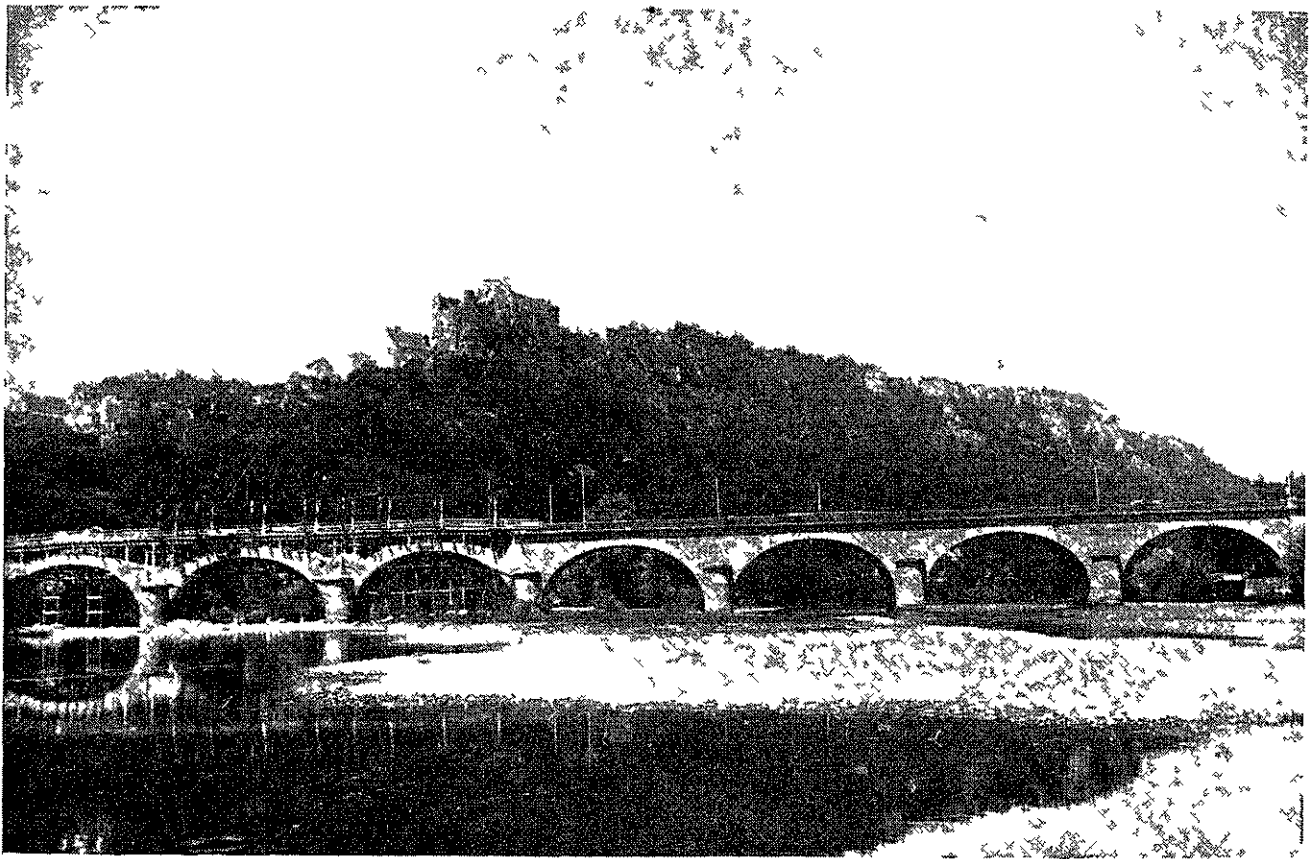


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES.

BULLETIN
DU

P.C.M.

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



PONT DE CASTELNAUD-FAYRAC SUR LA DORDOGNE

ELEVATION GENERALE

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS, CHAUSSEES & MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
2, Avenue des Saussaies, PARIS

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

SOMMAIRE

PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE :	LA RETRAITE DES INGENIEURS DU CADRE LA-	
Séance du 2 juin 1947	TERAL	12
2	DEMANDE D'INGENIEURS FRANÇAIS POUR LE	
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-CO-	VENEZUELA	13
MITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES :	COMPOSITION DES EQUIPES DE TRAVAIL.....	14
Séance du 2 juin 1947	NOTE TECHNIQUE :	
4	Reconstruction du Pont de Castelnaud-Fayrac	
LE RECLASSEMENT DES INGENIEURS DES PONTS	sur la Dordogne	15
ET CHAUSSEES ET DES MINES	NAISSANCES, MARIAGES, DECES	19
5	PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE	
LE STATUT DES INGENIEURS DES PONTS ET	1946-1947 : AVIS IMPORTANT	20
CHAUSSEES		
9		
Liste des Membres des Corps des Ponts et		
CHAUSSEES ET DES MINES		
11		



PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Lundi 2 Juin 1947

Le Comité du P. C. M. s'est réuni le 2 juin 1947, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

Étaient présents : MM. ARRIBERHAUTE, BRINGER, CACHERA, CASSARD, CONCHE, COR, COURBON, DAUVERGNE, DOLLET, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, FISCHER, GENET, GUERBIGNY, JACQUINOT, ISSARTE, LE BESNERAIS, LEPRINCE-RINGUET, LESIEUX (représentant M. COUTEAUD), LORIFERNE, MACAREZ, MORISSON, OLIVESI, RENOUX et SAMUEL-LAJEUNESSE.

Absents excusés : MM. ROQUES, THIEBAULT et VAUTHIER.

Assistaient à la séance : MM. COQUAND, Bernard RENAUD et STAHL.

La séance est ouverte à 9 heures 40.

1°) APPROBATION DE P. V. DE SÉANCES PRÉCÉDENTES.

Le Comité approuve sans observations les textes qui lui ont été soumis pour les procès-verbaux de :

- la réunion du Comité du P. C. M. du 2 mai 1947 ;
- l'Assemblée Générale ordinaire du 4 mai 1947 ;
- l'Assemblée Générale extraordinaire du 4 mai 1947 ;
- la réunion du Comité du P. C. M. du 4 mai 1947 ;
- la réunion du Comité du P. C. M. du 5 mai 1947.

2°) COMPTE-RENDU DES TOURNÉES DU P. C. M.

Le Comité approuve le compte-rendu préparé par M. CACHERA, des tournées effectuées par le P. C. M. du 2 au 4 mai 1947, à l'aérodrome d'Orly, sur l'auto-route de l'Ouest et au port du Havre, et de l'inauguration des travaux du pont de Bezons. Il décide l'envoi de ce compte-rendu à M. le Ministre des Travaux Publics, qui l'avait demandé.

3°) DÉLÉGUÉ DU GROUPE DE BORDEAUX.

Le Comité prend acte de ce que le groupe de Bordeaux a désigné M. RENOUX pour être Délégué de ce groupe pour une nouvelle période de trois années.

4°) RECONSTRUCTION DES EQUIPES.

M. BRINGER propose de revoir la composition des Equipes de travail. Il est procédé à un examen détaillé de cette composition, qui sera arrêtée définitivement par le Président en accord avec les Chefs d'Equipe.

5°) AIDE AUX FAMILLES DES CAMARADES DISPARAISSANT PRÉMATURÉMENT.

M. LESTEUX rappelle le cas du camarade VEZIN qui est décédé au mois d'avril en laissant une veuve et six enfants. Il souligne l'intérêt qu'il y aurait à étudier la création d'un organisme permettant d'assurer, dans des cas de cette nature, l'éducation des orphelins au même niveau que si le père avait vécu ; cet organisme fonctionnant sous le régime de la répartition (et non de la capitalisation) aurait à la fois un caractère de solidarité et d'assurance. Après échanges de vues, le Comité donne mission à M. LESIEUX de procéder à l'étude envisagée.

6°) TRAITEMENTS, RÉMUNÉRATION.

M. BRINGER rappelle les renseignements donnés par le Ministre au banquet du P C M, c'est-à-dire la proposition d'insérer dans la loi de Finances un article constatant la nullité de la loi du 5 octobre 1941, créant le fonds commun, et la constatation que les premières épreuves du budget ne comportaient pas l'article proposé.

Le Ministre lors de la réception du bureau du P C M a relaté le nouvel entretien qu'il avait eu à ce sujet avec M. SCHUMAN, assisté de M. MANCA, Sous-Directeur du Budget, et la vive opposition à l'abrogation de la loi qu'il avait rencontré chez ce dernier.

Les arguments opposés seraient que les avantages que créerait la suppression du fonds commun de notre Service dépasseraient ceux que donnent à certaines régies financières, le fonds commun dont elles bénéficient. Au cours de l'entretien, M. MANCA aurait aussi proposé de supprimer le fonds commun, à condition de supprimer les primes de rendement.

M. GENET exprime l'avis que nos traitements ne peuvent être diminués, cette proposition aurait peut-être pu être acceptée, quitte à voir ultérieurement la façon de compenser les primes. M. MA-

CAREZ objecte qu'il y aurait du danger à agir ainsi sans garantie préalable.

M. ARRIBEAUTE demande que la position de la Direction du personnel soit précisée, ainsi que les démarches qu'elle entend faire sans tarder auprès des bureaux des Finances afin d'éclaircir l'objection des fonds communs des régies financières.

M. STAHL indique que l'abrogation pourrait être reprise sous une autre forme, à l'occasion du vote du projet de loi portant réorganisation des finances départementales et communales, qui pourrait peut-être sortir à la fin de l'année.

Une longue discussion s'établit, notamment sur les satisfactions à attendre du reclassement, sur l'action à engager auprès de personnalités influentes.

En conclusion, le Comité charge l'équipe traitements d'examiner, avec la Direction du Personnel, les dispositions à prendre, et les conséquences à prévoir.

7°) STATUT DES INGÉNIEURS.

Le P. C. M. avait été consulté officieusement par la Direction du Personnel sur le projet de statut des Ingénieurs ; il a reçu depuis, de la même Direction, une communication officielle sur le même objet : ces deux communications ne paraissent pas différentes sur le fond.

Après un échange général de vues M. COQUAND fait le point de la position actuelle du P. C. M. sur cette question et donne lecture du projet de réponse rédigé par son Equipe : des observations sont présentées, à propos de l'article premier du projet de statuts, notamment par MM. LESIEUX et MACAREZ, qui voudraient voir mieux préciser la définition des cadres.

Le Comité invite l'Equipe à mettre au point immédiatement un projet de réponse à la première communication, en écartant provisoirement son avis sur l'article premier du projet de statut.

La séance levée à 13 heures est reprise à 14 heures 45.

8°) INVITATIONS DIVERSES.

Le P. C. M. a reçu diverses invitations pour assister : à la semaine Nationale de Sécurité ; au Centenaire de la naissance de Henri LEAUTE, Professeur à l'Ecole Polytechnique, au Congrès du Syndicat des Ingénieurs des T. P. E., au Congrès des Collectivités concédantes et Régies du Gaz et de l'Electricité. Le Comité fixe les conditions dans lesquelles le P. C. M. donnera suite à ces invitations.

9°) CENTRE DE VILLÉGIATURE.

Le Comité renvoie, pour examen, à l'Equipe Questions sociales, une proposition de M. TRUMÉLET, relative à la création, pour les familles des Ingénieurs, de Centres de villégiature dans le Tyrol.

10°) RECLASSEMENT DE CERTAINS INGÉNIEURS.

Le Comité renvoie à l'examen de l'Equipe Personnel une proposition de M. BIZE tendant au reclassement de certains Ingénieurs issus de l'Examen Professionnel.

11°) COLLABORATION DES INGÉNIEURS DES MINES AU P. C. M.

Le Comité renvoie à l'examen du Sous-Comité de la Section Mines une lettre d'un Camarade Mineur visant la collaboration des Ingénieurs des Mines au Bulletin du P. C. M., en émettant le vœu que cette collaboration devienne vraiment effective.

12°) QUESTIONS SYNDICALES.

M. BRINGER précise l'attitude que le P. C. M. doit avoir, à son avis, vis-à-vis du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées affilié à la C. G. T. et des autres Syndicats qui se formeront dans l'avenir. Il rappelle qu'il est nécessaire de mettre au point les modalités permettant d'obtenir une liaison et une action commune de ces divers Groupements. Il insiste sur le fait que le comportement du P. C. M. devra être identique à l'égard des différents Syndicats, quelle que soit leur tendance.

A ce sujet, il donne lecture d'une lettre de M. NETTER, Secrétaire Général du Syndicat National, fixant la position de celui-ci vis-à-vis du P. C. M., et d'un projet de lettre préparé par DAUVERGNE et par lui-même sur le même objet.

M. DAUVERGNE indique que, avec plusieurs membres du Comité, il a envoyé à tous les Camarades une circulaire de consultation en vue de la création éventuelle d'un Syndicat indépendant des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ; 422 adhésions ont été reçues à ce jour contre 91 oppositions. Il informe le Comité que, dans ces conditions, un Syndicat indépendant des Ingénieurs des Mines va se constituer très prochainement et il demande que le Bulletin du P. C. M. serve d'organe de diffusion des communications de ce Syndicat.

M. BRINGER précise que le P. C. M. n'a participé à l'élaboration et à l'envoi de la circulaire sus-

visée, et que la formation en cours du Syndicat indépendant est extérieure au P. C. M. Les membres du Comité qui collaborent actuellement à cette formation le font à titre purement personnel.

Après échange de vues, le Comité décide d'envoyer au Syndicat National la lettre dont le projet a été préparé par M BRINGER pour fixer les relations des deux Groupements, et qui servira de modèle pour les lettres à adresser aux Syndicats qui se formeront dans l'avenir. Il accepte par ailleurs le principe de l'insertion, au

Bulletin du P. C. M., des communications faites à leurs adhérents par les divers Syndicats, un même nombre de pages déterminé étant réservé à chacun.

La séance est levée à 16 heures, étant entendu que la prochaine réunion aura lieu le lundi 7 juillet 1947, en deux séances, l'une à 9 heures 30, l'autre à 14 heures 30.

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
R. BRINGER.

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

Séance du Lundi 2 Juin 1947

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P. C. M. s'est réuni le lundi 2 juin 1947, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

Étaient présents : MM. ARRIBEAUTE, BRINGER, CACHERA, CONCHE, COR, COURBON, DOLLET, DURAND-DUBIEF, GENET, ISSARTE, LORIFERNE, MORISSON et RENOUX.

Absents excusés : MM. ROQUES, THIEBAULT, et VAUTHIER.

Assistait à la séance : M. DAUVERGNE.

La séance est ouverte à 16 heures.

1°) APPROBATION DES P. V. DES PRÉCÉDENTES SÉANCES.

Le Sous-Comité approuve sans observations le texte qui lui a été soumis pour les procès-verbaux des séances qu'il a tenues les 2 et 4 mai 1947.

2°) ASSOCIATIONS DES DISTRIBUTIONS D'EAU.

M. BRINGER donne connaissance d'une communication faite par M. WAHL, au sujet de la Constitution projetée d'une Association Internationale des Distributions d'eau ; faisant suite à des journées d'études qui ont eut lieu en avril dernier, de nouvelles journées d'études sont prévues à Londres en juin 1947 en vue de la Constitution de l'Association.

Sur la proposition de M. GENET et après échanges de vues, le Sous-Comité décide de demander à M. Bernard RENAUD d'intervenir auprès du Ministère de l'Intérieur pour obtenir que M. BAUDET soit désigné pour participer aux journées d'études en cause.

3°) SUPPRESSION DU GÉNIE DE L'AIR.

M. BRINGER signale que des dispositions incluses dans la Loi de Finances actuellement en discussion au Parlement, comportent la suppression du Génie de l'Air. Après examen, le Sous-Comité charge l'Equipe Personnel de suivre la question de l'intégration dans les cadres des Ponts et Chaussées du personnel provenant du Génie de l'Air.

4°) OFFRE D'EMPLOI.

Le Sous-Comité charge le Secrétariat du P. C. M. d'examiner l'offre d'une Société privée, qui recherche un Ingénieur pour diriger un chantier et, si cette offre paraît intéressante, de la porter à la connaissance des Camarades par la voie du Bulletin.

La séance est levée à 16 heures 35.

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
R. BRINGER.

Le reclassement des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

La question du reclassement des fonctionnaires étant alors examinée par le Gouvernement, le Président du P. C. M. a adressé, par lettre du 27 juin 1946, à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, à M. le Ministre de la Production Industrielle et à M. le Vice-Président du Con-

seil des Ministres chargé de la Fonction Publique, la note ci-après, qui résume le point de vue de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts-et-Chaussées et des Mines sur le reclassement de ces Ingénieurs dans les échelles des Fonctionnaires.

NOTE sur le reclassement des Ingénieurs des Mines et les Ingénieurs des Ponts et Chaussées

La Direction de la Fonction Publique, par l'élaboration d'un inventaire des emplois de l'Etat, l'Union générale des Fédérations de Fonctionnaires (U.G.F.F.), par l'élaboration d'un projet de reclassement, ont examiné la question du reclassement des fonctionnaires.

L'objet de la présente note est de présenter les observations de l'Association des Ingénieurs des Ponts-et-Chaussées et des Mines sur le reclassement en général.

I. — DEVALORISATION DE LA FONCTION TECHNIQUE.

La fonction technique se trouve aujourd'hui nettement dévalorisée par rapport à la fonction administrative.

A ce sujet, M. Jules MOCH, ministre des Travaux publics, dans son intervention du 19 juin 1947 à l'Assemblée Nationale a fait la déclaration suivante :

« La dévalorisation progressive, dans la suite des années, de la fonction technique par rapport à la fonction administrative est peut-être une des causes des difficultés que rencontre aujourd'hui la Nation. Le fait que les Ingénieurs sont aujourd'hui, dans l'ensemble de la hiérarchie des fonctionnaires, à un niveau très inférieur à celui qu'ils occupaient avant la première guerre mondiale et même entre les deux guerres explique certainement le peu d'empressement que les élèves de nos grandes écoles techniques éprouvent à travailler pour l'Etat ainsi que leur démission ou leur fuite vers l'industrie privée ou vers les industries nationalisées. »

Ce déclassement des Corps techniques dans la hiérarchie des fonctionnaires tient essentiellement au fait que, lors du dernier reclassement d'ordre général effectué par la Commission Martin après la première guerre mondiale, les Ingénieurs bénéficiaient d'indemnités importantes, dont cette Commission avait tenu compte en les classant dans des échelles inférieures à celles qui

auraient dû normalement et équitablement leur être attribuée.

Par la suite, ces indemnités ont été en partie maintenues sous la forme d'allocations spéciales, en partie fortement réduites ou même supprimées de sorte que les Ingénieurs ont assisté :

d'une part, au maintien de leur sous-classement dans la hiérarchie des fonctions ;

d'autre part, à la réduction progressive de leur rémunération globale.

Cette situation est grave. En raison des avantages justifiés consentis dans les secteurs industriels nationalisés (S.N.C.F., Electricité de France, Gaz de France, Charbonnages de France et Houillères de bassin) ou dans les grandes industries privées, l'élite des Ingénieurs quitte le service de l'Etat qui comporte notamment le contrôle des secteurs nationalisés.

II. — OBSERVATIONS CONCERNANT L'INVENTAIRE DES EMPLOIS DE L'ETAT ET LE PROJET DE L'U.G.F.F.

L'examen de l'inventaire fait ressortir de graves anomalies.

N'y voit-on pas en effet :

a) Les Ingénieurs généraux de 1^{re} et 2^e classe de l'Armement et des Poudres (échelle 31 b), surclasser les Inspecteurs généraux des Mines et des Ponts et Chaussées (échelle 29 b), alors qu'à la sortie de l'Ecole Polytechnique, les Mines et les Ponts et Chaussées priment le Génie Maritime et que les Ingénieurs Généraux parviennent à ce grade sept ou huit années plus tôt que les Inspecteurs Généraux.

b) Les Ingénieurs en Chef des Mines et des Ponts et Chaussées classés à l'échelle 24 b, alors que les Ingénieurs en Chef du Génie Rural ayant un Service Régional, peuvent prétendre à l'échelle 27, de même, d'ailleurs, que certains Ingénieurs en Chef des Mines et les Ingénieurs en Chef régionaux des P. T. T.

En quittant le domaine technique, on constate

avec surprise que les Secrétaires Généraux de Préfecture (hors classe, échelle 31), surclassent les Inspecteurs Généraux des Ponts et Chaussées (échelle 29 b), et que l'Administrateur Général de la Radiodiffusion est placé hors échelle.

L'Inspecteur Général de l'Instruction Publique, l'Inspecteur Général des Finances, le Conseiller d'Etat sont à l'échelle 33 alors que l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées est à l'échelle 29, serré de près par l'Inspecteur Général du Travail, de l'Agriculture, de la Santé et de la Population (échelle 28).

Il serait facile de relever des anomalies aussi choquantes pour les autres grades des Mines et des Ponts et Chaussées. Il n'est pas possible, cependant, de ne pas souligner le classement à l'échelle 2 des agents de Bureau des Mines et des Ponts et Chaussées (actuellement échelle 5 a).

D'autre part, le projet de l'U.G.F.F. classe les Inspecteurs Généraux au niveau des Sous-Directeurs, les Ingénieurs en Chef au niveau des Directeurs départementaux d'autres services qui sont loin de correspondre à la même sélection de recrutement et de culture générale, les Ingénieurs ordinaires au-dessous des professeurs agrégés.

III. — LES PRINCIPES DU RECLASSEMENT DES CORPS TECHNIQUES.

Tout d'abord, il doit être tenu compte des allocations spéciales attribuées aux Ingénieurs des Mines par le décret du 7 juillet 1945, en compensation des indemnités que percevaient ces fonctionnaires avant l'intervention de l'ordonnance du 6 janvier 1945 portant réforme des traitements.

Ces allocations spéciales, dont le taux est sensiblement uniforme pour chaque catégorie de fonctionnaires (Inspecteurs généraux et Ingénieurs en Chef : 60.000 francs — Ingénieurs Ordinaires : 40.000 francs — Ingénieurs des Travaux publics de l'Etat : 10.500 francs — Adjointes Techniques : 7.500 francs), constitue un véritable complément de traitement, soumis à retenue pour la retraite et dont il a été tenu compte dans la détermination de l'indemnité de cherté de vie et de l'allocation provisionnelle, allouées aux fonctionnaires depuis juillet 1946 et janvier 1947.

Il en résulte un *déclassement total*, pour l'ensemble des fonctionnaires des Mines et des Ponts et Chaussées, déclassement d'autant plus inacceptable qu'il vient s'ajouter aux déclassements antérieurs infligés à ce personnel après la guerre de 1914-1918 (Commission Martin), et par l'ordonnance du 6 janvier 1945 qui a supprimé toute rémunération accessoire.

Les nouvelles échelles envisagées ne répondent nullement à la définition de la hiérarchie des traitements que donnait M. le Président du Conseil Bidault dans la lettre qu'il adressait, le 25 septembre 1946, au Président de la Commission de Reclassement des Rémunérations des Fonctionnaires : la hiérarchie des cadres et emplois, disait-il, doit s'établir « sur la base des critères de recrutement, de carrière, de formation professionnelle, de culture générale et technique, des responsabilités, des attributions, etc... et non sur celle des appellations. »

Les Ingénieurs des Mines et des Ponts et Chaussées, du fait de la sélection qui résulte pour eux du concours d'entrée et du classement de sortie de l'Ecole Polytechnique, ont rang d'agrégés (combien d'entre eux ont été reçus, et en très bon rang, à l'Ecole Normale Supérieure en même temps qu'à l'Ecole Polytechnique), alors que le projet de classement les assimile à d'autres fonctionnaires, techniques ou administratifs, qui ne peuvent prétendre qu'au rang de licenciés.

En second lieu, on ne saurait refuser aux Ingénieurs des Mines et des Ponts et Chaussées servant dans leur cadre normal des traitements analogues à ceux qu'ils reçoivent dans les principaux cadres de débouchés de leur Corps : la Société Nationale des Chemins de fer, l'Electricité de France, le Gaz de France, les Charbonnages de France.

Or, les rémunérations actuelles des cadres similaires des secteurs nationalisés sont très supérieures (environ 50 à 70 %) à celles des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

IV. — CONCLUSIONS.

Sans prendre parti dans la fixation des valeurs absolues des rémunérations qui seront fixées par le Gouvernement en tenant compte des possibilités budgétaires, les Ingénieurs des Mines et des Ponts et Chaussées demandent qu'il soit mis fin à la dévalorisation de leurs échelles dans le classement général des fonctionnaires, en tenant compte des deux éléments suivants :

a) Fixation des échelles, en tenant compte des allocations spéciales, soumises à retenue pour la retraite et constituant de véritables suppléments de traitement.

b) Assimilation avec les Ingénieurs similaires des secteurs nationalisés.

Ces principes, eu égard au coefficient proposé par l'U.G.F.F. pour les différents corps de fonctionnaires, se traduisent par nos propositions suivantes :

1° L'Ingénieur d'arrondissement doit débiter au coefficient 390 comme l'agrégé (au lieu de 340).

2° L'Ingénieur en Chef doit débiter comme le professeur, au coefficient 600, qui est en même temps le traitement maximum de chef de division de préfecture (440-600), qu'il surclasse en recrutement comme en responsabilité.

3° Le coefficient maximum de l'Ingénieur en Chef doit atteindre le maximum du Sous-Directeur d'Administration centrale, c'est-à-dire le coefficient 725, puisqu'il ne doit pas y avoir d'intermédiaire entre l'Ingénieur en Chef et le Directeur et qu'il surclasse les autres Directeurs départementaux.

4° L'Inspecteur Général, en conséquence des chiffres ci-dessus, et en comparaison du professeur titulaire de Faculté, doit être classé aux coefficients 750-800.

Il en résulte le tableau demandé ci-dessous :

10	390	580
16	600	725
16	750	800

Ces échelles doivent s'entendre, dans l'état actuel des règles statutaires concernant la rémunération des Ingénieurs.

Le statut particulier des Ingénieurs des Mines et celui des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, actuellement étudiés par la Direction de la Fonction Publique, prévoient un recouvrement partiel de deux échelles consécutives, en vue de respecter les dispositions de l'article 51 du statut général des Fonctionnaires (équivalence du rythme d'avancement dans les divers corps), ce qui doit entraîner, lors de l'application de ces statuts, un relèvement des plafonds des rémunérations des Ingénieurs ordinaires et des Ingénieur en Chef.

Le Président du P. C. M.,

R. BRINGER.



A titre d'information et après autorisation concertée donnée par les Ministres intéressés, nous publions, ci-dessous, le texte de la lettre adressée à M. le Vice-Président du Conseil, chargé de la Fonction Publique, par M. le Ministre des Travaux publics et des Transports, le 28 juin 1947, au sujet du reclassement des Fonctionnaires de son département.

Une lettre analogue a été adressée également le 8 juillet 1947 par M. le Ministre de la Production Industrielle à M. le Vice-Président du Conseil, chargé de la Fonction Publique.

• LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS,

à Monsieur le VICE-PRESIDENT DU CONSEIL
chargé de la Fonction Publique.

OBJET. — *Reclassement des Fonctionnaires du Ministère des Travaux Publics et des Transports.*

Au moment où le Gouvernement va être amené à résoudre le problème du reclassement général des Fonctionnaires de l'Etat, je tiens à appeler, de la façon la plus pressante, votre attention sur la situation des Fonctionnaires des Travaux publics et des Transports.

Ces fonctionnaires ont été profondément déclassés au cours des dernières années, comme mon prédécesseur et moi-même l'avons signalé à maintes reprises. Les Commissions chargées de reviser les traitements des Fonctionnaires de l'Etat après la guerre de 1914-1918, et notamment la Commission Martin, ont systématiquement fixé les traitements des Fonctionnaires des Ponts et Chaussées à des taux inférieurs à ce qu'ils auraient dû être, elles l'ont elles-mêmes reconnu, en raison des indemnités accessoires importantes que ces Fonctionnaires percevaient des collectivités locales.

Or, le régime des dites indemnités a été complètement bouleversé. Les Fonctionnaires des Ponts et Chaussées ont cessé, en 1941, de recevoir directement des collectivités locales des indemnités pour la rémunération des concours qu'ils leur apportaient, les versements des dites collectivités allant, à partir de cette date, dans un fonds commun, dont le Ministre des Travaux publics répartissait les ressources entre les agents suivant l'importance de leurs fonctions et la valeur des services rendus. Mais ce fonds commun a été supprimé par l'ordonnance du 6 janvier 1945 et remplacé par des primes de rendement, dont le volume est très inférieur aux indemnités auxquelles elles se substituent.

Le résultat c'est qu'à l'heure actuelle les indemnités perçues par les Fonctionnaires des Ponts et Chaussées, y compris l'indemnité de fonctions soumise à retenue, ne représentent plus, en pourcentage des traitements que la moitié de ce qu'elles représentaient en 1939.

Par conséquent, d'une part les Fonctionnaires des Ponts et Chaussées ont été déclassés au point de vue des traitements par rapport à la situation d'avant 1914 ; d'autre part, leurs indemnités, contre-partie de traitements systématiquement infériorisés, ont diminué de moitié en valeur relative. L'abaissement de la situation de ces fonctionnaires dans l'échelle des rémunérations publiques est donc évidente.

Or, la nécessité de revaloriser la position de ces Fonctionnaires ne me paraît pas contestable. Sans doute, entend-on fréquemment émettre, dans les temps présents, l'opinion que la fonc-

tion administrative prime la fonction technique et qu'en conséquence les fonctionnaires de l'ordre administratif doivent être mieux payés que les Fonctionnaires de l'ordre technique.

Cette thèse peut être fondée lorsqu'il s'agit de techniciens spécialisés. Dans les affaires de l'Etat, comme dans les affaires privées, il n'est probablement pas indiqué, en effet, de confier des emplois de haute direction à des techniciens trop spécialisés.

Mais, tel n'est absolument pas le cas des Fonctionnaires des Ponts et Chaussées. Non seulement leur technique est des plus variées, mais leur formation administrative est très poussée et les fonctions qu'ils occupent ont un caractère administratif et économique aussi important que leur caractère technique.

Par ailleurs, l'Administration des Travaux publics est depuis fort longtemps organisée sur la base d'une décentralisation extrêmement poussée, que rend possible la sélection sévère qui préside au recrutement de ses cadres et les traditions d'honnêteté et de dévouement bien assises parmi ceux-ci. En raison de cette décentralisation, qui n'est pas faite seulement sur la tête des Ingénieurs en Chef, mais qui se répercute jusqu'aux Ingénieurs T.P.E. subdivisionnaires, les Fonctionnaires des Ponts et Chaussées doivent faire face à des responsabilités personnelles étendues et possèdent une large initiative.

Ce sont donc, d'une manière générale, sous réserve bien entendu des inégalités individuelles qu'on rencontre chez eux comme dans tout autre corps, des hommes complets tant au point de vue de leur formation initiale que de l'expérience dont leur métier les a enrichis et du plein exercice des facultés humaines que ce métier requiert. Bien loin d'être des fonctionnaires de second ordre, ils méritent, au contraire, d'être classés parmi les premiers des agents de l'Etat.

Je voudrais également revenir, une fois de plus, sur la considération ci-après, que mon prédécesseur et moi-même avons à plusieurs reprises mise en lumière, et dont l'importance me paraît primordiale.

Le Ministère des Travaux publics, loin d'enfler ses effectifs, n'a cessé, depuis cinquante ans, de les comprimer. Le nombre des Fonctionnaires des Ponts et Chaussées a diminué de 38 % depuis 1891. L'effectif global du personnel titulaire des Travaux publics et des Transports a diminué de 13,5 % de 1914 à 1916. Cependant, le Ministère des Travaux publics et des Transports se trouve en présence d'une tâche d'une ampleur jamais égalée, du fait de la destruction des voies de communication pendant la guerre et du manque d'en-

retien, pendant la même période, de ce qui n'a pas été détruit.

Ceci est une preuve de la qualité et de l'efficacité du personnel des Travaux publics et des Transports. A l'heure où tout le monde reconnaît qu'un facteur essentiel du rétablissement du pays est l'allègement de son Administration, démesurément enflée depuis la guerre, n'y a-t-il pas là un exemple dont on pourrait s'inspirer avec fruit et qui devrait valoir aux fonctionnaires qui ont rendu possible un tel résultat une place éminente dans la hiérarchie administrative.

*
**

Or, j'ai de sérieuses raisons de craindre que les mesures en préparation concernant le reclassement général des fonctionnaires de l'Etat, non seulement ne revalorisent pas comme il conviendrait la situation des fonctionnaires techniques de mon Ministère, mais encore qu'elle aggrave leur position actuelle.

D'une part, en effet, vous m'avez fait tenir un « Inventaire des emplois de l'Etat » établi par la Direction de la Fonction publique, qui classe, dans de nouvelles échelles numérotées de 1 à 35 toutes les catégories de fonctionnaires. D'autre part, j'ai entre les mains un graphique représentant les « Propositions U. G. F. F. et Fédération Postale arbitrées par le Cabinet du Vice-Président Thorez ».

Je remarque que le premier de ces documents ne tient aucun compte des indemnités de fonctions attribuées aux fonctionnaires des Ponts et Chaussées ; ces indemnités sont cependant soumises à retenue pour la retraite et ont le caractère d'un véritable complément de traitement. Il ne s'agit pas d'indemnités de création récente et d'opportunité discutable, puisque celles attribuées aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées datent de 1906 et celles attribuées aux Ingénieurs T.P.E. et Adjoints Techniques de 1927. Elles trouvent leur entière justification dans le degré élevé de culture générale et technique exigé de ces fonctionnaires. N'en pas tenir compte fausse complètement la comparaison des situations actuelles et par suite l'établissement des nouvelles parités.

Je ne saurais, en aucune manière, souscrire aux conclusions de cet Inventaire, qui classe, par exemple, les Inspecteurs Généraux des Ponts et Chaussées au-dessous des Ingénieurs Généraux de l'Armement et des Pontres, alors que ces derniers sortent de l'Ecole Polytechnique dans un moins bon rang que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et accèdent beaucoup plus vite au grade d'Ingénieur Général.

Je ne saurais admettre davantage que les In-

généralistes en Chef des Ponts et Chaussées soient classés en dessous des Ingénieurs en Chef Régionaux des P. T. T. alors que l'importance de leurs fonctions et l'étendue de leurs responsabilités sont au moins égales.

Enfin, et pour me borner à ces quelques exemples, je trouve tout à fait inadmissible que les Agents de Bureau des Ponts et Chaussées, qui sont actuellement à l'échelle 5, soient abaissés à l'échelle 2.

Quant aux propositions de l'U.F.F.F. et de la Fédération postale arbitrées par le Cabinet du Vice-Président Thorez, je ne puis admettre non plus les parités qu'elles établissent. Je vous indique, ci-après, quelques-unes des notions qui doivent, à mon avis, être absolument respectées dans l'établissement d'un canevas d'ensemble des rémunérations publiques :

1° Les Ingénieurs T.P.E. de classe exceptionnelle ne devraient pas avoir un traitement inférieur à ceux des Inspecteurs centraux des régies financières, aux Professeurs certifiés et aux Inspecteurs des installations électromécaniques des

P.T.T., catégories auxquelles ils sont comparables.

2° La rémunération de début des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne devrait pas être inférieure à celle des Professeurs agrégés, auxquels on peut, sans aucun doute, les assimiler.

3° Le traitement maximum des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées doit être le sommet de l'échelle immédiatement au-dessous de celle des Directeurs et Directeurs Généraux d'Administration Centrale.

4° Le coefficient maximum des Inspecteurs Généraux des Ponts et Chaussées doit atteindre le coefficient maximum de la hiérarchie des fonctionnaires.

J'ai tenu, sans attendre les propositions que vous serez amené à faire en Conseil des Ministres, à vous faire connaître, dans ses grandes lignes, ma position très ferme sur cette question, car je ne pourrais pas donner mon adhésion à une solution d'ensemble qui ne serait pas conforme aux idées que je viens d'exprimer.

Jules MOCH.

Le Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

M. le Ministre des Travaux Publics avait demandé, le 15 mars 1947, l'avis du P. C. M. sur le projet de statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées élaboré par la Direction de la Fonction Publique.

Ce projet a donné lieu à plusieurs discussions tant au sein de l'Equipe Organisation qu'en réunion de Comité. Ces discussions ont abouti à un accord qui a permis au Président du P. C. M. d'adresser, le 3 juillet 1947, à M. le Ministre des Travaux Publics la lettre suivante, qui contient les observations du P. C. M. sur le projet de statut dont il s'agit.

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 15 mars 1947 vous avez bien voulu me demander d'examiner le projet de réforme du statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées élaboré par la Direction de la Fonction Publique et de vous faire connaître les observations auxquelles il donne lieu de la part de notre Association.

En vous remerciant d'avoir bien voulu nous demander cet avis, j'ai l'honneur de vous faire part des observations formulées par le « P.C.M. » : les unes sont d'ordre général, les

autres sont relatives à la rédaction de certains articles.

Au premier rang des préoccupations de notre Association figurent :

1°) Le souci de voir les Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées bénéficier d'une situation matérielle correspondant à celle couramment accordée aux techniciens ayant une formation et supportant des responsabilités équivalentes, tant dans l'industrie privée que dans les grands secteurs nationalisés : S. N. C. F., Electricité et Gaz de France, Houillères, etc... Nous tenons pour injustifiable la différence considérable existant actuellement avec les Ingénieurs de ces derniers secteurs dont les finances sont étroitement liées au budget de l'Etat.

On estimera sans doute qu'il n'appartient pas au statut particulier du Corps de formuler explicitement les principes de cette identité de traitement, mais il reste entendu que notre désir formel est d'obtenir celle-ci ; et notre adhésion à l'organisation prévue du corps en grades, classes et échelons suppose, en tout état de cause, que les rémunérations correspondantes seront équitablement calculées.

2°) La nécessité d'assurer aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées un avancement aussi ra-

pide qu'à leurs camarades des autres grands corps techniques de l'Etat ; à cet égard notre Corps est particulièrement défavorisé, tant pour l'accession au grade d'Ingénieur en Chef qu'à celui d'Inspecteur Général.

L'article 51 de la loi du 19 octobre 1946 — comme le rappelle d'ailleurs la lettre d'envoi de M. le Président du Conseil — impose que « les règlements propres à chaque Administration » soient établis de façon « à assurer dans toute la mesure du possible un rythme d'avancement comparable ». L'instruction parue au Journal Officiel du 3 avril 1947 précise d'ailleurs les mesures susceptibles de conduire à ce résultat.

Au cours des conversations que nos Représentants ont eus avec la Direction de la Fonction Publique, les dispositions ci-après avaient été envisagées pour l'application de l'article 51 :

— le titre d'Ingénieur en Chef étant dorénavant réservé en principe aux Chefs de Service, la proportion d'Ingénieurs en Chef dans les administrations autres que les Ponts et Chaussées serait sensiblement réduite. Toutefois, en raison de la structure de notre Corps, adaptée aux nécessités d'un bon fonctionnement des services, il est à craindre que cette proportion y reste encore plus faibles qu'ailleurs.

— les échelles de traitement des différents grades se recouvriraient largement, de façon que l'Ingénieur ne pouvant, faute de postes disponibles, être nommé Ingénieur en Chef (ou l'Ingénieur en Chef ne pouvant être nommé Inspecteur Général) reçoivent un traitement presque équivalent à celui que leur aurait conféré leur promotion. En d'autres termes les proportions d'effectifs et les traitements correspondant aux diverses classes et grades devront être calculés de telle façon que, pour tous les Corps d'Ingénieurs de même formation, ayant une valeur et des responsabilités équivalentes, les traitements moyens de base à âge égal soient équivalents. Cette mesure est indispensable pour assurer aux Corps des Ponts et Chaussées l'égalité de rythme d'avancement prévue par l'article 51 du Statut Général ; elle permettra également à l'Administration Supérieure d'exercer un choix assez large dans la nomination des Chefs de Service sans défavoriser trop gravement ceux qui en seront exclus.

Les dispositions inscrites au projet de statut particulier qui nous est soumis (notamment la possibilité pour les Ingénieurs de 2^e classe de devenir Ingénieur en Chef) peuvent permettre de réaliser les mesures qui précèdent. Pour mieux marquer le sens de la réforme prévue nous demandons que la dénomination de « clas-

se exceptionnelle » soit conférée à la classe supérieure des Ingénieurs Ordinaires. Nous insistons également sur le fait que les derniers échelons du grade d'Ingénieur en Chef devront permettre une compensation analogue pour les fonctionnaires n'accédant pas au grade d'Inspecteur Général, et nous nous réservons de demander, s'il en est besoin, la création d'une classe exceptionnelle d'Ingénieurs en Chef pour assurer le respect de l'article 51 du Statut Général. En définitive, c'est seulement lorsque seront précisés certains chiffres (effectifs des classes, échelles de traitement, importance et régime des primes de rendement), que notre Association pourra apprécier leur portée en connaissance de cause. Nous devons donc, pour le moment, nous borner à marquer notre désir de voir respecter, à notre égard, les dispositions de l'article 51 de la loi du 19 octobre 1946.

Outre ces observations de portée générale, notre Association formule, à l'égard de la rédaction des divers articles du projet, les remarques ci-après :

Nous souhaiterions que soit donnée, dans l'article 1^{er} plutôt qu'une énumération trop limitative de « cadres » dont la définition paraît imprécise l'indication générale des attributions du Corps des Ponts et Chaussées, dont nous comptons vous présenter prochainement un projet de rédaction.

L'article 1^{er} serait suivi d'un article 1 bis, relatif à l'organisation et l'administration du Corps.

Pour les articles 3, 4 et 5, le P. C. M. propose la rédaction indiquée en annexe.

En ce qui concerne les articles 7 et 8. le P. C. M. n'élève pas d'objections fondamentales. Il demande toutefois que soit prévue l'éventualité où le nombre de candidats provenant des Ingénieurs des Travaux et reconnus aptes à l'emploi d'Ingénieurs serait insuffisant pour que les proportions prévues soient respectées. J'insiste sur le fait que notre Association n'entend nullement, en formulant cette réserve obtenir par une voie détournée la réduction de la proportion d'Ingénieurs provenant du cadre subalterne ; elle est au contraire entièrement favorable à l'accession des Ingénieurs des Travaux au grade d'Ingénieur, et souhaite que les plus complètes garanties soient données aux Ingénieurs des Travaux sur l'organisation et le programme du concours, par toutes dispositions appropriées.

A propos des articles 9 et 12 nous croyons devoir insister sur la réserve déjà formulée plus

haut. Les dispositions prévues peuvent être acceptables mais sous réserve que les échelles de traitement et les proportions d'Ingénieurs admises dans les différentes classes soient fixées de façon satisfaisante. Nous craignons que les règles d'avancement formulées dans les dits articles et qui conduiront l'Ingénieur de classe exceptionnelle issu de l'Ecole Polytechnique à atteindre vers 40 ans le maximum de traitement permettent difficilement de réaliser ce que nous avons proposé plus haut : l'offre aux Ingénieurs n'accédant pas ou accédant tardivement au grade supérieur d'une carrière parallèle à celle qu'ils auraient eue dans ce grade. Pour la même raison, il est évident que les proportions « standard » de moitié entre les différentes classes, envisagées par les Instructions du 3 avril 1947, ne s'auraient s'appliquer au Corps des Ponts et Chaussées. Il devra d'ailleurs rester possible de réviser ces proportions dans l'avenir, s'il y a lieu, de façon que les dispositions de l'article 51 restent constamment respectées.

Notre Association est défavorable à la nomination directe, prévue par l'article 12, d'un Ingénieur de 1^{re} classe au grade d'Ingénieur Général.

Pour l'ensemble des dispositions relatives à l'avancement et au recrutement, elle propose, sous les réserves ci-dessous, la présentation adoptée en annexe, qui lui paraît plus méthodique.

Enfin, nous souhaiterions vivement voir inclure dans le statut particulier, conformément à l'article 2 du statut général une dérogation à l'article 118 du même statut relatif à la mise en disponibilité pour convenances personnelles ; nos Camarades Ingénieurs des Mines ont demandé que la durée de cette mise en disponibilité soit portée à trois ans et renouvelable, et le Rapporteur au Conseil Général des Mines a formulé à cet égard l'avis suivant : « une telle restriction (la limitation à trois mois) ne peut que nuire considérablement aux intérêts de l'Economie Française ; il est en effet conforme aux intérêts de cette économie que les Ingénieurs des Mines puissent entrer au service de la grande industrie, y apporter le sens de l'intérêt général et de dévouement au bien public qu'ils ont acquis dans l'Administration où ils apportent leur expérience de la gestion et de l'activité des grandes entreprises privées. Nous rappelons ici que les grands techniciens de l'Administration Anglaise sont précisément recrutés parmi les Ingénieurs ayant fait leur preuve dans l'administration privée ». Nous faisons nôtre cette manière de voir et demandons l'inscription d'une dérogation dans le statut particulier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments respectueusement dévoués.

R. BRINGER.

LISTE DES MEMBRES DE NOS CORPS

La convenance de renseigner au plus tôt tous nos Camarades sur les importantes questions qui les préoccupent et sont actuellement de toute actualité, nous ont conduit à faire paraître exceptionnellement le Bulletin du P. C. M. en Juillet.

Le présent numéro remplace donc celui qui de-

vait paraître en Septembre ; le prochain numéro ne paraîtra qu'en Octobre. Il contiendra la liste des membres de nos Corps, liste pour laquelle nous accepterons les rectifications jusqu'au 1^{er} Septembre 1947.

La retraite des Ingénieurs du cadre latéral

La liquidation des retraites des Ingénieurs du cadre latéral donne lieu à des plaintes justifiées en raison des délais fort longs apportés à la délivrance des titres de pension.

Il faut en rechercher le motif principal dans la complexité même des textes à appliquer. Une solution avait été proposée par M. le Ministre des Travaux publics et des Transports tendant à faire bénéficier les agents du cadre latéral des dispositions de l'article 72 de la loi du 14 avril 1924 (voir bulletin du P. C. M. de juin 1946, page 19). Le Ministre des Finances n'a pas cru devoir accueillir une telle mesure.

Il nous a paru qu'à l'occasion du projet de loi sur la réforme des finances locales, il était possible de reprendre la question.

On trouvera ci-après le texte de la note qui a été remise à M. le rapporteur du dit projet de loi auprès de qui une démarche concertée a été faite le 4 juillet 1947 par les représentants du P. C. M. et du syndicat des Ingénieurs des T. P. E.

Cette proposition a reçu le meilleur accueil et on peut espérer qu'une suite favorable lui sera réservée par le Parlement. Un avenir prochain nous fixera.

NOTE au sujet de la liquidation des retraites du personnel du cadre latéral des Ponts et Chaussées

L'acte dit loi du 15 octobre 1940 ainsi que les divers textes pris pour son application, validés par l'ordonnance n° 45-368 du 10 mars 1945 du Gouvernement provisoire de la République a rattaché les services de la voirie départementale et vicinale (Service Vicinal) à l'Administration des Ponts et Chaussées dans tous les départements.

Un décret en date du 26 octobre 1940 a fixé les modalités suivant lesquelles sera réalisé ce rattachement. L'art. 10 de ce décret stipule qu'à compter du jour où les fonctionnaires du Service Vicinal sont incorporés dans l'administration des Ponts et Chaussées (cadre latéral) ils sont assujettis au régime des pensions civiles des fonctionnaires de l'Etat suivant les modalités qui seront fixées par décret.

Ce décret intervenu le 29 juin 1943 précise dans son article premier que « les droits à pension des fonctionnaires et agents titulaires du Service Vicinal devenus fonctionnaires de l'Etat en application de la loi du 15 octobre 1940 et retraités postérieurement au 31 juillet 1941 sont déterminés conformément aux dispositions de l'article 107 de la loi du 31 décembre 1937 ».

« Toutefois, la rémunération totale des services résultant de l'application du précédent alinéa ne pourra être inférieure au montant de la pension et de ses accessoires qui auraient été attribuée aux intéressés par le régime local des retraites pour l'ensemble de leur carrière. Le complément de pension pouvant éventuellement résulter de cette disposition s'ajoutera à la pension payée par l'Etat ».

L'article 107 dont il s'agit a pour objet notamment de régler, au point de vue de la

retraite la situation des Fonctionnaires qui, avant leur entrée au service de l'Etat, ont accompli des services départementaux ou communaux. Il admet la prise en compte pour la constitution du droit à pension, tant au titre du régime local qu'au regard de la loi du 14 avril 1924 sur le régime des pensions civiles de l'Etat, de l'ensemble des services rendus le droit à pension étant déterminé d'après les règles fixées dans chacun des régimes en cause. La rémunération de ces services (1), par contre, est effectuée par deux pensions juxtaposées et indépendantes l'une afférente aux services locaux, l'autre aux services de l'Etat.

Le deuxième paragraphe de l'article 1° du décret du 29 juin 1945 susvisé rend nécessaire une comparaison entre le produit de la liquidation des deux pensions concédées selon les règles précitées et celui de la pension et de ses accessoires décomptés pour l'ensemble des services, en application du règlement de la caisse départementale de retraites.

Or, l'application de ces différents textes se révèle longue, compliquée et même difficile au point que de nombreux agents du Service Vicinal admis à la retraite depuis longtemps attendent encore la liquidation de leur pension. Cette situation est tout à fait regrettable surtout dans les circonstances actuelles.

Une solution a déjà été proposée par M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports

(1) Si l'intéressé a servi dans plusieurs départements, avant de devenir fonctionnaire de l'Etat, ses services locaux seront rémunérés par autant de pensions qu'il y aura de caisses de retraites intéressées.

qui, dans une lettre du 30 avril 1945 à M. le Ministre des Finances, a demandé que soit examinée la possibilité d'appliquer aux agents du cadre latéral l'article 72 de la loi du 14 avril 1924 concernant les services rendus dans les cadres locaux des administrations des colonies ou pays de protectorat.

Aux termes de cet article la pension est servie par l'Etat sauf reversement par l'administration locale de la portion des arrérages mise à sa charge.

Le Ministre des Finances n'a pas accueilli cette proposition.

Quoiqu'il en soit il importe de faire aboutir une réforme vivement désirée par l'ensemble du personnel du cadre latéral des Ponts et Chaussées et qui est parfaitement légitime.

Le projet de loi sur la réforme des finances locales en instance devant le Parlement en offre l'occasion. L'un de ses articles prévoit que sont mises à la charge exclusive de l'Etat un certain nombre de dépenses, auparavant supportées par les départements et en particulier :

« Les traitements et les *retraites* des chefs-cantonniers et cantonniers de la voirie départementale.

Dès lors il apparaît que l'Etat devrait également prendre à sa charge suivant une procédure simple inspirée de l'article 72 de la loi du 14

avril 1924 la liquidation des retraites du personnel du cadre latéral des Ponts et Chaussées sauf bien entendu pour les départements à verser dans la Caisse du Trésor la part qui leur incombe, calculée dans les conditions fixées par le décret du 29 juin 1943.

La liquidation des retraites des intéressés s'en trouverait ainsi facilitée, hâtée, en même temps qu'elle conduirait à la délivrance d'un seul titre de pension.

Le Ministre de l'Intérieur envisagerait favorablement la réalisation d'une telle mesure par la voie du projet de loi en question et le Comité technique de la vicinalité a émis un vœu en ce sens.

L'article additionnel à y introduire pourrait être le suivant :

« Les retraites des anciens agents des services « vicinaux, versés dans le cadre latéral des « Ponts et Chaussées en exécution de la loi valide du 15 octobre 1940, et celles de leurs « ayants-cause, sont liquidées en faisant masse « tant des services accomplis pour le compte « des départements que pour le compte de « l'Etat, sous réserve du versement au Trésor « par les départements des arrérages qui leur « incombent, calculés conformément au décret « du 29 juin 1943. »

DEMANDE D'INGÉNIEURS FRANÇAIS POUR LE VÉNÉZUÉLA

L'Ambassade du Vénézuéla fait connaître le désir de la « *Corporacion venezolana de Fomento* » de s'attacher le concours de plusieurs Ingénieurs Français. Les techniciens recherchés sont les suivants :

— Cinq Ingénieurs-Hydrauliciens possédant une grande expérience, sur le plan théorique et pratique, en matière d'irrigation du sol par dérivation directe ou par pompes. *Age* : de 30 à 60 ans. *Langues* : espagnol, anglais ou italien. *Appointements* : jusqu'à 2.200 bolivares mensuels ; les intéressés devraient fournir des références sur leurs travaux, le genre des opérations

effectuées dans ce domaine en précisant et en remettant si possible, tous documents sur celles-ci et notamment sur les frais engagés pour chaque opération.

— Cinq Ingénieurs spécialisés dans l'hydrologie et, en particulier, l'installation des stations destinées à mesurer le volume des cours d'eau. *Age* : de 30 à 60 ans. *Langues* : espagnol, anglais ou italien. *Appointements* : jusqu'à 1.400 bolivares mensuels.

Pour tout renseignement, s'adresser à la Direction du Personnel (1^{er} Bureau), au Ministère des Travaux Publics.

Composition des Équipes d'Études du P. C. M.

<i>Equipes</i>	<i>Chefs d'Equipe.</i>	MEMBRES
<i>Personnel et recrutement.</i>	M. GENET.	MM. DURAND-DUBIEF, DELAIGUE, Louis MARTIN, RITTER et THIRION.
<i>Traitements Rémunération.</i>	M. ISSARTE.	MM. ARRIBEAUTE, DAUVERGNE, MACAREZ, RENOUX et VIEILLARD.
<i>Méthodes.</i>	M. GENET.	MM. ALLAIS, BAUDET, René DURAND, SIMON et TRINCHÉ.
<i>Culture des Ingénieurs. Enseignement.</i>	M. COYNE.	MM. BOUZOU, CACHERA, DECELLE, FISCHESSE, MICHEL, STAHL, SUDER.
<i>Fonction Publique. Statut des Ingénieurs.</i>	M. LIPMANN.	MM. ARRIBEAUTE, COQUAND, DAUVERGNE, LESIEUX, MACAREZ, Bernard RENAUD, SINDZINGRE, THOREL et VIEILLARD.
<i>Air.</i>	M. NETTER.	MM. ALBERT, FILIPPI, MAZEN et VIEILLARD.
<i>Reconstruction.</i>	M. BAUDET.	MM. CARPENTIER, FERON, GARNIER et LIZÉE.
<i>Sports.</i>	M. MACAREZ.	MM. DELAIGUE, JOUVENT, LAMBERT et VANDANGE.
<i>Agriculture, Distributions d'eau.</i>	M. DESVIGNES.	MM. CHASTE, LEROY, Bernard RENAUD et VANDANGE.
<i>Documentation administrative et Technique.</i>	M. SIEGFRIED.	MM. ALLAIS, ARRIBEAUTE, DECELLE, DUGAS, Robert LÉVI et PAOLI.
<i>Questions sociales.</i>	M. LESIEUX.	MM. BASEILHAC, COURBON, COYNE, DETGEUF, LE GORGEU et VIEILLARD.
<i>Electricité.</i>	M. MACAREZ.	MM. BASEILHAC, LONG-DEPAQUIT et MARY.
<i>Logement.</i>	M. LIZÉE.	MM. BERNASSE, DOLLET, DUCREUX et OLIVIER.
<i>Tournées.</i>	M. COR.	MM. DEUTSCH, Robert LÉVI, MORISSON, PAOLI et RITTER.

Dans votre propre intérêt faites nous connaître avant le 1^{er} Septembre 1947, votre changement de situation administrative ou d'adresse

NOTES TECHNIQUES

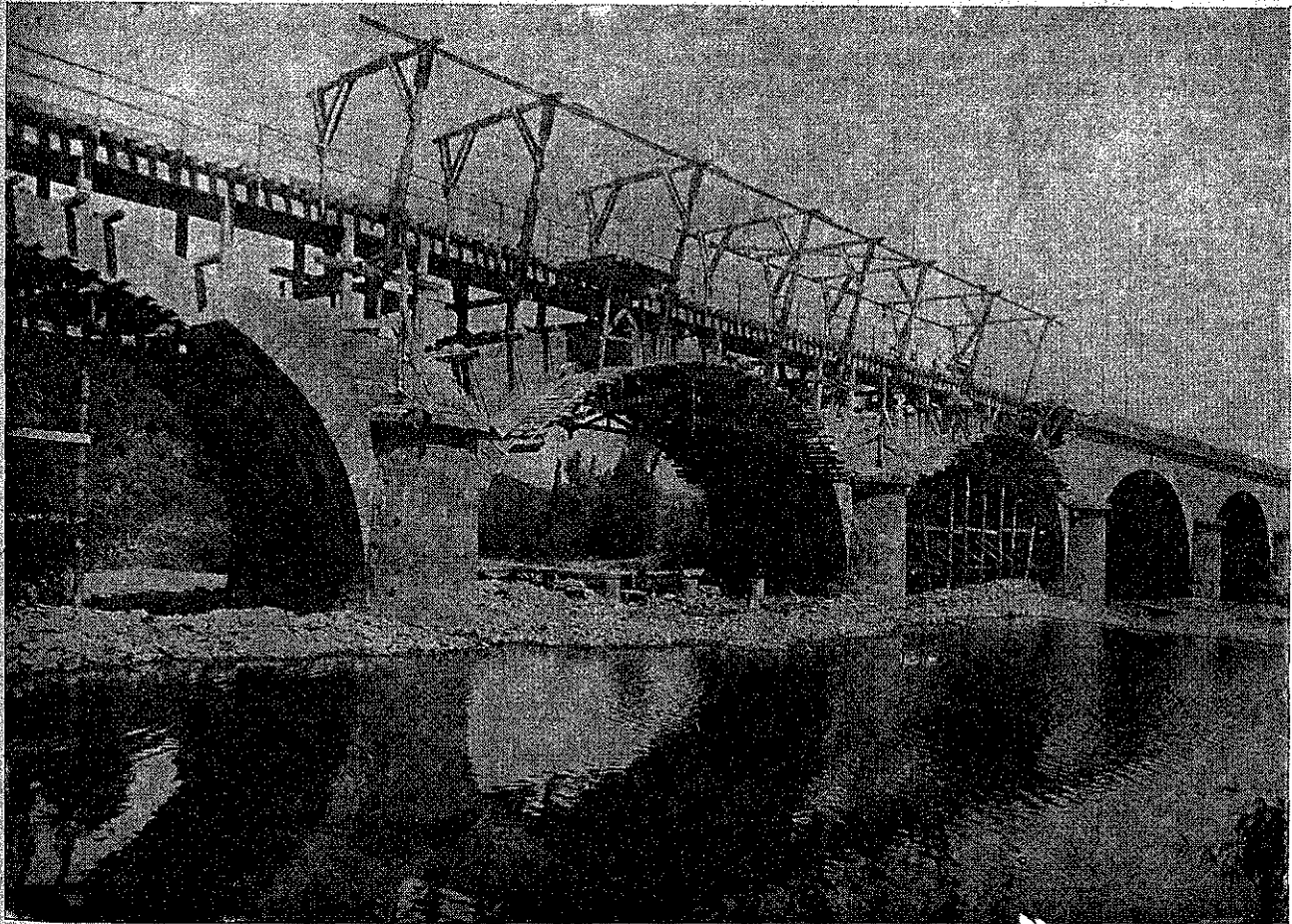
**RECONSTRUCTION DU PONT DE CASTELNAUD-FAYRAC
sur " La Dordogne "**

HISTORIQUE DE LA DESTRUCTION.

Le chemin départemental n° 57 franchit la Dordogne à Castelnaud-Fayrac, sur un pont en maçonnerie à deux voies comportant 7 arches en anse de panier de 20 mètres chacune d'ouverture.

PONT PROVISOIRE.

Dès la cessation des hostilités dans la région (août 1944), le Service des Ponts et Chaussées entreprit le désenclavement des populations de la rive gauche de la Dordogne, par la construction d'une passerelle pour piétons et véhicules à



PONT DE CASTELNAUD-FAYRAC SUR LA DORDOGNE
VUE DE DÉTAIL, PRISE D'AMONT.

Au mois de juin 1944, un groupe de la Résistance (groupe Carlon) était établi sur les coteaux qui dominent le bourg de Castelnaud. Le 22 juin, à l'annonce de l'arrivée d'une colonne allemande, ce groupe fit sauter les trois arches rive gauche de l'ouvrage, créant dans celui-ci une brèche de 70 mètres environ.

bras, qui fut livrée à la circulation le 6 octobre 1944.

Mais cet ouvrage inaccessible aux véhicules ordinaires ne répondait pas aux besoins de la circulation locale par suite de l'éloignement des autres points de passage sur la Dordogne à l'amont et à l'aval.

Il importe en conséquence de réaliser un pont provisoire permettant le passage des camions de 10 T. en raison de la présence sur la rive gauche d'établissements industriels importants notamment d'une ballastière, d'une fabrique d'agglomérés et de mines de lignite.

Par ailleurs, il fut décidé que la reconstruction définitive de l'ouvrage ne serait pas différée, ce qui conduisit l'Administration à rechercher, pour la construction du pont provisoire une solution aussi économique que possible, consistant à lier la construction de cet ouvrage à la reconstruction du pont définitif, par un appel d'offres unique auprès de diverses entreprises.

Un entrepreneur présenta un projet suivant un principe précédemment étudié par l'Administration. Ce projet qui comportait le maximum de sécurité, se révéla à l'appel d'offres le plus

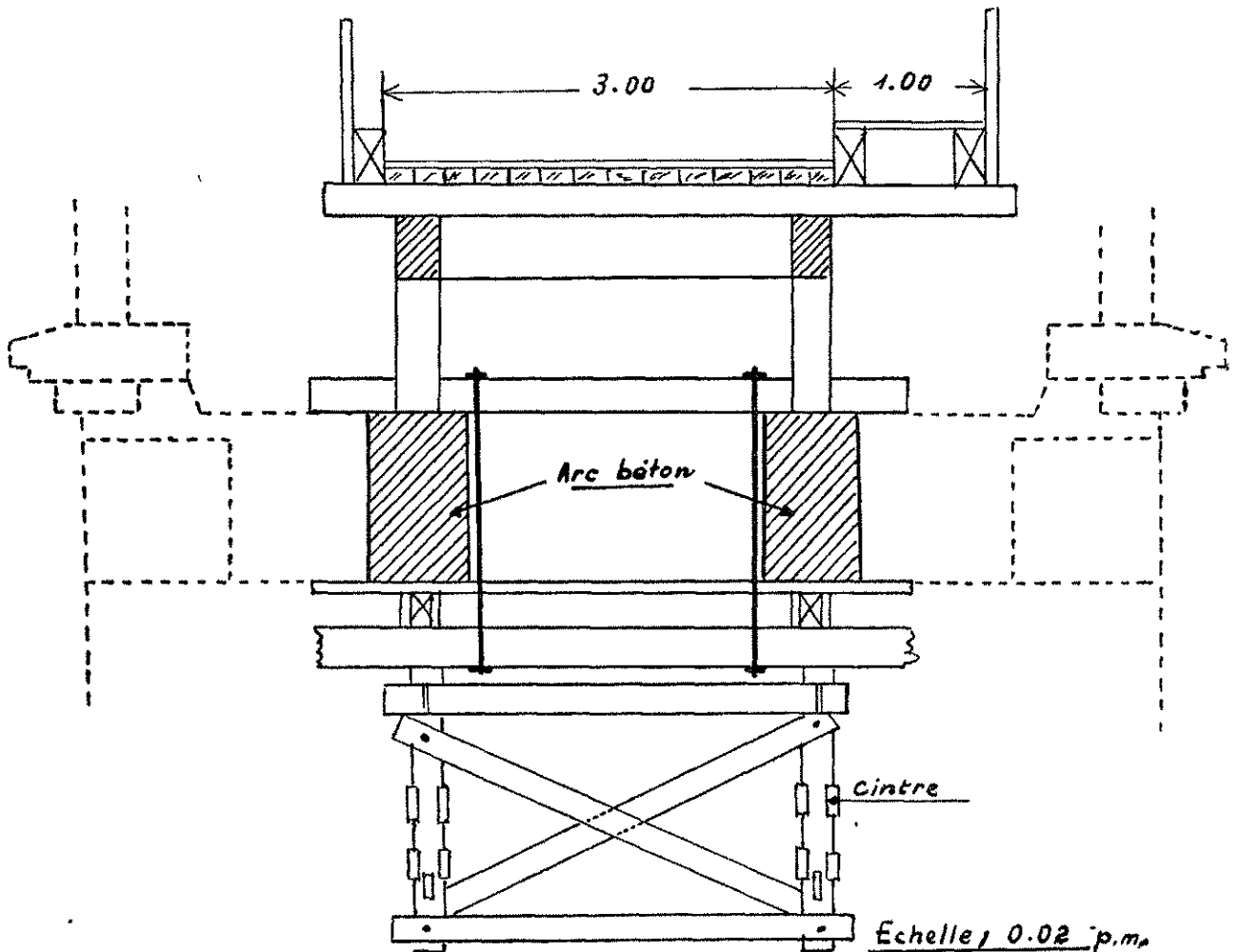
économique. Il fut en conséquence adopté et mis à exécution.

La solution consiste à construire sur chaque voûte détruite jusqu'au niveau des naissances, deux anneaux de voûte en béton légèrement armé. Ces anneaux ont une épaisseur de 0 m. 60 et les courbes d'intrados et d'extrados profilent exactement avec les voûtes définitives en maçonnerie auxquelles ils resteront incorporés. L'espacement de 2 m. 60 d'axe en axe admis, divise la voûte en trois anneaux de maçonnerie de 2 m. de largeur, y compris les bandeaux en pierre de taille pour les anneaux extrêmes. Cet espacement convient également pour l'établissement d'un pont provisoire à une voie de 3 m. de largeur.

Les deux arcs ont été construits sur un échafaudage comportant 2 cintres relativement légers (un sous chaque arc — voir croquis n° 1 ci-contre).

CROQUIS N° 1

PONT PROVISOIRE.



Le pont provisoire de 70 m. de longueur réalisé avec les deux arcs en béton comme support, est constitué, ainsi que le montrent les photographies et les croquis ci-contre par un plateau en madriers reposant sur un solivage en poutrelles de chêne réparties sur deux poutres longitudinales en béton armé supportées elles-mêmes par des poteaux encastrés dans les arcs et reliés en tête par une entretoise également en béton armé.

Le tablier du pont provisoire, calculé pour le passage des camions de 10 T., a été placé à une hauteur suffisante pour permettre au-dessous la reconstruction des voûtes en maçonnerie, sans interruption de la circulation. L'ensemble présente toute garantie au point de vue résistance et sécurité de la circulation, les piétons disposant par ailleurs d'un trottoir de 1 m. de largeur.

La dépense de construction du pont provisoire est évaluée, sur la base des prix de mai 1945 et non compris les arcs inclus dans le coût de l'ouvrage définitif, à 295.115 francs.

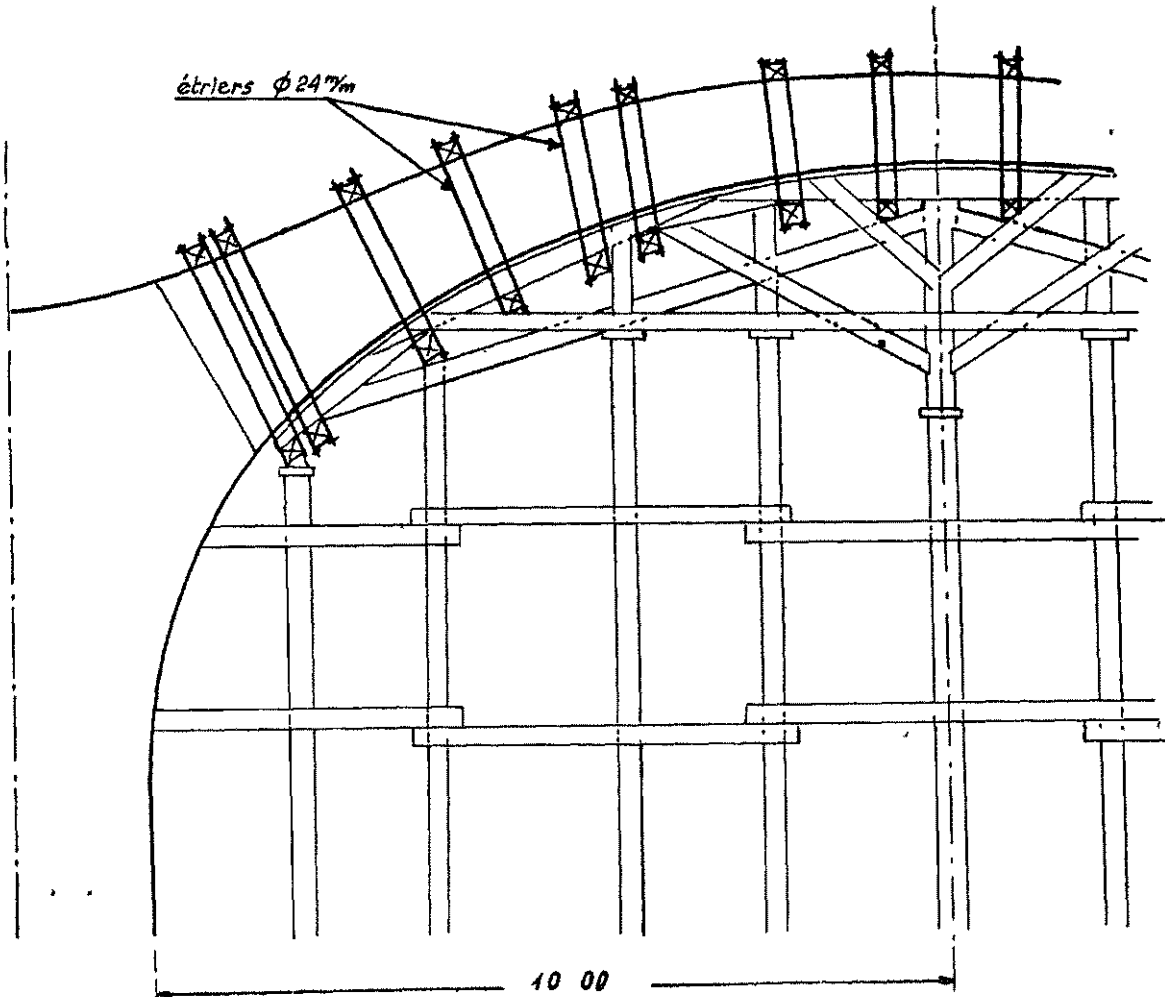
Il est à remarquer que sur un total de 129 m³ de béton mis en œuvre, 95 m³ sont incorporés dans l'ouvrage définitif et viennent en déduction du cube des maçonneries à reconstruire. L'intrados des arcs en béton restant seul apparent sur la douelle des voûtes, l'aspect d'ensemble de l'ouvrage n'est en rien modifié.

Commencé le 2 juillet 1945, le pont provisoire fut livré à la circulation le 4 janvier 1946. Si l'on tient compte que les difficultés d'approvisionnement des bois ont retardé la marche du chantier de 2 mois, on peut estimer qu'en temps normal un délai de 3 mois eût été suffisant pour rétablir la circulation des véhicules.

CROQUIS N° 2

PONT DEFINITIF.

Position des cintres légers pour la construction des anneaux extrêmes et des cintres des voûtes.



PONT DÉFINITIF.

L'ouvrage définitif est en reconstruction sous le pont provisoire sans interruption ni gêne pour la circulation. Hors du gabarit du pont provisoire et s'appuyant sur les arcs en béton, des portiques ont été établis pour supporter un monorail destiné à la manutention des pièces lourdes telles que voussoirs et plinthes.

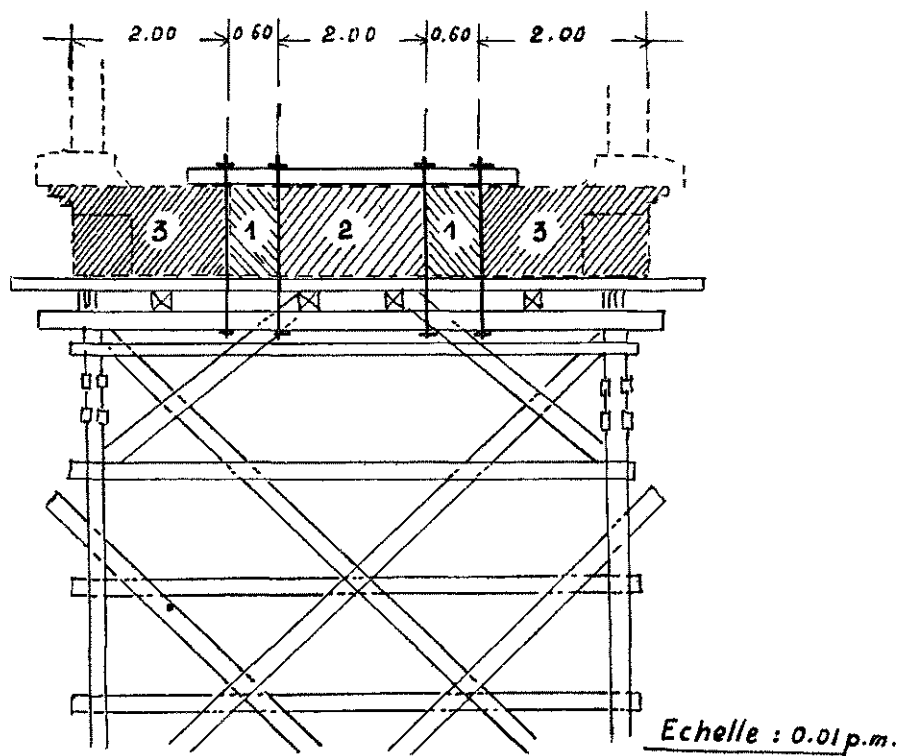
La technique adoptée s'est révélée particulièrement avantageuse puisqu'il a suffi pour chaque voûte de deux cintres légers suspendus aux arcs par l'intermédiaire de poutres de sus-

Les travaux ont été conduits de la manière suivante :

- 1°) Construction sur les trois arches des anneaux centraux,
- 2°) Construction pour chaque voûte de l'anneau aval puis de l'anneau amont.

Le système adopté pour la suspension des cintres a permis d'une part, le décintrement progressif par action sur les écrous des étriers de suspension et d'autre part l'utilisation de l'ensemble du coffrage après abaissement, pour le rejointement des douelles des voûtes.

CROQUIS N° 3



pension, pour construire successivement les anneaux en maçonnerie de 2 m. de largeur dont il a été question plus haut.

Les cintres appuyés d'autre part sur les échafaudages en rivière déjà employés pour les 2 arcs, restèrent dans leur position initiale sous les arcs, (croquis N° 1) pour la construction des anneaux centraux, puis furent déplacés sous les bandeaux (croquis N° 2) pour la construction des anneaux de tête.

Le cube des bois de charpente, mis en œuvre pour les 3 voûtes reconstruites est de :

Cintres (6)	20 m ³
Vaux	14 m ³
Couchis	30 m ³
Rondins d'échafaudage	20 m ³
Madriers d'échafaudage	20 m ³

Total 104 m³

La reconstruction de l'ouvrage définitif a été commencée le 1^{er} mars 1946. Les maçonneries devaient être terminées le 1^{er} décembre 1946 et la mise en service du pont reconstruit était prévue pour le début de janvier 1947. Le montant de la dépense pour la reconstruction de l'ouvrage devait être de l'ordre de : SEPT MILLIONS de Francs.

CONCLUSION. :

La technique adoptée pour la reconstruction du pont de Castelnaud s'est révélée en définitive très avantageuse à tous points de vue : Economie, Commodité et rapidité malgré les difficultés rencontrées pour l'approvisionnement du chantier en bois équarris et pierre de taille.

NAISSANCES

Notre Camarade Raymond DEVOUGE, Ingénieur des Ponts et Chaussées, nous a fait part de la naissance de son fils Jean-Baptiste.

Nous avons appris la naissance, le 4 mai 1947, de *Véronique* BOUZOU, fille de notre Camarade Albert BOUZOU, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Montbéliard.

Notre Camarade Guy GRATTESAT, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Saint-Brieuc, nous a fait part de la naissance de son fils *Bernard*.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

MARIAGE

Notre Camarade Raymond LAZARD, Ingénieur des Ponts et Chaussées, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Eleanor WHYTE SMITH, célébré à New-York, en mai 1947.

Notre Camarade Louis DESVIGNES, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Angers, nous a fait part du mariage de son fils René, Ingénieur des Arts et Manufactures, avec Mademoiselle Françoise POINSSOT. La bénédiction nuptiale a

été donnée, en l'église Saint François-Xavier à Paris, le 1^{er} juillet 1947.

Notre Camarade ETIENNE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Lille, nous a fait part du mariage de son fils, Gérard, avec Mademoiselle Maryvonne LE DIVELLEC. La bénédiction nuptiale a été donnée le 12 juillet 1947, en l'église Notre-Dame de Passy, à Paris.

Nos félicitations et vœux de bonheur aux jeunes époux.

DÉCÈS

Le P. C. M. a reçu un faire-part de la mort de Madame Georges CLAISE, décédée le 24 juin 1947 à Paris. La défunte était la veuve de notre Camarade Georges CLAISE, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées.

Nous avons appris le décès, survenu le 28 juin 1947, de M. Louis VASSEUR, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite.

Nous présentons aux familles des défunts l'assurance de notre sympathie attristée.

Voir page suivante pour le paiement des cotisations de l'Exercice 1946-1947.

Nous insistons vivement auprès de nos camarades pour qu'ils se mettent sans plus de retard en règle avec la Caisse du P. C. M.

AVIS IMPORTANT

PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1946-47

Le taux des cotisations de l'Exercice 1946-1947 avait été précédemment fixé à titre provisoire aux sommes indiquées ci-dessous. A la suite des décisions prises par les Assemblées Générales du 4 Mai 1947, le taux des cotisations est fixé définitivement aux sommes ci-après pour le dit Exercice, qui comporte exceptionnellement 14 mois :

	Taux provisoire	Taux définitif
<u>Inspecteurs Généraux :</u>		
en activité	650 fr.	875 fr.
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires	350	440
en retraite	125	220
<u>Ingénieurs en chef :</u>		
en activité	500	700
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires	250	350
en retraite	100	175
<u>Ingénieurs ordinaires :</u>		
en activité	350	440
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires	175	220
en retraite	70	110
<u>Ingénieurs à titre provisoire</u>	125	175
<u>Ingénieurs Élèves</u>	75	90

Les Sociétaires qui n'ont pas encore payé leur cotisation pour l'Exercice 1946-1947 ou qui l'ont payée sur le taux qui, antérieurement, avait été provisoirement fixé à une somme inférieure, sont instamment priés de se mettre en règle avec la Caisse du P. C. M.

La somme due est afférente au grade au 1^{er} Novembre 1946 pour les anciens Sociétaires et au grade au moment de l'inscription pour les nouveaux Sociétaires.

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

