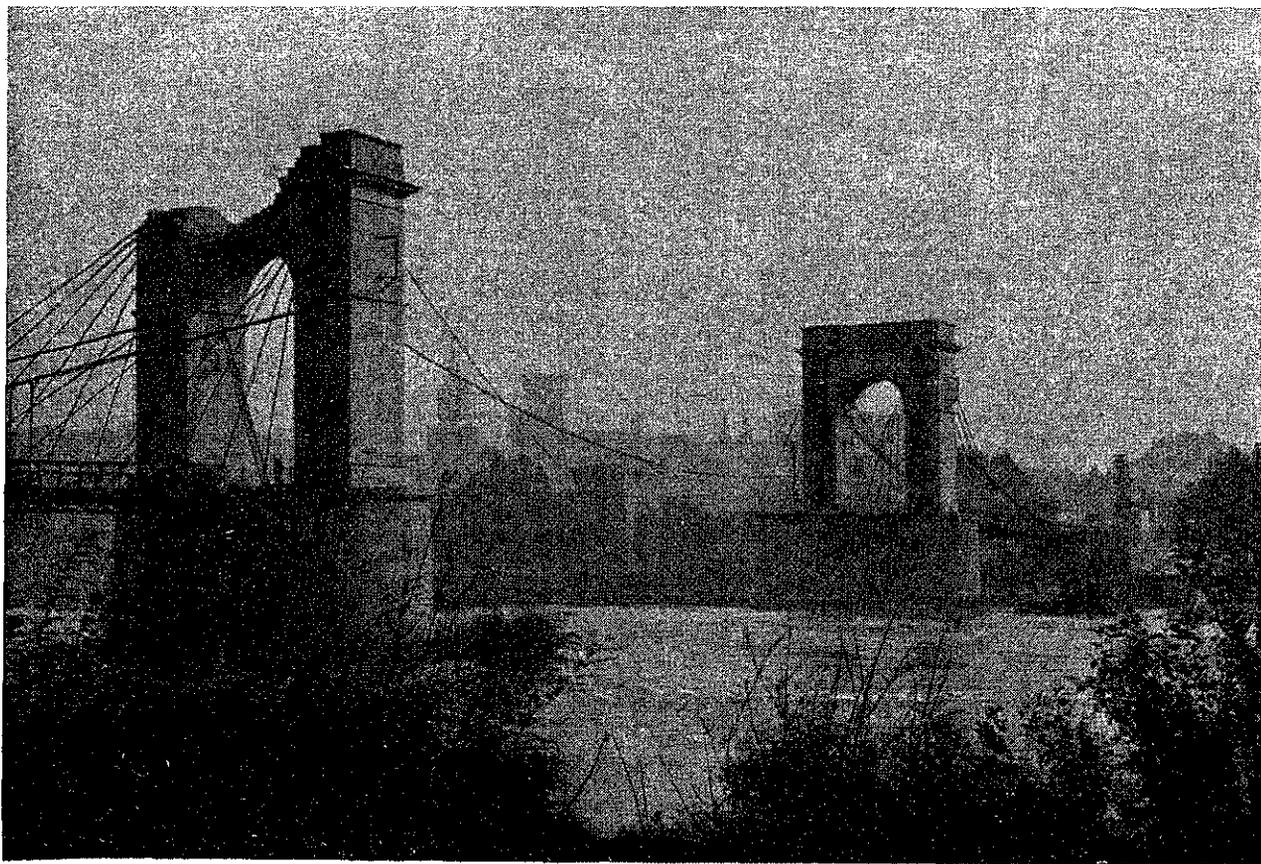


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

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



PONT SUSPENDU D'AVIGNON

ENTREPRISE DESCHIRON

S. A. R. L. CAPITAL : 20.000 000 de francs

126, Boulevard Auguste-Blanqui -- PARIS (13^e) -

Port-Royal 11-95



TRAVAUX PUBLICS

GROS TERRASSEMENTS MÉCANIQUES

MAÇONNERIE - BÉTON ARMÉ

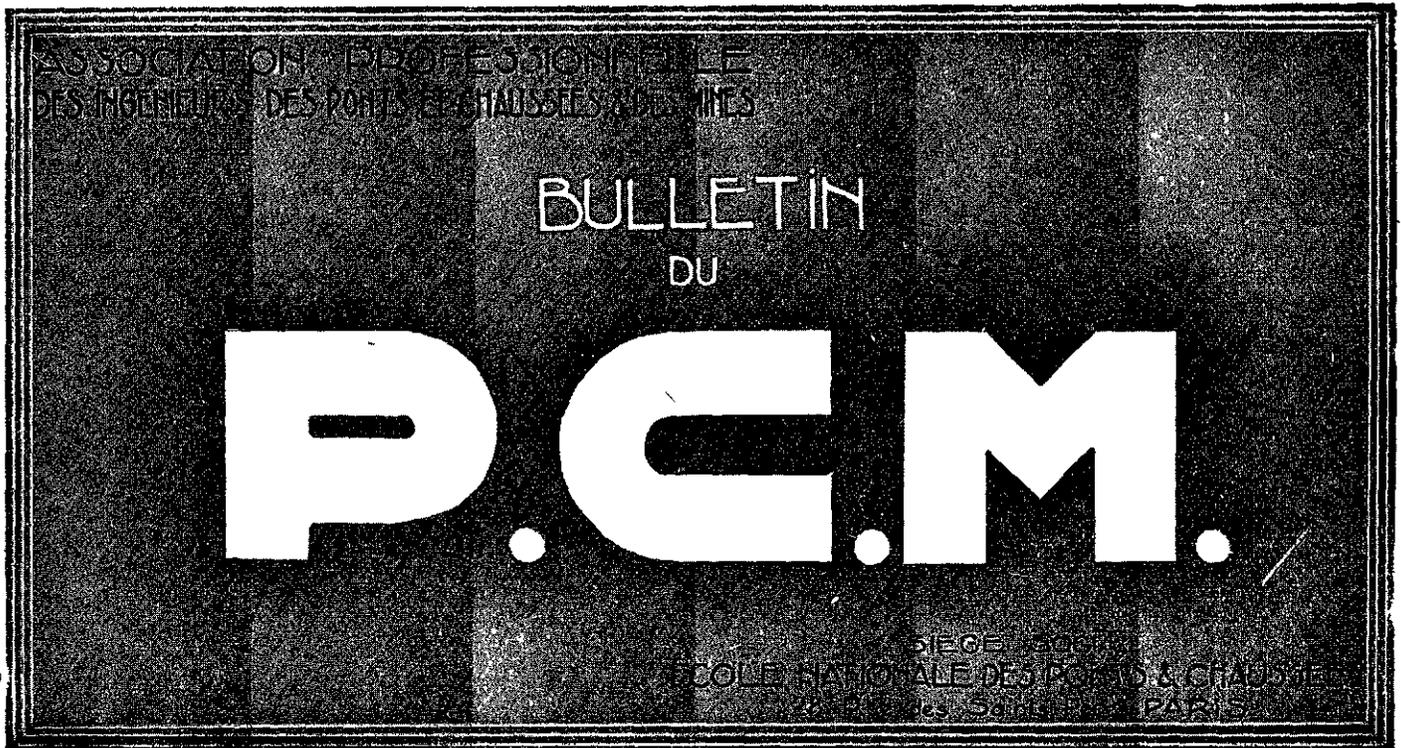
TRAVAUX SOUTERRAINS - TRAVAUX EN RIVIÈRE

VOIES FERRÉES - ROUTES ET AUTOROUTES

TERRAINS D'AVIATION -- MÉTROPOLITAIN

OUVRAGES D'ART - BATIMENTS INDUSTRIELS

ÉGOUTS - FONDATIONS



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

SOMMAIRE

PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU P.C.M. Séance du 4 novembre 1946.	2	Givet ; Déplacement d'un tronçon gênant l'écoulement des eaux de la Meuse..	8
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS- COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES DU P.C.M. :		Remise en eau des bassins de Saint-Malo	11
Séance du 4 novembre 1946	5	Les ponts du Vaucluse en juin 1946.	13
RECONSTRUCTIONS ET REALISATIONS FRAN- ÇAISES	7	NAISSANCES, MARIAGES	14
LES EFFECTIFS DU PERSONNEL DES BUREAUX	7	ECHANGE D'APPARTEMENT	14
NOTES TECHNIQUES :		AVIS IMPORTANTS :	
Pont de la Compagnie Française des Métaux à		Païement des cotisations de l'Exercice 1945-46.	15
		Païement des cotisations de l'Exercice 1946-47	16



PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Lundi 4 Novembre 1946

Le Comité du P. C. M. s'est réuni le lundi 4 novembre 1946, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la Présidence de M. STAHL, Président.

Étaient présents : MM. BAUDET, CACHERA, CONCHE, COR, COURBON, DAUVERGNE, DELAIGUE, DESVIGNES, DEUTSCH, DOLLET, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, FISCHESSE, GENET, JACQUINGT, ISSARTE, LE BESNERAIS, LEPRINCE-RINGUET, LESIEUX, LEROY, MACAREZ, OLIVESI, RENOUX, SAMUEL-LAJEUNESSE, STAHL et VAUTHIER.

Absent excusé : M. DELAVESNE.

Assistaient à la séance : MM. DETŒUF et LE BEL.

La séance est ouverte à 9 h. 40.

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

Sous réserve de modifications de détails, le Comité adopte le texte proposé pour le procès-verbal de la séance tenue par ledit Comité le jeudi 26 septembre 1946.

2°) CONSTITUTION DU BUREAU DU SOUS-COMITÉ DE LA SECTION MINES.

Le Comité homologue les désignations faites par la Section Mines pour la constitution du Bureau du Sous-Comité de la Section Mines. Ce Bureau est composé de la façon suivante : Président, M. DAUVERGNE, Vice-Président, M. SAMUEL-LAJEUNESSE, Secrétaire, M. FISCHESSE.

Le Comité prend acte que le Sous-Comité de la Section Mines a désigné M. SAMUEL-LAJEUNESSE, pour le représenter au Sous-Comité de la Section Ponts-et-Chaussées. Inversement M. MACAREZ, représente celui-ci au sein du Sous-Comité Mines.

3°) CONSTITUTION DU NOUVEAU BUREAU DU COMITÉ DU P.C.M.

Le Comité constitue son nouveau Bureau de la façon suivante : Président : M. STAHL, Vice-Présidents : MM. DAUVERGNE, DELAIGUE et MACAREZ, Trésorier : M. COURBON, Secrétaire : M. DEUTSCH, Secrétaire-Adjoint : M. FISCHESSE.

4°) DÉLÉGUÉS DU GROUPE COLONIAL ET DES INGÉNIEURS ELÈVES DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Le Comité prend acte de la désignation de M. DORCHE pour remplacer M. NIZERY comme Délégué du Groupe Colonial et de M. THIEBAULT pour remplacer M. HALBRONN comme Délégué des Ingénieurs Elèves des Ponts et Chaussées.

5°) SITUATION FINANCIÈRE DU P. C. M.

M. COURBON expose la situation financière du P.C.M. à la clôture de l'Exercice 1945-1946. Les dépenses se sont élevées à 550.653 francs, alors que les recettes n'ont été que de 544.033 francs, la différence pouvant être réglée par l'encaisse au 31 octobre 1946. Ce résultat n'a pu être atteint que grâce à un encaissement de 210.637 francs se rapportant à des cotisations arriérées de l'Exercice 1944-1945. Il résulte de cette situation qu'il est nécessaire de relever le taux des cotisations.

Sous réserve d'une révision ultérieure pour l'Exercice 1946-1947 en fonction des traitements, réels, le Comité décide de majorer provisoirement ce taux de 25 % ; cette majoration valable à partir du 1^{er} novembre 1946 ne s'appliquera pas aux Sociétaires retraités.

Le Comité prend acte que M. PROT présentera, pour sa prochaine réunion, des propositions concernant les recettes et dépenses du Bulletin du P. C. M., notamment en examinant les conditions de la publicité.

6°) ASSURANCES CONTRE LES ACCIDENTS

M. STAHL rend compte des démarches qu'il a faites en vue d'obtenir des garanties d'assurances contre les accidents pouvant survenir au personnel, notamment au cours de voyages en avion.

7°) INDEMNITÉ DE FONCTIONS.

Le Comité du P. C. M. était précédemment intervenu auprès de la Direction du Personnel pour obtenir que l'indemnité de fonctions maximum soit attribuée aux Ingénieurs se trouvant à moins de trois ans de leur retraite. M. ISSARTE fait connaître que la Direction ne pourra donner sa réponse qu'au moment de la clôture de l'Exercice, quand elle connaîtra les crédits disponibles, mais cette réponse paraît devoir être favorable.

8°) RENSEIGNEMENTS DEMANDÉS PAR DIVERSES ADMINISTRATIONS.

M. VAUTHIER avait signalé au Comité du P. C. M. que l'Inspection Générale d'un Ministère demandait pour le 10 et le 25 de chaque mois, par l'intermédiaire du Préfet, un rapport sur la marche du service ; il ajoutait que, d'accord avec d'autres Chefs de Service de son département, il avait décidé de ne pas répondre à cette demande.

Le Comité approuve cette attitude et émet l'avis que les renseignements nécessaires à un Ministère doivent être demandés par l'intermédiaire des Ministres intéressés.

9°) RELATIONS AVEC LA FÉDÉRATION DES TRAVAUX PUBLICS DES TRAVAILLEURS CHRÉTIENS.

Le Président a reçu, le 9 octobre 1946, la visite du Bureau de la Fédération des Travaux Publics des Travailleurs Chrétiens, conduit par son Président, M. MILLARD. La Fédération a manifesté le désir d'être en relations avec le P.C.M. et d'être tenue au courant de l'action de celui-ci, ce qui est d'ailleurs fait par l'envoi de notre Bulletin. Ce premier contact a mis en évidence le désir réciproque de ladite Fédération et de notre Association de se tenir en liaison, que l'une et l'autre sont certaines de voir fructueuse.

10°) AIDE A LA MAISON DES MINES ET DES PONTS ET CHAUSSEES.

M. DEUTSCH donne lecture de la lettre qu'il propose de diffuser, en accord avec le Conseil d'Administration de la Maison des Mines et des Ponts et Chaussées, en vue d'obtenir de tous les Camarades une aide pécuniaire pour cet Etablissement.

11°) PROTESTATION DE L'UNION ROUTIÈRE DE FRANCE.

L'union Routière de France a demandé l'insertion dans le Bulletin du P. C. M. de lettres protestant contre l'élévation du prix de l'essence. Le Comité constate que des documents de cette nature ne rentrent pas dans le programme normal du Bulletin.

12°) AFFILIATION A LA COOPÉRATIVE DE LA S.N. C.F.

M. STAHL rend compte des démarches faites, sur la suggestion de M. le Ministre Travaux Publics, en vue de l'affiliation du personnel des Travaux Publics à la Coopérative de la S. N. C. F. ; ces démarches se déroulent dans un sens qui paraît jusqu'ici favorable.

13°) RÉMUNÉRATION.

La situation reste extrêmement confuse, parce que l'on ne discerne pas avec netteté, sinon l'autorité responsable, du moins celle dont dépendra en fait la décision.

La Commission COYNE continue ses travaux, mais ceux-ci sont frappés d'un certain discrédit. La C. G. T. (ou plutôt l'A. C. F. F.) s'est fait fort d'apporter des solutions concrètes, mais il semble bien que les différentes fédérations ne sont pas d'accord entre elles, ni même dans leur sein.

Dans cette situation, il est difficile d'envisager des démarches réellement utiles. Le Président, aidé de quelques membres du P. C. M., notamment MM. FISCHESSE, SAMUEL-LAJEUNESSE, LEROY, LE BEL s'efforce de garder le contact avec les personnes dont on peut présumer que, le moment venu, c'est-à-dire vers la fin de l'année, elles auront un rôle efficace à jouer.

La position de fond — également réclamée par les P. T. T. — c'est l'assimilation aux Sociétés nationalisées de façon plus précise avec l'E. D. F. (ce qui n'empêche pas que, parfois et réserves utiles faites, on parle, parce que plus commode de la S. N. C. F.). Il s'agit là d'une position d'avenir, mais les conversations menées depuis quelques mois montrent qu'elle n'a rien de chimérique. Sur la base du double principe :

a) Aucun Ingénieur des Ponts et Chaussées ne doit être inférieur au plus petit des Ingénieurs d'Arrondissement de la S. N. C. F. et il doit y avoir des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées au niveau le plus élevé atteint par les Ingénieurs en chef de la S. N. C. F. (la S. N. C. F. ayant été corrigée de 10 % environ pour tenir compte de sa disparité avec E. D. F.).

b) Les primes de rendement sont maintenues avec leur définition, relative actuelle, ceci conduirait à des traitements s'échelonnant, de la base Ingénieur Ordinaire à l'Ingénieur en Chef hors classe de 300.000 à 700.000 francs (majorés de la prime de rendement).

M. LEROY est chargé de préparer la lettre mettant une telle demande au point, de façon qu'elle puisse être adressée, si on le jugeait bon, observation faite qu'alors que l'on parle de pyramide creuse (on arrêterait d'abord, comme test, les traitements de certaines catégories, les autres étant ensuite déterminés par comparaison), il peut n'être pas opportun de présenter, dès le départ, des demandes trop précises sur lesquelles les autres s'appuieront. Le Comité pense, en effet, que dans les circonstances actuelles il vaut mieux s'attacher à la position relative qu'à la position absolue.

Quelqu'intérêt que présente cette position, on

ne peut espérer la voir aboutir demain, sauf fait nouveau, tel par exemple que celui où tous les cadres techniques non seulement s'y rallieraient en doctrine — ce qui est dès maintenant — mais aussi en fait et dans leur action.

Il faut donc agir avec les données du jour simultanément et dans les deux hypothèses malgré la contradiction apparente que cela peut présenter.

Le point le plus saillant est la poussée vers le haut des cadres administratifs. Sous prétexte de maintien des droits acquis, de situation temporaire, de dissociation du grade et de la fonction, on va aboutir à bref délai à ce que par rapport à l'assimilation initialement envisagée (classe exceptionnelle : Directeurs : 1^o classe : chefs de service, Sous-directeurs — 2^o classe : chefs de Bureaux) la plupart, sinon, tous des administratifs vont gagner un grade et dans certaines Administrations (notamment aux P. T. T.) le gain de deux grades ne sera peut-être pas général, mais ne sera pas une exception. Comme nous risquons de nous voir opposer des assimilations verbales (d'ailleurs démenties en stricte arithmétique, si l'on tient compte de l'indemnité de fonction) il y a là une situation très préoccupante.

En cette situation, comme il a été dit, le Président a cherché à multiplier les contacts :

1^o) il a été reçu par le Directeur du Personnel, l'entretien portant essentiellement sur les modalités d'assimilation S. N. C. F. ; la lettre que doit préparer M. LEROY (et qui, au cas où elle serait adressée, serait publiée au Bulletin du P. C. M.) fera le point de cette question ;

2^o) Contact a été pris — sur leur demande d'ailleurs — avec les Ingénieurs des P. T. T. et des Tabacs (l'Administration des P. T. T. est celle où la poussée administrative est la plus forte : il y avait 4 Directeurs ; il doit y avoir 37 Administrateurs de Classe exceptionnelle, qui proviendront de 4 Directeurs, 11 sous-directeurs, 22 chefs de Bureau sur 51 !).

Au point de vue des traitements P. T. T., Tabacs, Mines et Ponts nous sommes mis d'accord pour présenter le point de vue suivant :

a) l'Inspecteur Général de 1^o classe doit être hors classification,

b) l'Ingénieur en Chef, subordonné immédiat du Ministre, qui n'est représenté que par ses Directeurs, doit être à l'échelon immédiatement en dessous du Directeur,

c) l'Ingénieur Elève est dans le cadre supérieur.

Sur ces principes et en cas de classification à 20 échelles (ce serait le projet U. G. F. F., alors que la Commission COYNE avait d'abord maintenu 30 et alors que le Gouvernement paraît

penser qu'il ne pourra arbitrer les différents cadres sans prendre 40 ou 50, ceci n'est qu'un des signes de la confusion) on aboutit à :

— échelle 20 — Directeur, Inspecteur Général de 2^o classe,

— échelle 19 — Ingénieur en Chef, Chef de Service (distinction importante dans les P.T.T.),

— échelle 18 — Ingénieur en Chef, non Chef de service (distinction importante dans les P. T. T.),

— échelle 17 — Ingénieur Ordinaire de 1^o classe ou peut-être Ingénieur Principal à créer.

— échelle 16 — Ingénieur Ordinaire de 2^o classe,

— échelle 14 — Ingénieur élève.

3^o) Ces points de vue ont été présentés en commun par les P. T. T., Tabacs, Mines, Ponts à M. SEGALAT, Secrétaire Général du Gouvernement.

Ces points exposés, le Comité donne mandat à son Président et aux membres de l'Equipe Traitements — Rémunération de veiller au grain. Ils s'efforceront de n'y pas manquer, encore que ce soit plus facile à dire qu'à faire.

4^o) STATUT DE LA FONCTION PUBLIQUE.

M. STAHL propose au Comité d'examiner les conséquences de la loi sur le statut de la fonction publique. M. DAUVERGNE donne des explications sur la transformation des Associations Professionnelles en Syndicats. M. DETOEUF complète ces explications et indique notamment que les Associations du Conseil d'Etat et du Génie Rural sont en voie de procéder à cette transformation. Après discussion, le Comité charge M. DEUTSCH d'étudier la question et de faire des propositions pour sa prochaine réunion.

Le statut dont il s'agit prévoit l'établissement dans les six mois de la promulgation de la loi, de statuts particuliers complémentaires : le Comité renvoie l'examen de ce point à l'Equipe Organisation, complétée par MM. DETOEUF, LESIEUX, JENN et SINDZINGRE.

Le Comité décide également l'envoi de la déclaration prévue par la loi sur la fonction publique aux Ministres des Travaux Publics et des Transports, de la Production Industrielle, de l'Intérieur, de l'Agriculture et de l'Education Nationale. Il charge son Secrétaire, M. DEUTSCH, de préparer cette déclaration.

La séance est levée à midi trente, étant entendu que la prochaine réunion du Comité aura lieu le lundi 2 décembre 1946 à neuf heures trente.

Le Secrétaire,
DEUTSCH.

Le Président,
STAHL.

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

Séance du Lundi 4 Novembre 1946

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P. C. M. s'est réuni le lundi 4 novembre 1946, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la Présidence de M. STAHL, Président.

Etaient présents : MM. BAUDET, CACHERA, COR, COURBON, DELAIGUE, DESVIGNES, DEUTSCH, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, GENET, ISSARTE, LESIEUX, LEROY, RENOUX, STAHL, THIÉBAULT et VAUTHIER.

Absents excusés : MM. CONCHE, DOLLET et JACQUINOT.

Assistaient à la séance : MM. ALLAIS, COINTE, LE BEL, MICHEL, ODIER, Bernard RENAUD et SIEGFRIED.

La séance est ouverte à 14 heures 45.

1°) LOGEMENT DU PERSONNEL.

Le Président fait connaître qu'il a rappelé à M. LIZÉE, Chef de l'Equipe Logement, d'activer les propositions que devait présenter cette équipe en vue de remédier aux difficultés de logement du personnel; le Comité procède à un échange de vue sur cette question qui est grave et paralyse les Services; il estime qu'il est nécessaire et possible d'aboutir rapidement à une solution positive.

2°) EFFECTIFS DU PERSONNEL.

M. VAUTHIER a signalé la réduction récente des effectifs du personnel, réduction qui, d'après les textes officiels la consacrant, impliquait un avis favorable du Conseil Général des Ponts et Chaussées : après examen de la question et explications de M. GENET, le Comité charge M. VAUTHIER de préparer à ce sujet une lettre à M. le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, pour attirer son attention sur les fâcheuses répercussions de cette réduction inexacte.

3°) RÉFORME DE L'ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

A la suite d'une démarche faite par le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées au sujet de la réforme de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, M. le Ministre des

Travaux Publics a demandé l'avis du P. C. M. sur cette question. Le Comité, après discussion, émet l'avis que :

— le poste de sous-Directeur soit confié à un Ingénieur Ordinaire pouvant être promu Ingénieur en Chef sur place, mais avec un mandat n'excédant pas six ans au total ;

— le Conseil de Perfectionnement comprend un Ingénieur Elève et un élève titulaire ;

— le Conseil de Perfectionnement de l'École comprend un représentant du P. C. M. et un représentant du Syndicat des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

4°) ENSEIGNEMENT — CULTURE.

M. STAHL, accompagné de M. DECELLE a été reçu le 12 octobre 1946 par M. GRELOT, Inspecteur Général, Directeur de l'École des Ponts et Chaussées, lequel était assisté de M. DARGENTON, Inspecteur Général.

La conversation, assez longue, a porté sur des généralités, concernant le régime des études à l'École, les buts et les procédés d'enseignement, le choix des professeurs, leur fonction. M. GRELOT s'est montré accueillant à certaines idées émises et il a demandé que les suggestions que le P. C. M. aurait à formuler à ce sujet lui soient précisées : ce sera l'objet des travaux de l'Equipe Culture-Enseignement, dont il sera rendu compte par ailleurs.

5°) DOCUMENTATION ADMINISTRATIVE.

Le Comité procède à l'examen du projet de lettre au Ministre des Travaux Publics préparé par M. SIEGFRIED, au sujet de la documentation administrative. Il décide :

— l'envoi de ce projet de lettre après modifications de détails ;

— l'accomplissement d'une visite à M. le Directeur du Personnel, pour connaître la suite donnée au rapport de l'Equipe des Méthodes adressé en août dernier à l'Administration Supérieure ;

— l'insertion d'une note dans le Bulletin du P. C. M. invitant les Camarades à faire parvenir au Secrétariat du P. C. M. les études déjà faites sur certains points particuliers visant la documentation en cause ;

— l'adjonction à l'Equipe Documentation Administrative de MM. FONLLADOSA, BEDAUX et DELAIGUE.

6°) PAIEMENT DES INDEMNITÉS DE FONDS COMMUN DE 1944.

M. ISSARTE fait connaître que le pourvoi en Conseil d'Etat a été régulièrement déposé le 30 juin dernier au sujet du non-paiement des indemnités de fonds commun de 1944 et qu'il convient d'attendre le développement de la procédure, celle-ci pouvant être longue en raison de la grande multiplicité des pourvois déposés à cette époque.

7°) MAJORATION DE 25 % SUR LES PRIMES DE RENDEMENT.

Le P. C. M. a demandé le 20 août dernier à M. le Ministre des Travaux Publics d'intervenir pour que l'indemnité forfaitaire de 25 % acquise par la loi du 3 août 1946 soit appliquée à la prime de rendement. Aucune réponse n'ayant été reçue à ce sujet, le Comité charge M. ISSARTE de s'informer de la suite donnée à cette affaire.

8°) PRIME DE RENDEMENT DE 1945.

M. GENET fait connaître au Comité que, pour les interventions occasionnelles de 1945, qui ont donné lieu à versements de la part des Collectivités pendant cet Exercice, les sommes qui seront allouées aux intéressés pourront être calculées sur les bases suivantes :

— pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, 50 % des sommes qui auraient été reçues si les versements avaient été répartis entièrement suivant les règles de l'arrêté de 1937 ;

— pour les autres catégories de personnel, 80 % de ces sommes.

La différence des taux résulte de ce que le crédit des primes de rendement étant spécialisé pour chaque catégorie de personnel (la prime moyenne est un pourcentage du traitement moyen de la catégorie), on ne peut répartir, comme primes semestrielles, que le reliquat de crédit disponible pour la catégorie intéressée. Or, les primes de poste absorbent, pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, une part du crédit proportionnellement plus forte que pour les autres catégories.

9°) TRANSPORTS.

M. STAHL rappelle qu'un projet de rapport sur la coordination des transports rail-route, préparé par l'Equipe Transports, a été inséré au Bulletin du P. C. M. de septembre 1946, en de-

mandant aux membres du P. C. M. de faire connaître s'ils sont d'avis de présenter ce rapport au Ministre des Travaux Publics au nom de l'Association.

M. DESVIGNES expose la situation actuelle de la question, il résume les quelques réponses reçues à ce sujet et demande au Comité s'il est d'avis de répondre à l'Administration Supérieure et sous quelle forme.

M. ALLAIS estime que la question déborde du cadre de l'action du P. C. M., telle qu'elle est fixée par les statuts. Après discussion sur ce point de détail et sur l'ensemble de la question, le Comité décide avant de poursuivre cette affaire, de provoquer de nouveaux avis et de procéder à une nouvelle étude : l'Equipe Transports, complétée par M. ALLAIS est chargée de faire le nécessaire en ce sens.

10°) AVANCEMENTS.

L'Equipe Personnel avait été chargée de préparer une note sur les lenteurs de l'avancement. M. LESIEUX fait un exposé des travaux que l'Equipe Personnel a entrepris à ce sujet et propose quelques directives pour la suite des travaux de l'Equipe.

Après discussion, le Comité décide d'orienter ses études en admettant que :

— l'Ingénieur des Ponts et Chaussées doit pouvoir être chef de service vers 40 ans ;

— le nombre des chefs de service peut et doit être augmenté.

Le Comité charge M. LESIEUX de préparer pour sa prochaine réunion, des propositions tenant compte des directives ci-dessus.

11°) SYNDICATS DÉPARTEMENTAUX D'ELECTRICITÉ.

Une note, accompagnée de deux questionnaires, a été diffusée pour obtenir l'avis des Camarades sur la création de Syndicats Départementaux groupant les Collectivités concédantes de Réseaux de Distribution d'Electricité.

M. MACAREZ fait connaître que, sauf une négative, les réponses sont unanimement favorables à la création de ces syndicats.

Après discussion, le Comité charge M. MACAREZ de préparer une réponse favorable sur cette question.

12°) TRAVAUX DE L'AIR.

M. CACHERA signale que le groupe d'Orléans a émis le vœu que l'Equipe Travaux de l'Air se préoccupe des questions de son ressort, en

raison notamment de certaines tendances actuelles, de la possibilité d'une nouvelle tendance dans l'organisation du Génie de l'Air et l'action des Conseillers Techniques. Après explications de M. MACAREZ, le Comité adopte l'avis du groupe d'Orléans et invite l'Equipe Travaux de l'Air, à laquelle il adjoint M. ALBERT, à étudier les propositions ou interventions qu'il conviendrait de faire à ce sujet.

La séance est levée à 19 heures 15, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées aura lieu le lundi 2 décembre 1946, à l'issue de la réunion du Comité du P. C. M., prévue pour ce jour-là à 9 heures 30.

Le Secrétaire,
DEUTSCH.

Le Président,
STAHL.

RECONSTRUCTIONS ET RÉALISATIONS FRANÇAISES

Sous ce titre, le Ministère des Travaux Publics et des Transports vient d'éditer une brochure officielle, dont nous extrayons les passages suivants :

.....
(page 7) « On mesure par ces exemples les « obstacles qu'il fallut surmonter. On les mesure « mieux encore lorsqu'on songe à la situation « matérielle faite à ces corps d'élite. Au service « de l'Etat, un Ingénieur touche un traitement « inférieur de plus de moitié à celui que perçoit « son camarade de promotion placé en service « détaché dans une Société nationale dépendant « du même Ministère. Un Ingénieur-Adjoint touche un traitement inférieur à celui d'un chef « dragueur. S'il est jeune, il est surclassé par un « simple matelot. Un Adjoint Technique est

« moins rémunéré qu'un conducteur de ca-
« mion, etc. ».

.....
(page 26) « VIII. — Réorganisation de la S. N. C. F. »

.....
« Les mesures proposées par la Commission et « approuvées par le Ministre comportent :
« A) Une décentralisation fonctionnelle très « poussée laissant aux Ingénieurs de la S. N. C. F. « une initiative et des responsabilités compa-
« rables à celles des Ingénieurs des Ponts et « Chaussées et évitant de faire décider des tra-
« vaux secondaires par l'Administration Cen-
« trale ; »

.....
Le Comité du P. C. M. se félicite de voir reconnues, par voie officielle, des vérités sur lesquelles il n'a cessé d'insister.

Les Effectifs du Personnel des Bureaux

Conformément à la décision prise par le Comité du P. C. M., le Président a remis, le 5 décembre 1946, à M. le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées une lettre faisant part de l'émotion provoquée chez les Ingé-

nieurs par la Circulaire Ministérielle (Personnel, 2° Bureau) du 30 septembre 1946, fixant les nouveaux effectifs des Adjoints Techniques, Commis et Agents de Bureau des Ponts et Chaussées.

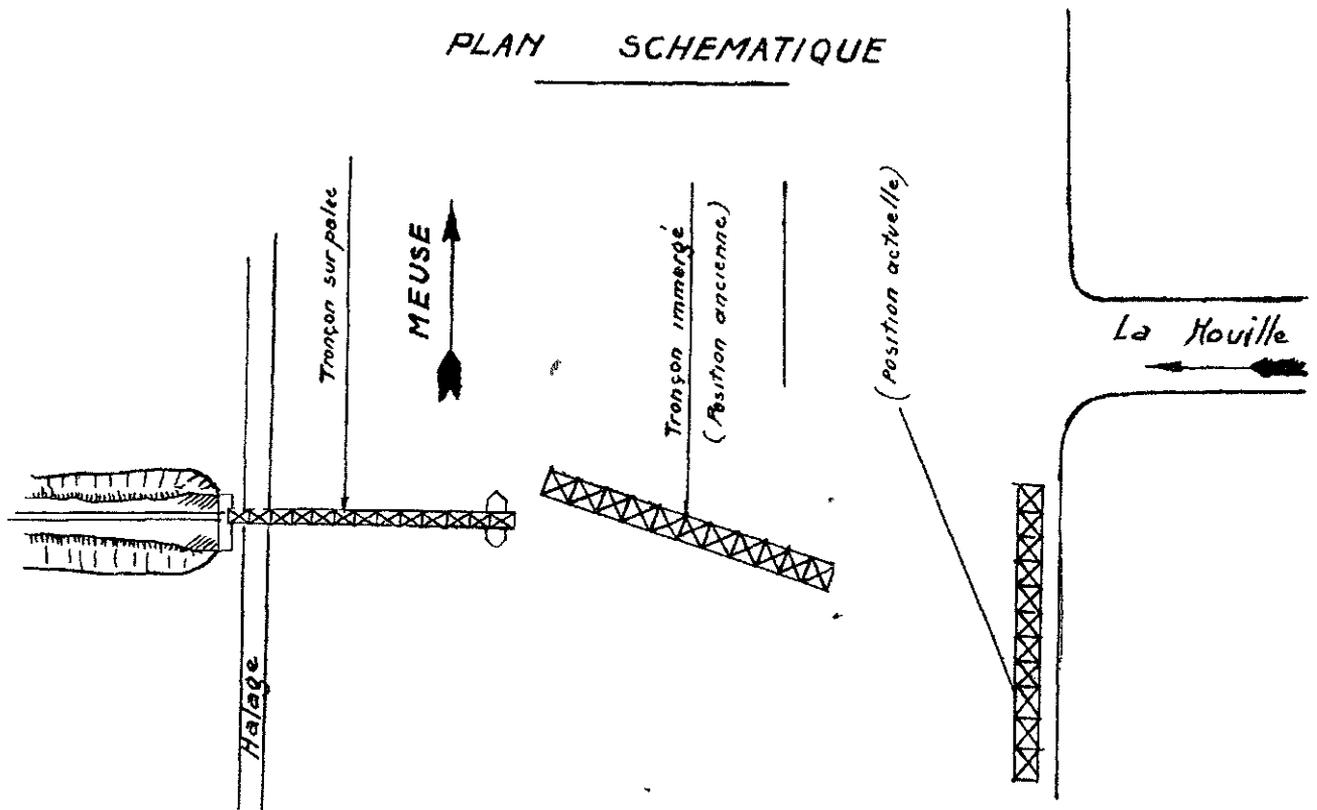


NOTES TECHNIQUES

PONT DE LA COMPAGNIE FRANÇAISE DES MÉTAUX A GIVET

Déplacement d'un tronçon gênant l'écoulement des eaux de la Meuse

PLAN SCHEMATIQUE



Le pont-rail métallique de la Cie française des Métaux qui enjambe la Meuse à Givet a été détruit lors de la retraite en mai 1940.

Long de 120 m. et coupé en 3 tronçons, celui de rive droite, reposant sur la culée, a été relevé sur une palée provisoire par l'Organisation Todt pour dégager la passe navigable. Celui de rive gauche a été retiré sur la berge. Le tronçon médian long de 38 m. était resté dans le lit du fleuve.

Au cours d'une crue, fin 1940, des corps flottants accumulés contre la partie supérieure des treillis amenèrent le basculement du tronçon qui reposait ainsi au fond du lit sur la poutre de rive aval.

Le tablier du pont formait alors barrage et

au cours des crues de 1941 il fut constaté un remous de l'ordre de 0 m. 60 à 0,80 créé par la seule présence de ce tronçon.

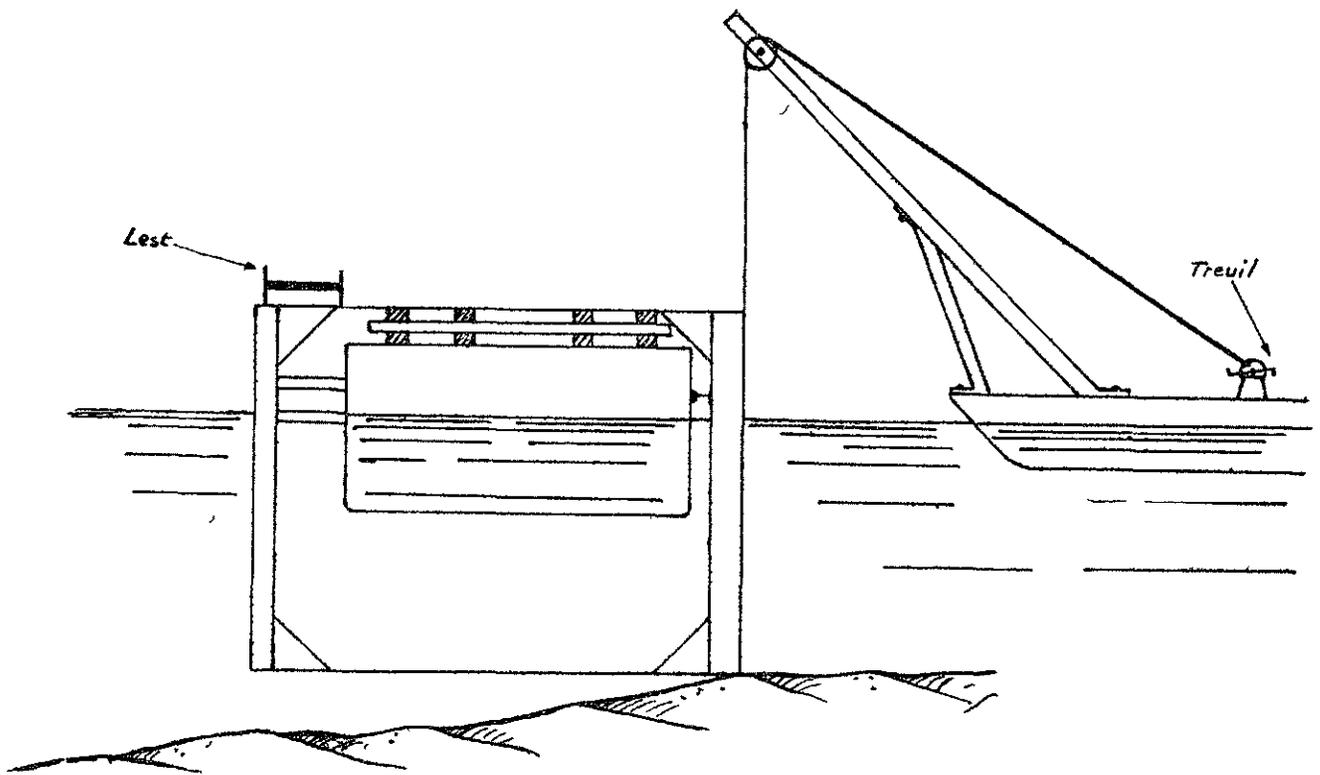
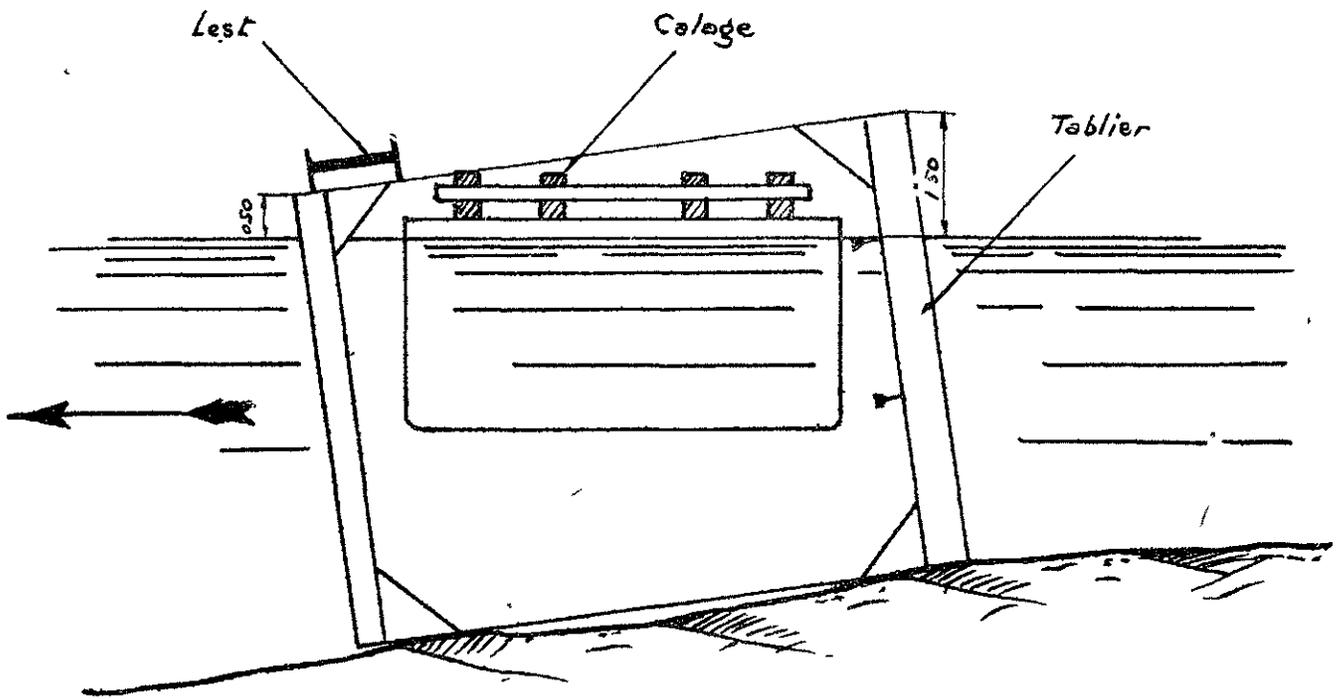
En septembre 1944, lors de la Libération, les Allemands abandonnèrent, dans la région de Givet, un bateau citerne dont les dimensions hors-tout étaient les suivantes :

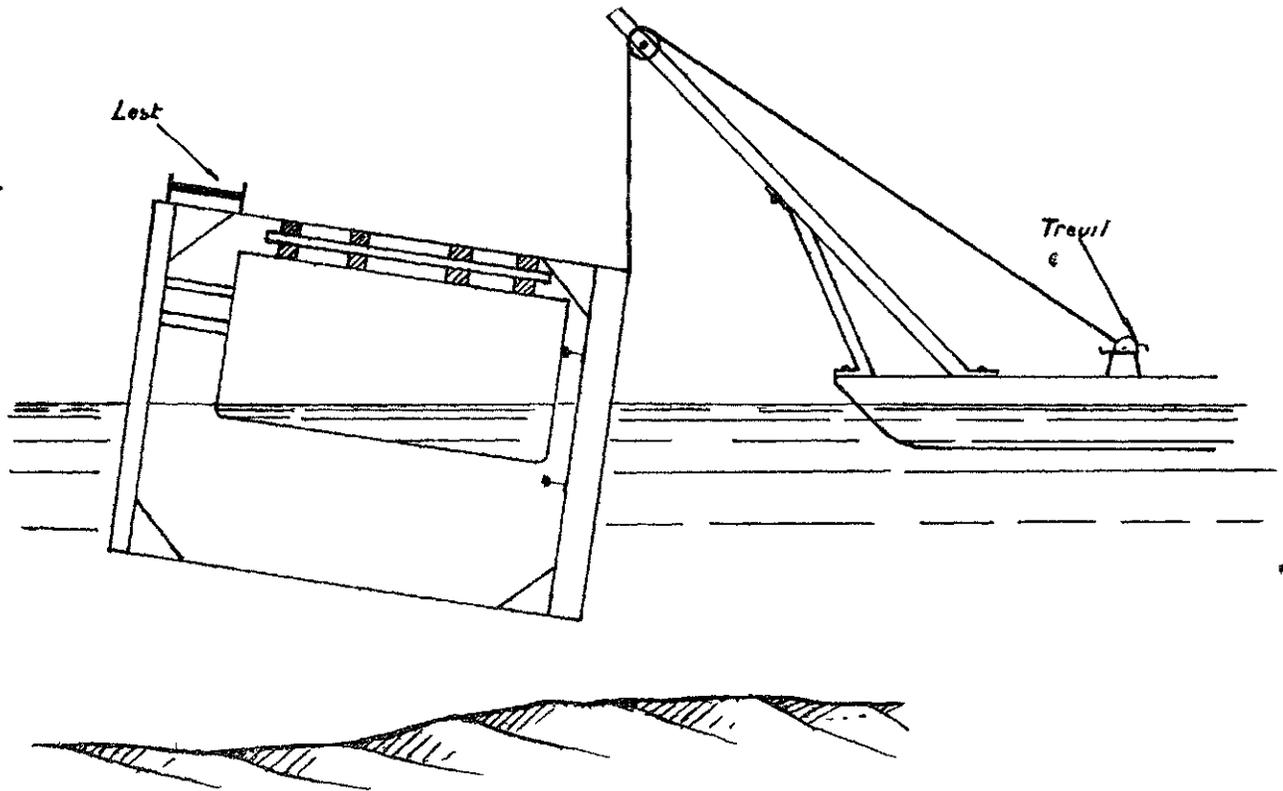
Longueur 35 m. ; largeur 5 m. ; hauteur 2.40.

La présence de cette citerne fit envisager le déplacement par flottaison du tronçon dont le poids d'environ 100 t. était très inférieur à celui du pont en lourd de la citerne.

Les dimensions intérieures du pont étaient supérieures à celles de la citerne.

L'émergence de la poutre de rive était suffisante pour permettre un calage entre le pont





de la citerne et de la poutre. Au surplus une visite au scaphandrier ne révélait aucun obstacle dans toute la longueur du tronçon.

Deux difficultés pouvaient entraîner un échec du procédé savoir :

1°) l'ensablement de la poutre de rive reposant sur le fond du lit ;

2°) La différence de poids, entre les parties verticales du tronçon, celles d'amont supportant le tablier et la voie ferrée, étant nettement plus lourdes.

Le travail comportait les opérations suivantes :

a) remplissage de la citerne à 3 compartiments au moyen d'une pompe. Ce remplissage ne devait laisser qu'une revanche de 0,15 à 0,20.

b) Introduction de la citerne à l'intérieur du tronçon immergé. En basses-eaux le courant n'était pas susceptible de rendre l'opération impossible (fig. 1).

c) Solidarisation de la citerne et du tronçon, opération réalisée en 8 points, les calages du pont supérieur de la citerne étant largement répartis pour éviter tout poinçonnement des tôles.

d) Lestage de la partie verticale aval pour diminuer en partie, le déséquilibre dû à la surcharge du tablier affectant la partie verticale amont .

Le lest était constitué par des éléments de

poutrelles de 1 m. de hauteur provenant du déblaiement du pont route voisin.

e) Vidange partielle de la citerne pour soulever la partie la plus légère et amener la poutre de rive à partir sur les calages (fig. 2).

Une vidange plus complète amènerait le décollage complet du tronçon.

A ce point des opérations, qui pouvait entraîner un mouvement de bascule du côté tablier, une chèvre flottante installée sur margotats avec treuil et triple mouffage fut utilisée pour maintenir l'équilibre et faciliter le décollage (fig. 3).

f) Déplacement de l'ensemble, tronçon, citerne, chèvre flottante, pour amener l'épave parallèlement à la berge en un point choisi et visité au préalable au scaphandrier.

g) Remplissage de la citerne pour la dégager du tronçon.

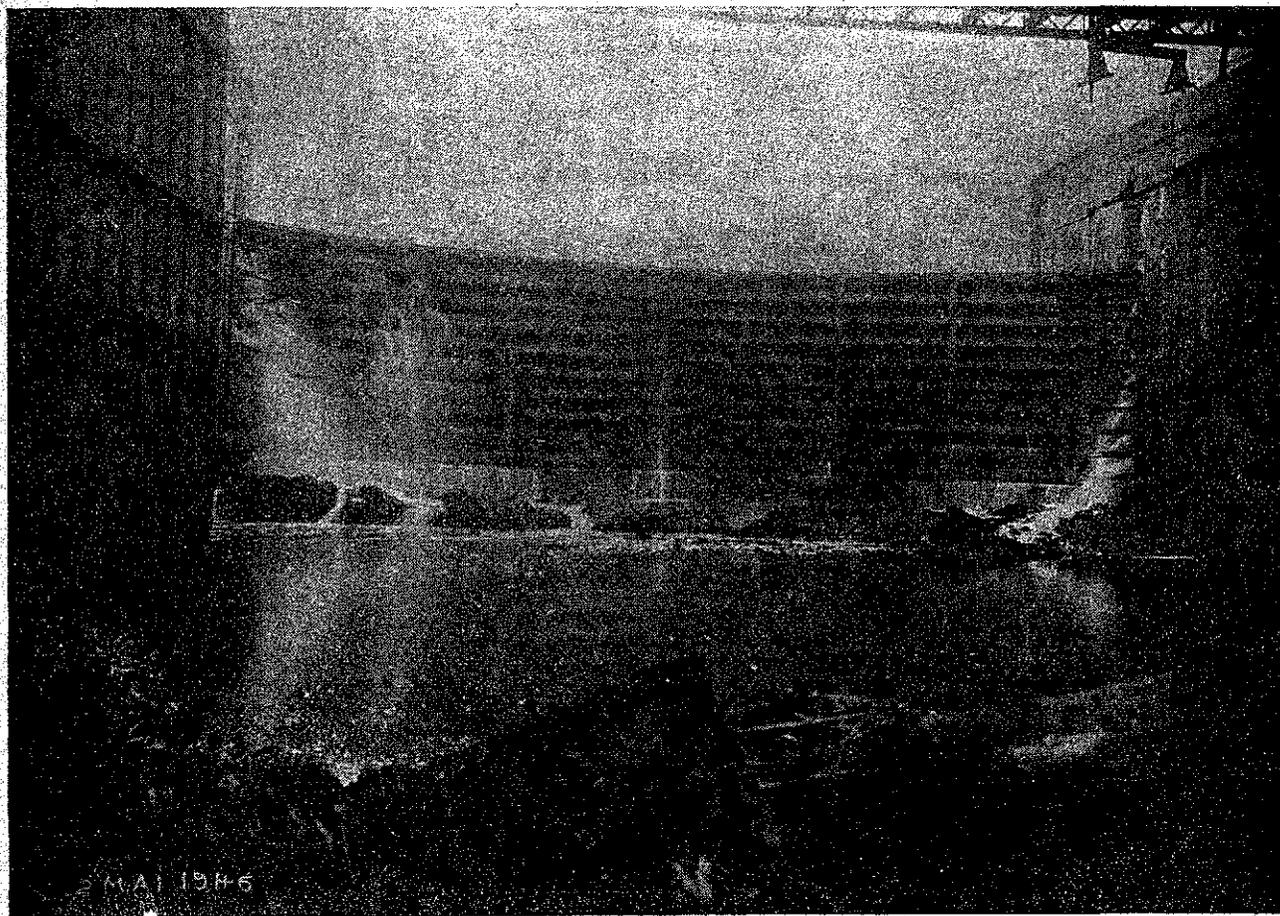
Toutes ces opérations furent menées à bien en 15 jours, sous la direction de M. PASCAL, Ingénieur T.P.E. du service de la Navigation à Givet et sous la surveillance de M. PARLIER garde de navigation à Givet, par une équipe de 6 ouvriers auxiliaires habituellement occupée aux travaux d'entretien courant.

L'originalité de ce travail était d'ailleurs le meilleur stimulant à l'esprit d'équipe qui ne cessa de régner pendant toute la durée des travaux.

REMISE EN EAU DES BASSINS DE SAINT-MALO

A la libération, le port de Saint-Malo n'avait guère subi de dommages importants que dans ses accès, où les trois ouvrages d'axes parallèles entre eux ; la grande écluse, la forme de radoub et la petite écluse, avaient eu une grande partie de leurs bajoyers détruits, ainsi que leurs portes de fermeture.

Le batardeau de la grande écluse a été constitué par des éléments en béton armé disposés en plan suivant un arc de cercle de 18 m. de rayon, travaillant ainsi uniquement à la compression. Les membrures comprimées de chaque élément avaient une hauteur de 25 cm. et une largeur de 18 cm. Elles étaient renforcées



Batardeau amont de la Grande Ecluse

La première étape des travaux de remise en état résidait dans la remise en eau des bassins. Celle-ci nécessitait la fermeture, par des batardeaux, des deux écluses et l'utilisation de l'ancienne forme de radoub comme passe d'entrée après déblaiement du mur de fermeture côté mer, en partie détruit par les Allemands et construction d'une paire de portes.

La petite écluse fut fermée à l'aide d'un batardeau métallique construit par les Allemands et laissé sur place.

par une nervure ajourée de 20 cm. d'épaisseur.

La largeur de 25 m. était fermée au moyen de deux éléments décrits ci-dessus.

La fondation de ces éléments a été établie en travaillant à la marée à l'abri d'un batardeau provisoire établi en blocs et la mise en place s'est effectuée au moyen d'un câble porteur. La construction s'est achevée sans aucun incident et l'étanchéité, réalisée entre éléments à l'aide d'une simple planchette de bois, a été quasi parfaite.

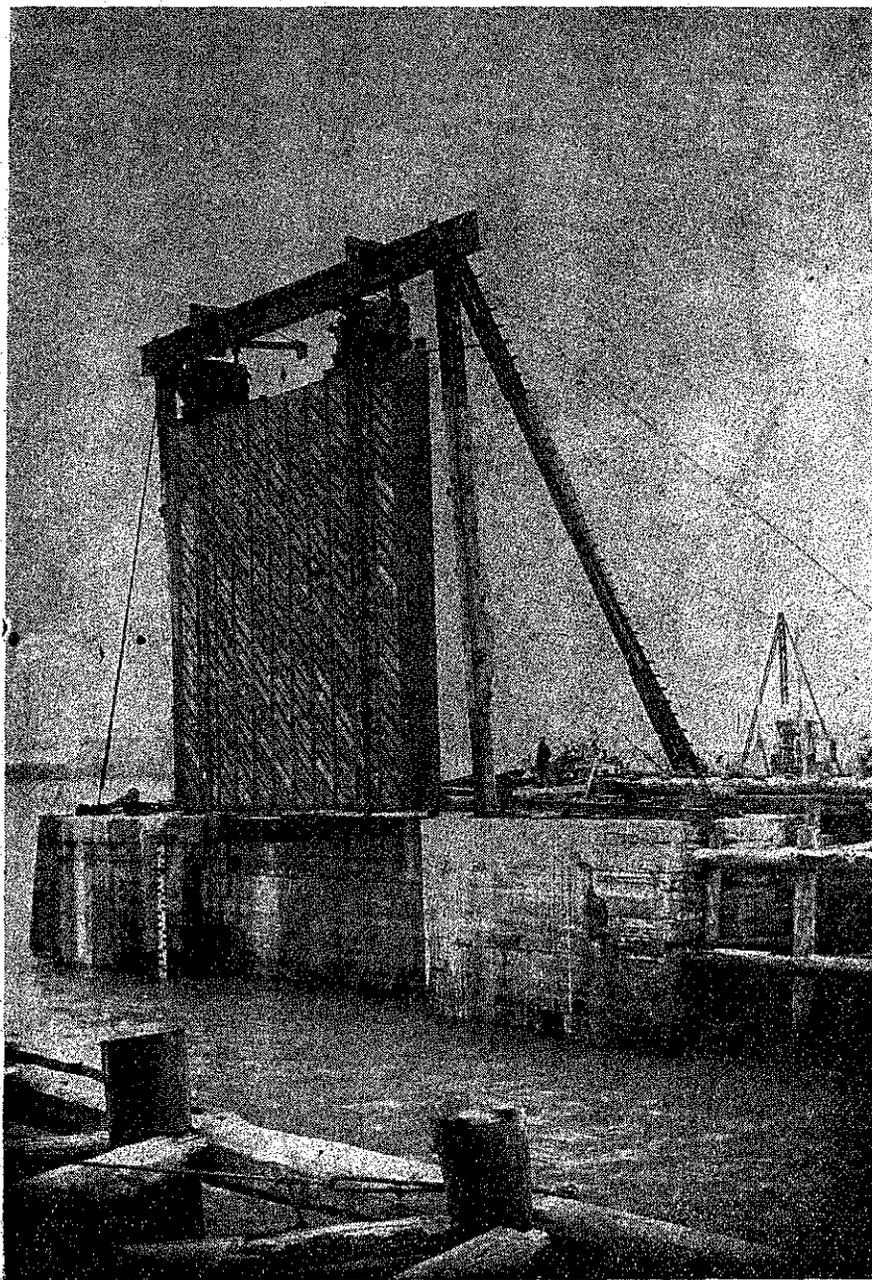
PORTES DE LA FORME DE RADOUB

Faute d'acier, il a fallu envisager la construction de ces portes en bois. Or, compte tenu des efforts à supporter (10 m. de dénivellation et 18 m. de largeur de sas), la construction en bois aurait demandé des écharissages supérieurs à 0 m. 60. M. CAQUOT, à la demande de l'entreprise adjudicataire, a établi un projet en système lamellaire.

Chaque porte sensiblement carrée, de 10 m. de côté, est constituée par 31 entretoises jointives à la partie inférieure et à espacement crois-

sant dans la partie supérieure. Chaque entretoise est constituée par une âme formée d'un double lit de planches de 4 cm. à 45° et par une membrure comprimée curviligne, de 18 m. de rayon, formée de voussoirs de dimension maximum 8×28 et une membrure tendue rectiligne formée de 2 moises 8×22 . Le bordé est en planches de 4, jointif à l'amont et à claire-voie à l'aval.

Les poteaux busqués et tourillons sont constitués d'une tôle de 7 m/m entourant un noyau de béton fretté et cloué sur l'extrémité des entretoises.



Transformation en écluse provisoire de la forme de radoub
Mise en place d'un vantail de la porte en bois

LES PONTS DU VAUCLUSE EN JUIN 1946

Pont d'Avignon sur le Rhône.

Pont suspendu à poutre système Arnodin. Trois travées (64 m. 45 pour les deux travées de rive, 85 m. 90 pour la travée centrale. Chaussée de 4 m. 50 avec deux trottoirs de 1 m. 00. Construit en 1842, amélioré en 1888-89, avait été gravement endommagé par bombardement aérien en juin 1944. Rétabli dans sa structure primitive, en attendant la reconstruction envisagée d'un ouvrage moderne. (voir photographie en page de couverture).

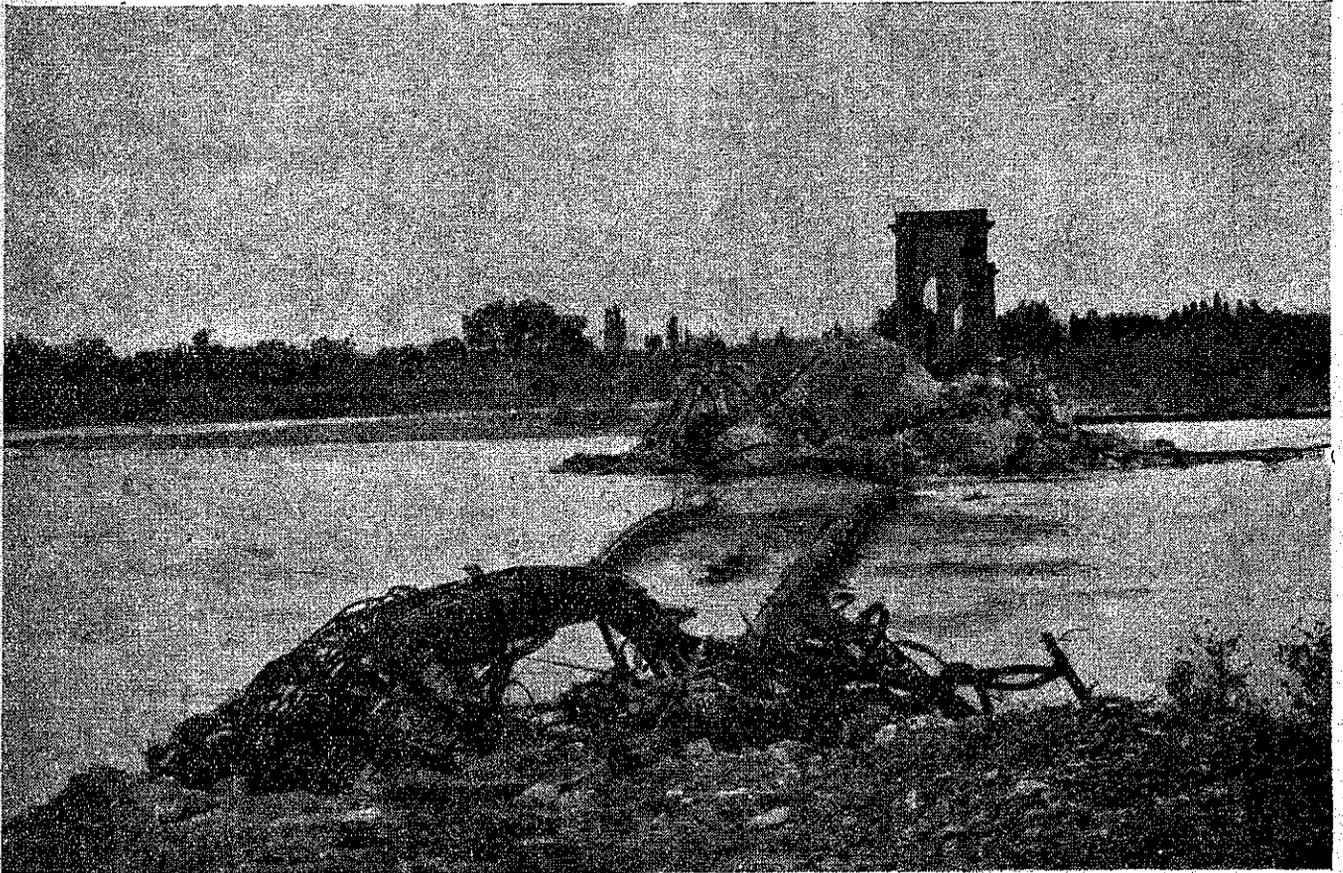
Pont de Bonpas sur la Durance.

Pont suspendu à poudre type Arnodin. Quatre travées (100 m. pour chacune des travées de rive,

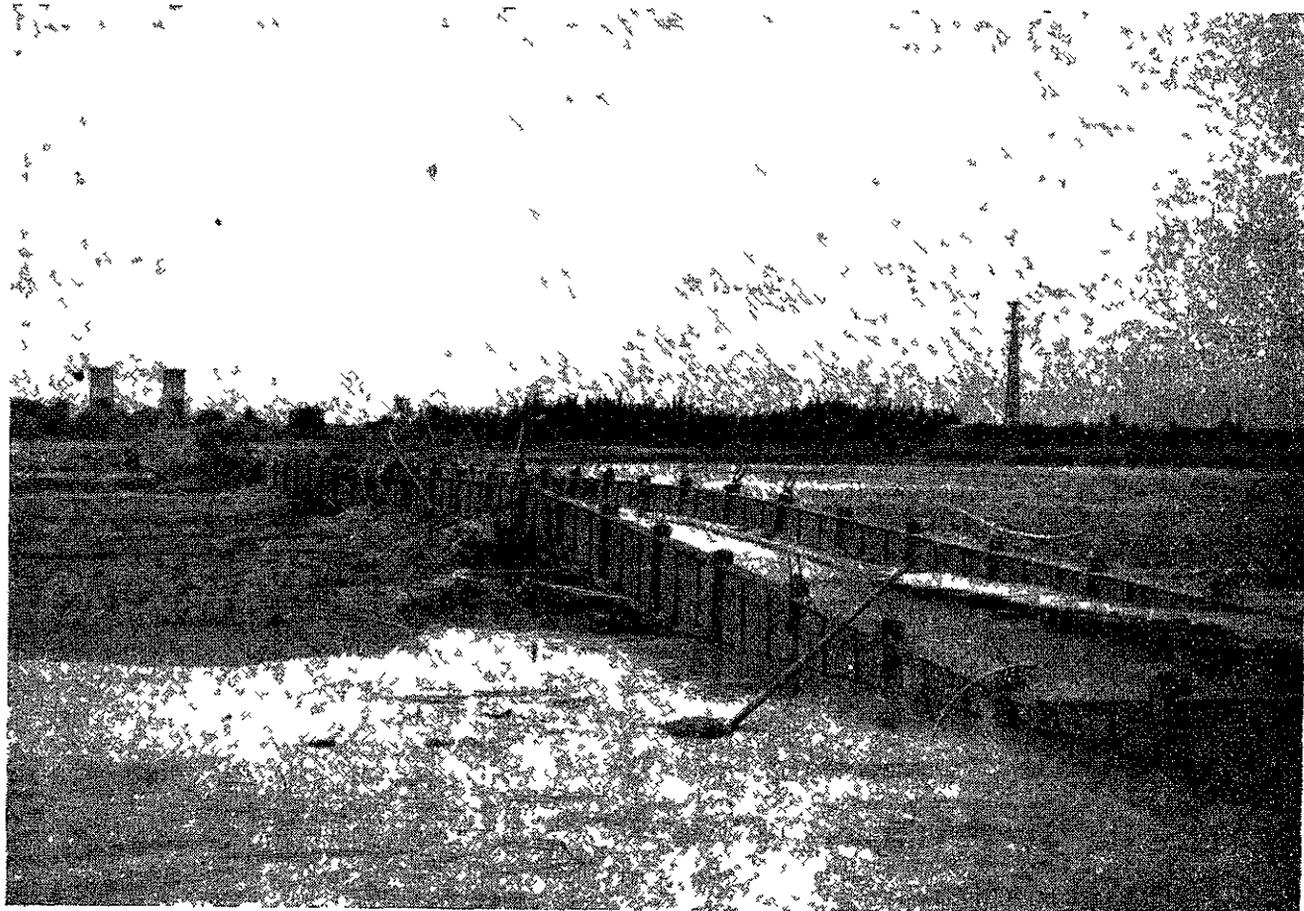
147 m. 50 pour chacune des deux travées centrales). Chaussées de 4 m. 60 entre deux trottoirs de 0 m. 70. Construit en 1891. Détruit par les Allemands en août 1944. Aucun passage sur la Durance en cet endroit. Un avant-projet est en cours d'étude pour la reconstruction de l'ouvrage.

Pont de Cavaillon sur la Durance.

Pont suspendu régidifié moderne. Une travée de 299 m. 30. Chaussée de 5 m. 50. Construit en 1931. Détruit par les Allemands en août 1944. Un passage provisoire pour véhicule de 18 tonnes a été établi en attendant la reconstruction de l'ouvrage (voir photographie page 14).



PONT SUSPENDU DE BONPAS



PONT DE CAVAILLON. — Vue côté B. de R. aval

NAISSANCES

Bernadette, Claude, Jean-Maurice et Dominique REGNIER, enfants de notre camarade Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Service des Travaux publics de la Guadeloupe, nous ont fait part de la naissance de leur petit frère *Paul*, né à Paris, le 18 novembre 1946.

Notre Camarade Jacques LEROUGE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Saint-Quentin, nous a fait part de la naissance de son fils *Olivier*

Nos félicitations aux heureux parents.



MARIAGES

Notre Camarade Gilbert DREYFUSS, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Madeleine OUNGRE. La bénédiction nuptiale leur a été donnée le 15 décembre 1946, au Temple israélite de Metz.

Nos vœux de bonheur aux jeunes époux.

ÉCHANGE D'APPARTEMENT

Le Camarade LE BESNEAIS, Ingénieur des Mines à Paris (TRUdaine 21.19) échangerait grand appartement sept pièces, confort, chauffage individuel, 5^e étage, rue de Maubeuge (9^e Arrondissement), contre appartement cinq pièces, confort, soleil, 5^e, 6^e, 7^e ou 16^e Arrondissement

AVIS IMPORTANT

Païement des Cotisations des Exercices 1944-45 et 1945-46

Nous avons terminé la mise en recouvrement par la Poste des quittances des cotisations des Exercices 1944-45 et 1945-46. Nombreuses sont les quittances qui nous sont revenues impayées.

Nous établissons actuellement des avis individuels pour le paiement de ces dernières quittances.

Nous prions instamment nos Camarades intéressés de faire bon accueil à ces avis ou, mieux encore, de se mettre sans plus attendre, en règle avec la Caisse du P. C. M.

Nous rappelons ci-après le taux des cotisations dont il s'agit :

EXERCICE 1944-45

Inspecteurs Généraux :	
en activité.....	500 fr.
en congé hors cadres, en retraite, etc.	200
Ingénieurs en Chef :	
en activité.....	500
en congé hors cadres, en retraite, etc.	200
Ingénieurs de 1 ^{re} et 2 ^e classe :	
en activité.....	300
en congé hors cadres, en retraite, etc.	120
Ingénieurs de 3 ^e classe	
en activité.....	250
en congé hors cadres, en retraite, etc.	100
Ingénieurs à titre provisoire.....	100
Ingénieurs Elèves.....	80

EXERCICE 1945-46

Inspecteurs Généraux :	
en activité.....	500 fr.
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires.....	250
en retraite.....	125
Ingénieurs en Chef :	
en activité.....	400
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires.....	200
en retraite.....	100
Ingénieurs ordinaires :	
en activité.....	250
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires.....	125
en retraite.....	70
Ingénieurs à titre provisoire.....	100
Ingénieurs Elèves.....	50

(Grade au 1^{er} Novembre du commencement de l'Exercice)

MODES DE PAIEMENT :

- Chèque bancaire barré au nom du P. C. M., 28, rue des Saints-Pères, PARIS-VII^e.
- Chèque postal au compte de l'Association du P. C. M. : PARIS 508.39.

AVIS IMPORTANT

PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1946-47

En application de l'article 22 des statuts, le montant des cotisations annuelles est fixé par le Comité du P. C. M., en fonction des traitements.

En attendant que les nouveaux traitements soient acquis, le Comité a décidé, dans sa séance du 4 Novembre 1946, d'appliquer provisoirement, pour l'Exercice 1946-47, les taux des cotisations de l'Exercice précédent, majorés de 25 % environ, cette majoration ne s'appliquant pas aux cotisations des camarades retraités.

En conséquence, le montant des cotisations de l'Exercice 1946-47 est provisoirement fixé comme suit :

Inspecteurs Généraux :		
en activité.....	650 fr.	
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires.....	350	
en retraite.....	125	
Ingénieurs en chef :		
en activité.....	500	
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires.....	250	
en retraite.....	100	
Ingénieurs :		
en activité.....	350	
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires.....	175	
en retraite.....	70	
Ingénieurs à titre provisoire.....	125	
Ingénieurs Élèves.....	75	

Nous remercions d'avance tous les camarades qui voudront bien, sans plus attendre, verser sur ces bases leur cotisation de l'Exercice 1946-47, commencé depuis le 1^{er} Novembre 1946.

Aux termes des statuts ce versement est exigible avant le 1^{er} février 1946

(Grade au 1^{er} Novembre 1946)

MODES DE PAIEMENT :

- Chèque bancaire barré au nom du P. C. M., 28, rue des Saints-Pères, PARIS-VII^e.
- Chèque postal au compte de l'Association P. C. M. : PARIS 508.39

RAILS - ACCESSOIRES - Voies

Voies portatives rivées ou boulonnées
Waggonnets tous types

TRAVERSES BOIS — AIGUILLAGES — PLAQUES

Locomotives  Locotracteurs

GOURY & C^{ie}

15-17, Rue Auber — PARIS (IX^e)

TEL OPERA 88-65

TOMBEREAUX MÉTALLIQUES SUR PNEUS REMORQUES

TRAVAUX PUBLICS

CONSTRUCTIONS en BÉTON ARME

OUVRAGES D'ART

S^{TÉ} A^{ME} DES ENTREPRISES

BOUSSIRON

10, Boul. des Batignolles — PARIS (17^e)

Alger

Casablanca

Tunis

BENNES AUTOMATIQUES

"GALLIA"

67 à 71, rue Monsarrat
BORDEAUX

Pour manutention de :

CHARBONS, MINÉRAIS, SABLES, GRAVIERS,
MOELLONS, POTEAUX DE MINE, etc..

Avec Grues, Treuils, Mâts de charge, Ponts rou-
lants de tous genres et de toutes puissances.

Emerillons sur billes "GALLIA"

Matériel de Concassage, Broyage Criblage et Manutentions mécaniques

POUR

Entreprises de Travaux Publics, Mines
Carrières, Usines à chaux, Ciments, Plâtre
Produits chimiques, Carbone
Usines électrométallurgiques, etc..., etc

REMBLAYAGE HYDRAULIQUE

MOREL Fils & GIRAUD

PEYRONNARD, GIRAUD & C^o, Succ^r

Constructeurs à Domène (Isère)

TÉLEPH. N° 5 — Adresse télégr. : MOREL BROYEURS-DOMÈNE

