La construction des camions et les arrivages de produits se développent assez rapidement pour que l'on puisse, dès à présent, en attendant le retour à la liberté commerciale, assouplir considérablement certaines règles et tolérer en particulier la circulation de tous les véhicules en état de rouler.

Suivant ces idées générales, l'Association Professionnelle du P.C.M. propose d'assurer les Services de la façon suivante :

I. — ORGANISATION DES TRANSPORTS.

Ces services, qu'on pourrait désigner sous le nom de « Trafic », pour bien comprendre leur but, auraient simplement pour mission de délivrer les *ordres* de transports, de tenir à jour les statistiques et de faire assurer le contrôle sur route. Ils seraient accolés à la Coordination, dont les attributions sont nettement définies.

Il suffit, pour assurer le Service du Trafic, de quelques Agents au Chef-lieu du département, sous les ordres d'un fonctionnaire qui grouperait sous son autorité Coordination et Trafic. Le personnel comprendrait simplement quelques Agents bien spécialisés en cette matière. Localement, il suffirait d'avoir le concours, pour la délivrance rapide des ordres, d'Ingénieurs des T.P.E. Subdivisionnaires, spécialement initiés à ces questions.

Pour assurer l'exécution de ses ordres, l'Ingénieur en Chef doit conserver le pouvoir de réquisition des véhicules, conformément à la législation actuelle. Il faut insister sur ce point qui est essentiel pour permettre de rétablir très rapidement, en cas de nécessité, un régime de direction des transports et de faire face à toute éventualité.

Cette organisation simple et souple entraînerait la suppression de tous les bureaux de Districts et des trois quarts du personnel affecté jusqu'alors à la commande ou à l'autorisation des transports. Sous le contrôle de ce Service seraient placés ceux qui répartissent les moyens d'exécution.

II. — MOYENS D'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

1° *Autorisations de circuler.* — L'Association Professionnelle demande la suppression immédiate des autorisations de circuler, pour tous les véhicules tourisme et utilitaires.

Cette liberté rendue aux véhicules n'impliquerait nullement le droit pour tous à l'obtention des carburants. Seuls les véhicules considérés comme prioritaires bénéficieraient d'une répartition.

La suppression des autorisations entraînerait celle des taxes dont la perception a été prévue en 1945. L'allègement des charges de personnel compenserait, dans une large mesure, cette contribution impopulaire.

2° *Licences de transformation pour l'équipement à la marche aux carburants nationaux.* — L'Association propose la suppression pure et simple de ce Service et le retour à la liberté commerciale, qu'il s'agisse d'équipement au gazogène ou aux carburants nationaux.

3° *Licences d'achat de véhicules utilitaires, neufs.* — Le nombre de véhicules sortant des usines permet le retour immédiat à la liberté commerciale pour tous les camions, quel que soit leur tonnage.

Le libre jeu des achats et des ventes assurera une répartition aussi équitable que les efforts d'une Administration submergée par un flot de demandes, du reste fréquemment modifiées.

4° *Achats et ventes de véhicules. - Attributions d'épaves ou de véhicules abandonnés par l'Armée* — Qu'il s'agisse de voitures de tourisme ou de camions, l'intervention du Service des Transports n'a plus aucune raison d'être. Les achats et ventes peuvent être libres et les attributions d'épaves ou de véhicules abandonnés par les Armées devraient relever uniquement de l'Administration des Domaines.

5° *Carburants et lubrifiants.* — La question doit être traitée par cas d'espèces, avec le souci de revenir à la liberté commerciale toutes les fois que les circonstances le permettront. Dès maintenant, l'Association demande que soient rendus libres :

- a) le commerce des *carburants solides*,
- b) celui des *lubrifiants*.

Elle désire que, dans tous les départements où cette mesure paraîtra possible, le contingentement soit supprimé pour les *carburants gazeux*, sur décision commune de l'Ingénieur en Chef des Mines et de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Les contingents *d'essence* sont encore trop loin de correspondre aux besoins pour que l'on puisse envisager le retour immédiat à la liberté commerciale. Les mesures d'assouplissement étudiées présentent toutes des inconvénients et, en définitive, il paraît préférable de maintenir la réglementation actuelle jusqu'au moment où il sera possible de la supprimer entièrement.

L'autorisation de circuler n'existant plus, l'activité sera limitée par la possibilité d'avoir des carburants. L'Ingénieur en Chef continuera d'assurer une répartition aux véhicules présentant un intérêt public, suivant les modalités actuelles d'application.

Dès la fin de l'hiver, on devrait pouvoir rendre le *gas-oil* entièrement libre, étant entendu que, parallèlement, devrait être mis sur pied un programme de construction de moteurs à huile lourde : nombre de transporteurs, désireux actuellement de transformer leurs véhicules (notamment ceux à gazogène) n'ont pas la possibilité de le faire.

6° *Pneumatiques*. — Le Service des Pneumatiques est, lui aussi, très chargé depuis que les contingents départementaux ont été à peu près décuplés comparativement à ce qu'ils étaient au début de l'année 1945. Il est à prévoir que l'on pourra revenir d'ici quelques mois à la liberté commerciale. La seule mesure de simplification qui pourrait être envisagée consisterait en la suppression de la carte de pneumatiques. Notre Association se propose de vous adresser, sur ce sujet, une proposition spéciale, à charge par vos Services de la faire aboutir, en accord avec ceux de P.O.C.R.P.I.

Sous cette réserve, l'Association propose de conserver telle qu'elle la répartition des pneumatiques. L'Administration des Ponts et Chaussées ayant été chargée de cette mission ne peut que la conserver jusqu'au moment où le commerce des pneumatiques pourra être rendu libre.

Enfin, la répartition des batteries d'accumulateurs et accessoires devrait être laissée à la charge des organismes qui hériteront des Comités d'Organisation.

Conclusions

ORGANISATION PRATIQUE DES SERVICES DES DÉPARTEMENTS.

En application de ce qui précède, nous proposons que soient organisés de la façon suivante, dès à présent, les Services de Transports dans les départements.

Sous les ordres de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées : un Ingénieur des Ponts et Chaussées, avec, comme Adjoint, s'il y a lieu, le Répartiteur Départemental actuel des Transports, dirigeraient les Services suivants :

I. — COORDINATION :

- a) Coordination Voyageurs ;
- b) Coordination Marchandises.

II. — TRAFIC :

- a) Service de Statistiques et Documentation ;
- b) Distribution des ordres de transports ; Contrôle de l'activité de la route ;
- c) Répartition des Carburants ; Répartition des Pneumatiques.

L'utilisation d'Inspecteurs des Transports et, d'une façon générale, d'un personnel bien spécialisé, doit être prévue pour la direction de ces différents Services. L'importance de l'effectif total pourrait représenter en moyenne le tiers de celui affecté actuellement au Service Départemental des Transports. Ce Service départemental suffirait pour répondre à tous les besoins.

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines a l'honneur de soumettre ces suggestions à Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, en appelant son attention sur l'intérêt d'une réforme vivement réclamée, non seulement par les Ingénieurs, mais aussi et surtout par le public, dont ils reçoivent journellement les doléances, qu'ils doivent bien considérer comme fondées, au moins en grande partie.

Notre Association est, bien entendu, Monsieur le Ministre, toute disposée à vous donner tous éclaircissements qui paraîtraient nécessaires à votre Administration,

Et, vous priant de croire que nos demandes ci-dessus ne sont motivées que par le souci du bien public, je vous prie d'agréer l'expression des sentiments respectueusement dévoués que vous portent les Membres de notre Association.

STAHL.



TRAVAUX DES ÉQUIPES

ÉQUIPE " QUESTIONS SOCIALES "

Note sur les mesures d'ordre social qui pourraient être adoptées dans les Services dépendant du Ministère des Travaux Publics

GENERALITES :

Les mesures d'ordre social ont pour objet d'alléger pour le prochain les conséquences fâcheuses de la vie dans une société où sévissent en maîtres l'égoïsme et le désir du profit. D'une manière plus précise, de telles mesures doivent avoir pour objectif immédiat :

— d'une part de permettre à un homme, quel que soit l'échelon de sa situation, de se réaliser pleinement ou en d'autres termes, de sauvegarder la dignité de l'homme, à quelque classe sociale qu'il appartienne ;

— d'autre part d'améliorer, pour lui et sa famille les conditions matérielles de sa vie.

Les mesures d'ordre social doivent être essentiellement dictées par l'esprit de justice et de fraternité humaine :

— Elles doivent être absolument désintéressées ;

— Elles doivent, dans un service, préoccuper tous les agents qui ont d'autres agents sous leurs ordres et ne pas être le lot d'un service distinct sur lequel on se repose entièrement. Que si les contingences matérielles et la nécessité d'une coordination rendent nécessaires la création d'un « Service social » les responsables correspondants devront être choisis très spécialement et on veillera à ce que leur comportement et leur action ne soit pas trop « administratifs ».

Les mesures d'ordre social ne doivent pas être le fait du « patron ».

Il appartient sans doute au chef responsable de prendre en cette matière les initiatives qui s'imposent et de jeter les bases des organisations nécessaires ; mais la gestion des organismes ainsi créés doit, dans toute la mesure du possible, être le fait du personnel tout entier et revêtir la forme « mutuelle » ou « coopérative ».

Un service social doit être strictement neutre et entièrement à l'abri de toute emprise ou influence *politique* ou *professionnelle*.

I. — EXAMEN DES PRINCIPALES MESURES A PRENDRE

A. — Dans nos services.

1) CONDITIONS DU TRAVAIL : (1)

1°. — Horaire :

Il paraît désirable, d'une manière générale de concentrer les heures de travail, de manière à laisser disponible le temps maximum.

a) Cantonniers et ouvriers :

Très généralement les cantonniers et ouvriers déjeunent sur place, il est donc plus indiqué encore pour eux que pour les autres catégories du personnel de réduire au strict minimum soit $\frac{3}{4}$ d'heure la durée de la pose de midi.

A noter qu'il est nécessaire, pour des raisons de service, de conserver pour les cantonniers et ouvriers une amplitude de travail variable selon la saison.

b) Employés de bureau et Ingénieurs :

Il paraît extrêmement souhaitable d'adopter, comme en Amérique, en Angleterre et dans les pays nordiques la journée complète de travail avec repos à midi réduit au strict minimum pour une collation.

Ex. : actuellement l'horaire d'un Service de la Région Parisienne est le suivant :

L, M, M, J, V, 8 h. 30 à 12 h. — 14 h. à 18 h.
S, 8 h. 30 à 12 h.

Soit : 41 heures.

La même durée de travail pourrait être obtenue avec l'horaire suivant :

L, M, M, J, V, 8 h. 30 à 12 h. 30 — 13 h. 15 à 16 h. 45 ; S, 8 h. 30 à 12 h.

Tous les agents et Ingénieurs se trouveraient ainsi libérés à 16 h. 45 ce qui leur permettrait de se consacrer à d'autres activités (études, recherches, lectures) de pratiquer un sport, de faire leurs courses, etc...

(1) Il est possible que certaines des mesures envisagées soient plus spécialement du ressort de l'équipe des Méthodes. Il était nécessaire cependant qu'elles soient envisagées ici, l'esprit dans lequel elles sont envisagées étant différent.

Cette manière de faire suppose l'organisation d'une collation à midi prise dans les bureaux ou au voisinage et l'adoption des habitudes alimentaires, d'ailleurs plus rationnelles, des anglo-saxons et des nordiques (repas substantiel le matin).

2°) Conditions matérielles de travail :

(La question est envisagée ici non pas sous l'angle du rendement du travail mais sous l'angle de l'allègement de fatigue des agents).

a) Cantonniers et ouvriers :

Il est nécessaire de se rapprocher de plus en plus de la solution ci-après :

— cantonniers tous autorisés à se déplacer en bicyclette ;

— cantonniers-chefs tous autorisés à se déplacer en motocyclette ;

— équipes transportées en camionnette.

Les magasins à outils servant d'abris en cas d'intempéries sont à multiplier. Ces abris sont généralement laids. Des types régionaux sont à trouver.

La mise à la disposition des cantonniers de combinaisons de travail et de bottes devra être la règle dès que les circonstances le permettront. Dès à présent les démarches en vue de l'attribution de contingents spéciaux de bons d'achat devraient être entreprises.

b) Employés et Ingénieurs :

Il est désirable :

— de regrouper dans une même ville les divers services ;

— d'avoir des locaux clairs et bien aérés ;

— d'avoir un équipement de bureau moderne notamment au point de vue téléphonique (la plupart des services ont à cet égard des installations préhistoriques ; la perte de temps et la fatigue concomitante des agents est énorme).

II. — FORMATION PROFESSIONNELLE

Le perfectionnement professionnel est un des éléments du développement de la personnalité. C'est en tout cas la condition nécessaire pour l'accession à un standing de vie plus élevée. Or c'est un fait qu'actuellement ce perfectionnement professionnel est entièrement laissé à l'initiative de chacun. Sans doute rien en la matière ne saurait remplacer l'effort individuel et l'assimilation personnelle (« Je sais ce que je sais faire » (FOCH). Tout au moins peut-on encourager ces efforts et les faciliter :

1°) MESURES D'ORDRE GÉNÉRAL :

Tout agent à quelque grade qu'il appartienne ne doit pas perdre de vue que la formation professionnelle des agents placés sous ses ordres est une de ses tâches essentielles. Chacun dans son domaine, depuis l'ajusteur de l'atelier jusqu'à l'Ingénieur en Chef, doit être un peu sinon professeur du moins le « maître ». Il doit profiter de toutes les occasions, visites de chantier, réunions, conférences pour donner aux autres ce qu'il sait de son métier et leur inculquer l'amour du Travail fait à fond et bien fait, qui a fait pendant des années la force de notre Corps.

Il est désirable que, dans chaque Service, soit établi périodiquement et diffusé un petit topo indiquant les possibilités d'accès aux grades supérieurs (indication des concours, programmes, dates, livres à consulter, cours à suivre). Ce travail paraît incomber tout naturellement à l'Ingénieur T. P. E. chargé auprès de l'Ingénieur en Chef des questions de personnel.

2°) MESURES D'ORDRE PARTICULIER.

a) cantonniers et ouvriers :

L'Ingénieur T. P. E. et l'Ingénieur d'Arrondissement doivent dans la mesure du possible profiter de leurs tournées pour parfaire la formation professionnelle des cantonniers et ouvriers.

Dans chaque Service ou même dans toute la France devrait être édité un bulletin technique à l'usage des cantonniers et ouvriers, exposant simplement mais complètement un certain nombre de questions (caractéristiques d'aménagement des routes, goudronnage, alignements, permissions de voirie, etc...).

Des stages de formation technique devraient être organisés (soins à donner aux plantations, goudronnages, etc...).

b) Employés et Ingénieurs :

Des revues et livres techniques doivent être mis à la disposition des employés et Ingénieurs (salle de lecture où seront déposés les revues auxquelles est abonné le Service, les projets caractéristiques, les circulaires techniques essentielles).

Des tournées de chantier, notamment dans la période actuelle où les chantiers de ponts sont nombreux, doivent être organisées. De telles tournées facilitent la connaissance réciproque et développent l'esprit d'équipe.

Enfin il serait désirable que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées facilitent à leurs subordonnés l'accès aux grades supérieurs en leur

faisant les cours nécessaires et en guidant leur travail. Certains cours par correspondance sont fort bien faits ; mais rien ne remplace l'enseignement oral. Enfin, même pour faire un cours élémentaire ou moyen, il faut être très au-dessus du niveau de ce qu'on enseigne et à une époque où on observe de la part des Ingénieurs un détachement très net des études, une telle pratique porterait des fruits.

III. — CONDITIONS MATERIELLES DE VIE

a) *Logement.*

Doit-on orienter systématiquement notre administration vers une politique du logement de service ? La question se pose plus particulièrement dans les régions sinistrées où, d'une part, le logement est actuellement un problème quasi insoluble et où, d'autre part, en application d'une ordonnance récente, le Ministère de la reconstruction va directement reconstruire un certain nombre d'immeubles.

Il paraîtrait spécialement indiqué que les cantonniers et les chefs cantonniers soient logés. Des types simples de cottages avec jardins seraient à étudier dans chaque région et à construire au centre du canton en bordure de la route (Cf. expérience des maisons cantonnières italiennes sur les auto-routes). D'une part, le cantonnier, dont le domicile serait ainsi bien connu, pourrait être appelé à toute heure en cas d'accident, de réparation urgente, etc... d'autre part, l'attrait d'un logement et d'un jardin favoriserait et le recrutement et la *stabilité*.

Bien que désirable également aux échelons supérieurs et notamment à l'échelon Ingénieur T. P. E. le logement de service paraît plus difficile à réaliser.

b) *Ravitaillement.*

La plupart des Services ont depuis quelques années institué des coopératives et des cultures collectives.

Ces mesures ont rendu de très grands services, encore qu'on n'ait pas l'impression que les Services des départements producteurs aient beaucoup aidé les Services des départements peu favorisés. Leur intérêt sera moindre dans les années à venir. Toutefois, subsistera un intérêt économique.

c) *Cantines.*

La plupart des Services ont également depuis quelques années institué des cantines inter-administratives. De telles organisations seront nécessaires si l'on parvient à faire adopter la journée unique de travail avec collation à midi.

IV. — ASSISTANCE RECIPROQUE

a) *Assurances Sociales.*

L'ordonnance du 19 octobre 1945 sur le nouveau régime des assurances sociales ne s'applique pas aux fonctionnaires. D'après les renseignements donnés par le Ministère du Travail une ordonnance spéciale est en préparation. « Il y aurait intérêt à ce que le P.C.M. en suive l'élaboration ».

b) *Secours en cas d'accident.*

Le fonctionnaire blessé ou tué en service n'a droit à aucune prestation et, en cas de mort, si celle-ci se situe avant la 15^e année de service sa veuve n'a droit à aucune pension. La seule solution est celle du secours le plus souvent dérisoire. Une telle situation est inadmissible, spécialement dans un métier comme le nôtre qui comporte de gros risques et surtout des risques fréquents (Tournées en auto par tous les temps, chantiers).

Il paraît désirable de réclamer l'extension aux fonctionnaires ou tout au moins à certaines catégories de fonctionnaires de la loi sur les accidents du travail.

En outre des prestations supplémentaires pourraient être obtenues par le moyen de mutuelles de secours. Il est à craindre toutefois que, à moins d'instituer des cotisations prohibitives, les prestations ne soient ridiculement faibles. Une solution pourrait peut-être être trouvée dans une police de groupe conclue pour l'ensemble du Corps par l'Association professionnelle avec une grande compagnie d'Assurances.

c) *Secours divers.*

Les procédures de secours devraient être assouplies et des délégations plus larges données en cette matière aux Ingénieurs en Chef.

V. — CONNAISSANCE RECIPROQUE

(Loisirs — Divers)

a) Les événements heureux ou malheureux (naissances, mariages, décès) devraient être diffusés dans le Service.

b) Des colonies de vacances devraient être organisées pour les enfants en liaison avec les Services des départements maritimes ou de montagnes; un comité spécial serait à créer à cet effet parmi le personnel.

c) La pratique des sports pourrait être encouragée ainsi que la création d'équipes, la mise à disposition de stades et de terrains, l'organisation de rencontres.

d) Les talents musicaux devraient être utilisés et développés par l'organisation d'orchestres et de jazz, qui pourraient apporter leur concours lors des fêtes (Arbres de Noël inter-administrations, etc...).

e) Certaines difficultés ou détresses ne peuvent s'exprimer et il est nécessaire que les Services Sociaux soient animés par des assistantes sociales rompues à la pratique des textes rébarbatifs, mais surtout femmes de grand cœur qui puissent recevoir les confidences, voir les difficultés et y parer dans la mesure des moyens mis à leur disposition. La place d'une telle assistante serait auprès de l'Inspecteur Général; mais elle devrait faire de fréquentes tournées lui permettant de connaître tout le personnel d'une région. Ces assistantes pourraient être recrutées parmi les filles ou les veuves d'Ingénieurs T.P. E. ou d'Ingénieurs d'Arrondissement.

VI. — MESURES ACTUELLES

a) Logement.

Il est désirable que, pour chaque adminis-

tration les démarches à faire, auprès des Services chargés des réquisitions de logement, soient centralisées par le Ministère responsable qui veillera d'autre part à ce qu'une proportion raisonnable des immeubles réquisitionnés soit affectée à ses agents.

b) Prisonniers et déportés.

Les questions intéressant les prisonniers et déportés seront examinées par l'équipe « Personnel ».

B. — Dans les services et entreprises dont nous avons le contrôle et la surveillance. (Voies privées d'intérêt local — transports routiers — mines — batellerie — manutention dans les ports, etc...).

Certains camarades ont suggéré que l'action sociale de nos corps s'étende aux services et entreprises dont nous avons le contrôle.

Ces camarades sont priés de nous faire connaître leur avis et de nous indiquer les initiatives et réalisations dont ils pourraient avoir connaissance.

30 novembre 1945.

NÉCROLOGIE

Le lourd tribut que les Corps des Ponts et Chaussées et des Mines auront payé à la Guerre 1939-1945 s'allonge encore : nous apprenons le décès en Indo-Chine de notre Camarade René NICOLAU, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, mort il y a quelques mois, martyrisé par la Gestapo japonaise.

Il avait fait presque toute sa carrière aux Colonies : travaux de construction du Port de Pointe-Noire, Direction des Travaux Publics de l'Afrique Equatoriale Française au moment de la construction du Chemin de Fer Congo-Océan, puis, après un bref séjour à Chartres, Direction des Travaux Publics de Cochinchine à Saïgon.

Nous assurons sa famille de notre sympathie attristée.

NOTES TECHNIQUES

Pont de Conflans fin d'Oise (1)

La photographie reproduite sur la page de couverture représente la mise en place au pont provisoire de Conflans fin d'Oise d'une travée métallique provenant du port de débarquement d'Arromanches.

Le franchissement de l'Oise à Conflans fin d'Oise était assuré par un pont en arc en béton armé de 126 m. d'ouverture construit en 1928 par l'Entreprise Boussiron. L'ouvrage a été détruit en 1940. Sa reconstruction avec des caractéristiques très sensiblement analogues a été entreprise en 1941 mais a dû être arrêtée. Un ouvrage provisoire en bois a été mis en service en 1942. Il a été détruit en août 1944.

Une passerelle pour piétons a été construite en première urgence et disposée de telle manière qu'elle puisse servir de passerelle de service lors de la reconstruction de l'ouvrage en béton armé. En ce qui concerne le passage des véhicules il avait d'abord été envisagé d'utiliser un tablier Bailey. Les palées en rivière furent établies mais au dernier moment les éléments Bailey furent affectés à un autre ouvrage et l'on décida de recourir pour Conflans fin d'Oise aux travées métalliques provenant du port de débarquement d'Arromanches dont le Service central de Reconstruction des Ponts-Routes en-

treprenait alors la récupération, le démontage et l'expédition.

La brèche principale à franchir était de 100 m en chiffres ronds. On eut recours à 4 travées de 24 m. 43, la largeur de la palée centrale étant portée à 3 m.

La décision de principe fut prise fin août et les légères modifications des palées rendues nécessaires furent entreprises aussitôt. Les éléments de travées arrivèrent à la date prévue le 24 septembre. Le montage en fut effectué sur berge. Chacune des travées (26 tonnes) fut mise en place au moyen d'une bigue. Les deux premières travées furent mises en place le 8 octobre, les deux autres le 18 octobre. Au cours de cette deuxième opération la mise en place de la quatrième travée, que montre la photographie, fut exécutée en 12 minutes. Le pont a été ouvert à la circulation le 3 novembre.

Les travaux ont été exécutés sous la direction du Service Ordinaire de Seine-et-Oise par l'Entreprise Boussiron. La mise en place des travées a été faite par l'Entreprise Courbot en liaison avec l'Entreprise Boussiron.

(1) Voir photographie sur la couverture du présent bulletin.

Le pont-route de Strasbourg-Kehl

Ce pont fut construit en 1896 par une entreprise allemande. Il franchissait le Rhin par 3 travées ayant respectivement : 86 — 58 et 87 m. de portée.

Cet ouvrage, construit en fer était une belle réussite technique pour l'époque, les fondations des piles ayant été descendues à plus de 30 mètres de profondeur au moyen de caissons à air comprimé.

Lors de la construction de ce pont, le Rhin n'étant pas navigable en amont de Strasbourg, il ne fut prévu que 3,28 m. de tirant d'air. Lors de l'ouverture de la navigation rhénane sur Bâle ce tirant d'air fut reconnu très insuffisant et avant 1939 des études et des négociations avaient été entreprises afin de relever le pont de 3 m. 50.

En 1940, le Génie français détruisit la pile et la travée côté France.

Après l'armistice les Allemands reconstruisirent la pile détruite. Comme une partie de la travée relevée, côté France, était inutilisable, ils établirent une pile supplémentaire en rivière, et remplacèrent la partie détruite de la travée par deux petites travées constituées par des profilés recouverts de béton. Ces 2 petites travées et la pile correspondante sont nettement visibles sur la partie gauche de la photographie qui est prise de la rive française.

En 1944, les Allemands dans leur retraite détruisirent complètement le pont en faisant sauter les 2 grandes piles en rivière et en coupant la travée située au-dessus de la passe navigable.

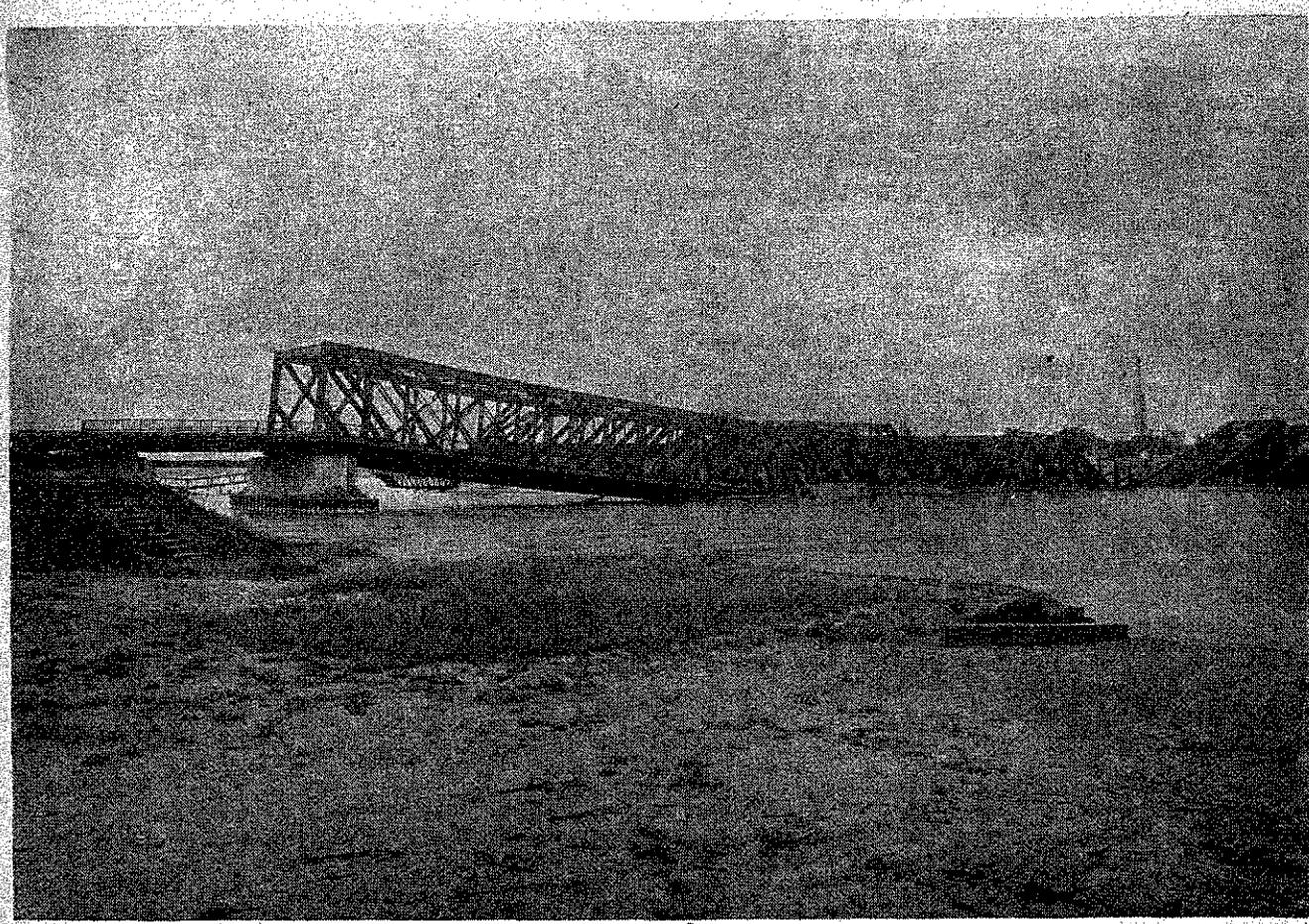
Les travaux de déblaiement n'ont pas été inscrits en première urgence des travaux à effectuer car la navigation est possible en transitant par le port de Strasbourg dont les 2 entrées

sont situées de part et d'autre de ce pont. Toutefois tel qu'il est, l'ouvrage détruit présente de gros dangers pour l'évacuation des crues ; les poutres à treillis doubles forment en effet barrage et en eaux moyennes le remous causé par la présence de cet obstacle est de l'ordre de 0 m. 50 ; c'est pourquoi les travaux de déblaiement seront entrepris dès la période des basses eaux, c'est-à-dire dès l'hiver prochain.

Les parties récupérables de ce pont ne représentent que la moitié de la quantité totale de l'acier utilisé dans l'ouvrage et la quantité d'acier qui serait nécessaire pour reconstruire ce pont dans son état primitif serait d'un ordre

de grandeur comparable à celle que nécessiterait la construction d'un ouvrage moderne neuf, c'est pourquoi il a été décidé que l'ouvrage ne serait pas relevé, mais déblayé en essayant de récupérer au maximum les fers encore utilisables. Ces travaux seront vraisemblablement achevés dans le courant de l'année 1946.

Il restera alors à construire un pont définitif répondant à la fois aux exigences de la circulation routière et à celles de la navigation rhénane, et notre service se doit de faire à cet emplacement un ouvrage qui soit digne de la technique et de l'architecture française.



VARIÉTÉS

Remarques sur le Pont Mirabeau

La silhouette du Pont MIRABEAU figuré dans tous les cours de ponts métalliques, où l'on annonce que les procédés classiques de calcul pour un ouvrage hyperstatique s'appliquent mécaniquement.

Les soucis de l'entretien — l'ouvrage a plusieurs éléments impossibles à visiter, alors que l'écoulement des eaux est mauvais — nous ont conduit à vérifier qu'effectivement la méthode orthodoxe n'exigeait aucun tour de force; à l'occasion nous avons constaté une très grande concordance entre une étude presque entièrement graphique et les calculs.

Mais nous croyons utile, d'autant plus que le P. C. M. se préoccupe de l'enseignement, de signaler une forme de ligne d'influence qui nous a paru curieuse au premier examen.

Le pont est constitué de deux parties symétriques, dont la travée centrale est un axe à trois articulations (et dont les travées extrêmes sont reliées par bielles aux culées : la fibre moyenne passe par la clé (O) et par les articulations des bielles (C et D) mais non par les articulations sur piles (A et B).

L'ouvrage est rendu isostatique par suppression des liaisons en C et D mais avec introduction des réactions complémentaires RC et RD déterminées pour que les déplacements verticaux en ces points soient nuls.

Les équations correspondantes mettent en jeu les ordonnées de la ligne d'influence des déplacements verticaux d'extrémité, qui n'est autre que la ligne élastique de l'ouvrage sous l'effet d'une charge unité placée à cette extrémité : la

conduite des calculs aboutit à cet effet à tracer le funiculaire de charges fictives réparties et de charges concentrées à la clé.

La figure 3 donne la forme de la courbe : il en apparaît que lorsqu'on s'appuie vers le bas sur l'extrémité d'une culasse, la clé baisse ; ceci revient à dire que si on appuie sur la clé, les deux extrémités baissent. D'abord, nous avons été surpris.

Quelques instants de réflexion nous ont conduit à analyser le phénomène : si on appuie à la clé d'un arc à 3 articulations dont les moitiés sont rigides mais compressibles, les naissances tournent vers l'intérieur ; si au contraire l'arc est souple mais incompressible, il est sensible que les naissances tournent vers l'extérieur.

Si on substitue le calcul à ces images, on trouve évidemment par exemple pour un arc circulaire d'inertie et de sections constantes, que pour chaque valeur de surbaissement il y a

un rapport $\frac{r}{R}$ (où r = rayon de giration de la

section, R = rayon de l'arc) au-dessous duquel les naissances tournent vers l'extérieur et au-dessus duquel elles tournent vers l'intérieur.

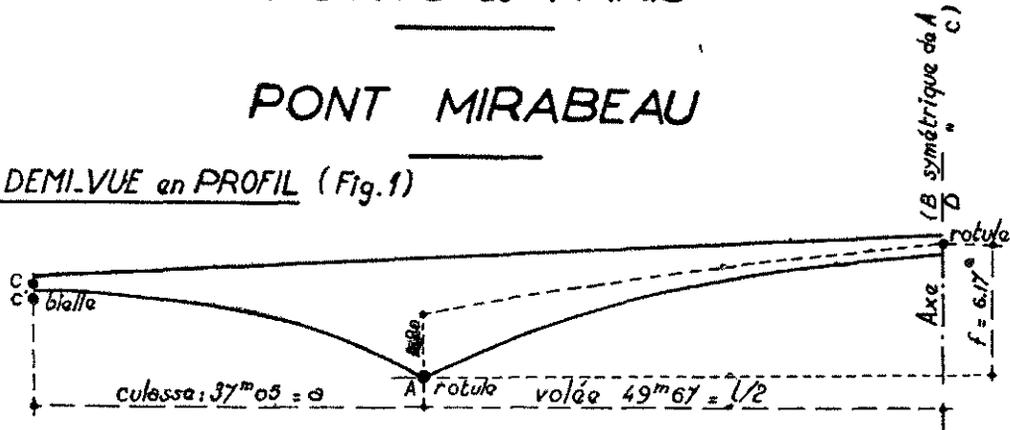
Ces considérations pourront paraître naïves aux habitués des projets ; nous les avons mentionnées parce qu'elles correspondent aux démarches intellectuelles d'un ingénieur moyen qui n'a pas trouvé dans ses cours les images et les renseignements concrets qui lui auraient naturellement inspiré le sens des phénomènes.



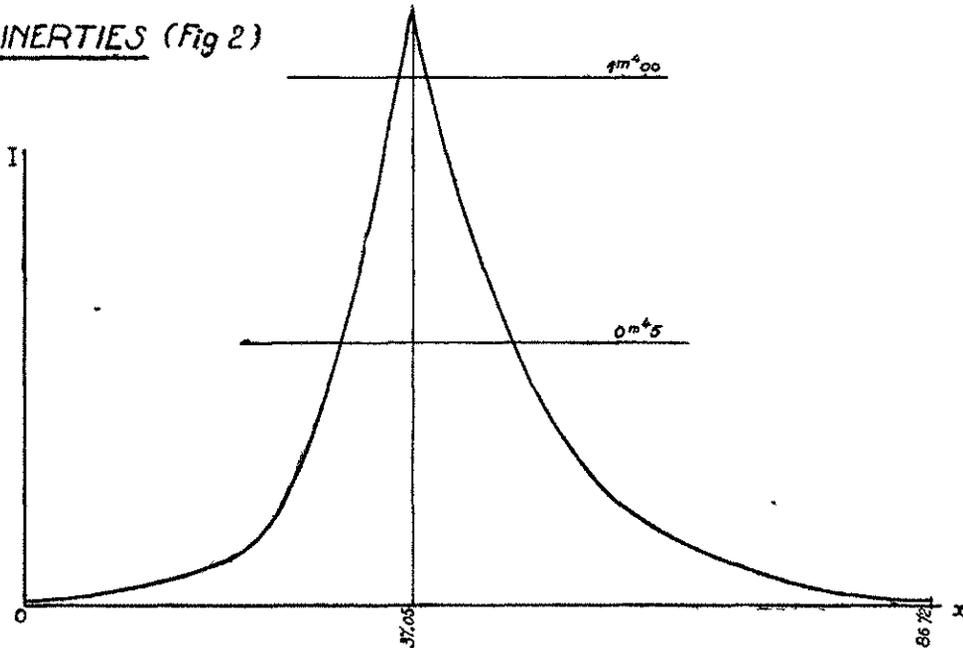
PONTS de PARIS

PONT MIRABEAU

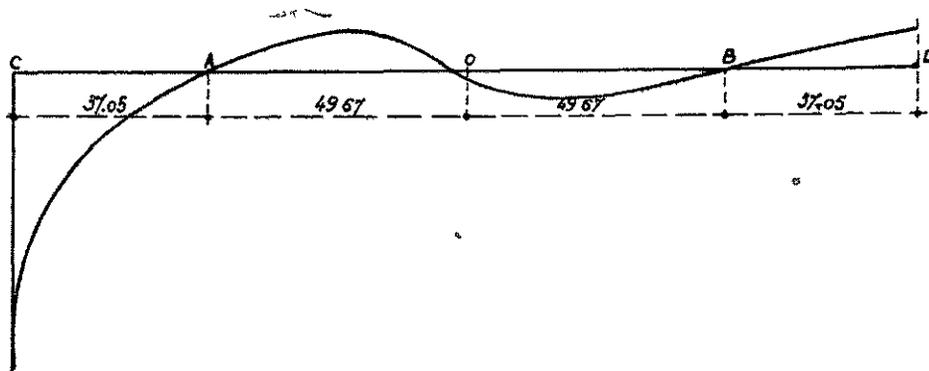
DEMI-VUE en PROFIL (Fig. 1)



INERTIES (Fig 2)



FIBRE MOYENNE DEFORMEE (Fig 3)



Impôt Général sur le Revenu

Modification du barème d'imposition par voie de rectificatif paru au « Journal Officiel »

Un de nos camarades nous signale l'article suivant paru dans le « Moniteur » du 10 novembre 1945 :

Un récent arrêté du Conseil de Préfecture de la Seine vient de contester le mode de calcul de l'impôt général sur le revenu en 1944 et en 1945.

On sait que l'impôt général sur le revenu était perçu, depuis 1941, au taux de 70 %. Jusqu'à 400.000 francs.

Le revenu est fractionné en tranches et chacune d'elles est comptée pour un certain nombre de centièmes, c'est sur ces fractions que l'impôt général est perçu au taux de 70 %.

Au-delà de 40.000 francs l'impôt est perçu sur la totalité du revenu. (Voir la 3^e colonne du tableau ci-dessous).

La loi du 31 janvier 1944 (« Journal Officiel » du 13 février) a porté de 400.000 à 750.000 le montant à partir duquel l'impôt serait perçu au taux de 70 % sur la totalité du revenu.

De ce fait, le montant de l'impôt pour les revenus supérieurs à 90.000 francs encaissés depuis 1943 et déclarés depuis 1944 devait être notablement réduit. (Voir la 2^e colonne du tableau ci-dessous).

Cependant, sous la pression des autorités d'occupation, un rectificatif paru au « Journal Officiel » du 16 février 1944 est venu annuler dans sa quasi totalité les dispositions de la loi du 31 janvier 1944 de telle sorte que l'impôt est toujours perçu sur les bases du barème établi en 1941.

Or, en principe une loi ne peut être modifiée que par une autre loi, mais lorsqu'il est intervenu une erreur matérielle dans un texte de loi paru au « Journal Officiel », un rectificatif redresse l'erreur.

Un arrêté du Conseil de Préfecture de la Seine du 24 juillet 1945 (« La Gazette du Palais », du 14 septembre 1945) a décidé « qu'aucune preuve n'a été versée au dossier établissant que le rectificatif prétendu avait pour objet de corriger une erreur purement matérielle de publication, que dans ces conditions ce rectificatif était sans valeur et qu'il y a lieu, par suite, de calculer l'imposition contestée conformément au barème paru au « Journal Officiel » du 13 février 1944.

Le principe retenu par l'arrêté est consacré par la jurisprudence du Conseil d'Etat qui considère qu'un « erratum » inséré au « Journal Officiel » qui a pour objet non de corriger une erreur matérielle de publication, mais de modifier le texte original précédemment publié entaché d'illégalité.

Revenu net	Barème résultant de l'application du rectificatif	Barème résultant de la loi du 31-1-41	Différence
90 000	5 880	5 880	0
120 000	12.880	11 760	1.120
160 000	24 780	22.680	2.100
180 000	31.780	28 980	2 800
225.000	49 980	45.150	4.830
275 000	73.605	65.100	8.505
325 000	100.730	87.150	13.680
375.000	131.355	112 875	18 480
425.000	165.480	141.225	24 150
475 000	200.480	169.575	30 905
550.000	252.980	212.100	40.880
650 000	322.980	279.300	43 680
750 000	392 980	346.500	40.480

La comparaison du barème du 30 janvier 1941 (voir colonne 3 du barème) avec le barème rectifié (voir colonne 2 du barème) fait apparaître des différences d'imposition pour les revenus supérieurs à 90.000 francs (voir colonne 4 du barème). La différence d'imposition atteignant un maximum de 46.480 francs pour un revenu égal ou supérieur à 750.000 francs.

Un dégrèvement peut donc être demandé pour les revenus encaissés en 1944 et déclarés en 1945.

Cependant le dégrèvement sera moins important en 1945. En effet il y a lieu de déduire du revenu à déclarer les impôts payés au cours de l'année précédente, il y aura donc lieu d'ajouter aux revenus encaissés en 1944 et déclarés en 1945 le montant du dégrèvement obtenu en 1944 (revenus encaissés en 1943), même dans ce cas la réduction est sensible.

Tant que la décision du Conseil de Préfecture n'aura pas été sanctionnée par un arrêté du Conseil d'Etat, l'administration n'est pas obligée d'appliquer le barème résultant de la loi du 31 janvier 1941.

Cependant, il est à craindre que si les intéressés attendent cette décision, ils se voient opposer la prescription par l'Administration des Contributions directes, particulièrement au cas où interviendrait un décret faisant cesser les effets de la loi du 17 septembre 1940 (« J. O., 11-10-40) suspendant les délais en matière fiscale.

Le tableau fait état du revenu net, compte tenu de la déduction forfaitaire de 20.000 francs.

Pour rapprocher ce tableau du revenu imposable mentionné sur les avertissements pour lesquels cette déduction de 20.000 francs a déjà été effectuée, il y a lieu d'ajouter la somme de 20.000 francs au revenu imposable mentionné sur les avertissements, 3^e colonne.

J. D.

Souscription pour la famille du camarade Portafaix

Le Comité du P.C.M. a reçu, du camarade Baudet, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Mâcon, délégué du Groupe de Lyon, la circulaire suivante :

« Il y a tout lieu de craindre que notre camarade Portafaix, ingénieur en chef adjoint à Lyon, arrêté par la Gestapo le 13 juillet 1944, pour son action dans la Résistance, soit mort en déportation.

« La disparition de notre camarade laisse sa femme et ses trois enfants, âgés de 18, 15 et 14 ans, dans une situation que les circonstances actuelles rendent difficiles.

« Parallèlement à l'action de notre Amicale de Secours, que j'ai alertée, je vous propose de faire

un geste immédiat de solidarité et j'ouvre à cet effet une souscription dans le Groupe Lyonnais du P.C.M., auquel notre camarade était assidu depuis dix-huit ans ; le produit de cette souscription aidera Mme Portafaix à faire poursuivre à ses enfants leurs études comme son mari le désirait.

« Les souscriptions seront à verser à mon compte Chèques Postaux Paris 1142-51. »

« J. BAUDET. »

Le Comité du P.C.M. s'associe au geste généreux du camarade Baudet et invite tous les membres du P.C.M. à participer à la souscription ouverte.

Recouvrement des Cotisations de l'Exercice 1944-45

Beaucoup de membres du P.C.M. n'ont pas encore versé leur cotisation de l'Exercice 1944-1945, malgré l'appel qui avait été adressé en septembre dernier.

Cette situation oblige le P.C.M. à envoyer à tous les retardataires la circulaire ci-après. Si cet appel n'était pas entendu, il faudrait recourir à des recouvrements postaux onéreux.

Le Comité espère que les retardataires auront à cœur de se mettre à jour au point de vue de leur cotisation : ils en sont remerciés à l'avance.

MON CHER CAMARADE,

Votre cotisation pour l'année sociale 1944-45 (du 1^{er} novembre 1944 au 1^{er} novembre 1945) ne nous est pas encore parvenue.

Nous vous avons exposé, par lettre du 15 septembre 1945, que les taux fixés par l'Assemblée Générale du 23 janvier 1938 sont sans rapport avec les prix d'aujourd'hui, ne pouvaient statutairement être relevés pour l'année sociale 1944-1945 (ils le seront pour l'année 1945-46) et que,

dans ces conditions, nous étions obligés de faire appel à la générosité de nos Camarades.

Ceux qui ont déjà répondu, en dehors de quelques Camarades qui ont été particulièrement généreux, ont unanimement adopté les taux de cotisations ci-après :

— 500 francs pour les Inspecteurs Généraux et Ingénieurs en Chef, 200 francs pour ceux qui sont en retraite (120 francs d'une part, 45 francs de l'autre) ;

— 300 francs pour les Ingénieurs Ordinaires de 1^{re} Classe et de 2^e Classe en activité de service et les Ingénieurs de toutes classes en congé hors cadres, 120 francs pour ceux qui sont en retraite (80 francs d'une part, 35 francs de l'autre) ;

— 250 francs pour les Ingénieurs Ordinaires de 3^e Classe en activité de service, 100 francs pour les autres (55 francs) ;

— 80 francs pour les Ingénieurs Elèves (20 francs).

Les chiffres placés entre parenthèses correspondent à la cotisation obligatoire votée en 1938.

Les versements peuvent être faits par :

a) mandat au compte de Chèques postaux n° 508.39 ouvert au Bureau de Paris au nom de l'Association ; le récépissé de la Poste constitue le reçu de la somme versée ;

b) ou par chèque barré au nom de l'Associa-

tion, envoyé au Trésorier, 28, rue des Saints-Pères, à Paris-7°.

Nous vous demandons instamment de vouloir bien régler votre cotisation de l'Exercice 1944-1945 sans plus tarder.

LE COMITÉ.



Avis aux Camarades

Mon cher Camarade,

Avant de fermer ce Numéro du Bulletin, de le classer, et de l'oublier, vous avez un certain nombre de décisions à prendre :

I° Envoyer votre cotisation au Trésorier, 28, rue des Saints-Pères, si vous ne l'avez déjà fait.

II° Prendre contact avec les **Equipes de Travail**, dont les travaux vous intéressent, ou auxquelles vous pouvez apporter une contribution intéressante.

III° Adresser au camarade PROT, Ingénieur en Chef, au Ministère, pour insertion au Bulletin :

a) Un bref article technique sur les travaux que vous poursuivez actuellement dans votre service.

b) Toutes communications, demandes de renseignements, suggestions, critiques, communications personnelles (avis de fiançailles, mariage, naissance, décès), problèmes de mathématiques, d'échecs, de bridge, de mots croisés, etc.

c) Les changements d'adresse.

AVEZ-VOUS FAIT CONNAITRE VOTRE
NOUVELLE ADRESSE
AU SECRÉTAIRE : **28, Rue des Sts-Pères**

AVEZ-VOUS PAYÉ VOTRE COTISATION

