

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES & DES MINES

BULLETIN  
DU

**P.C.M.**

SIEGE SOCIAL  
ECOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSÉES  
28, Rue des Saints Pères, PARIS



LE VIADUC DE NOGENT-SUR-MARNE

# P. C. M.

## Composition du Comité et des Sous-Comités à la suite des élections du 14 Mars 1948

### Comité d'Administration

#### A. — BUREAU.

*Président* : M. Raymond BRINGER, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Melun ;

*Vice-Présidents* : M.M. DAUVERGNE, Inspecteur Général des Mines, 244, Boulevard St-Germain à Paris-7° ;

GUERBIGNY, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 105 bis, boulevard de la Reine, à Versailles ;

MACAREZ, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue de Milan à Paris-9° ;

*Secrétaire* : M. DURAND-DUBIEF, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 24, rue du Renard, à Paris-4° ;

*Secrétaire-Adjoint* : M. FISCHESSE, Ingénieur en Chef des Mines, 60, boulevard St-Michel à Paris-6°.

*Trésorier* : M. Jean COURBON, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 28, rue des Sts-Pères à Paris-7°.

#### B. — MEMBRES.

##### MM.

BASEILHAC, Ingénieur en Chef des Mines, 30, boulevard des Écoles à Lille (Nord) ;

BOUILLOT, Ingénieur en Chef des Mines, 6, avenue de Meknès à Rabat (Maroc) ;

BOUZOU, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Fontainebleau (Seine-et-Marne) ;

BRUNOT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 8, rue Leneveux, à Paris-14° ;

BUTEAU, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, à Paris-7° ;

CACHERA, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 13, rue Littré, à Bourges (Cher) ;

CARPENTIER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 6, rue de la Préfecture, à Epinal (Vosges) ;

CASSARD Emile, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 25, rue Georges-Clémenceau, Mont-St-Aignan (Seine-Inférieure) ;

CAUDRELLIER-BENAC, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 7, rue de Beauvais, à Senlis (Oise) ;

CONCHE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite, 26, avenue Georges-V, à Paris-8° ;

COR, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, à Paris-7° ;

COUTEAUD, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Port de Marseille, 1, quai de la Joliette, à Marseille (Bouches-du-Rhône) ;

CURET, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, rue O'Quin, à Pau (Basses-Pyrénées) ;

DOLLET, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Meaux (Seine-et-Marne) ;

DORCHE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 16, rue Mayet, à Paris-6° ;

DUBROCA, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 3 rue Lordal, à Tarbes (Hautes-Pyrénées) ;

DUMARD, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 25, rue de Rémusat, à Paris-16° ;

JACQUINOT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 41, rue de Lévis, à Paris-17° ;

LE BESNERAIS, Ingénieur des Mines en congé hors cadres, 60, rue de Maubeuge, à Paris-9° ;

LEPRINCE-RINGUET, Inspecteur Général des Mines en retraite, 176, boulevard St-Germain, à Paris-6° ;

LORIFERNE, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 41, rue du Quinconce, à Angers (Maine-et-Loire) ;

MARTIN Louis, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, à Paris-7° ;

MORISSON, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en congé hors cadres, 17, allée des Bocages, Le Vésinet (Seine-et-Oise) ;

PELISSONNIER, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, à Paris-7° ;

RENOUX, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 3, rue Vauban, à Bordeaux (Gironde) ;

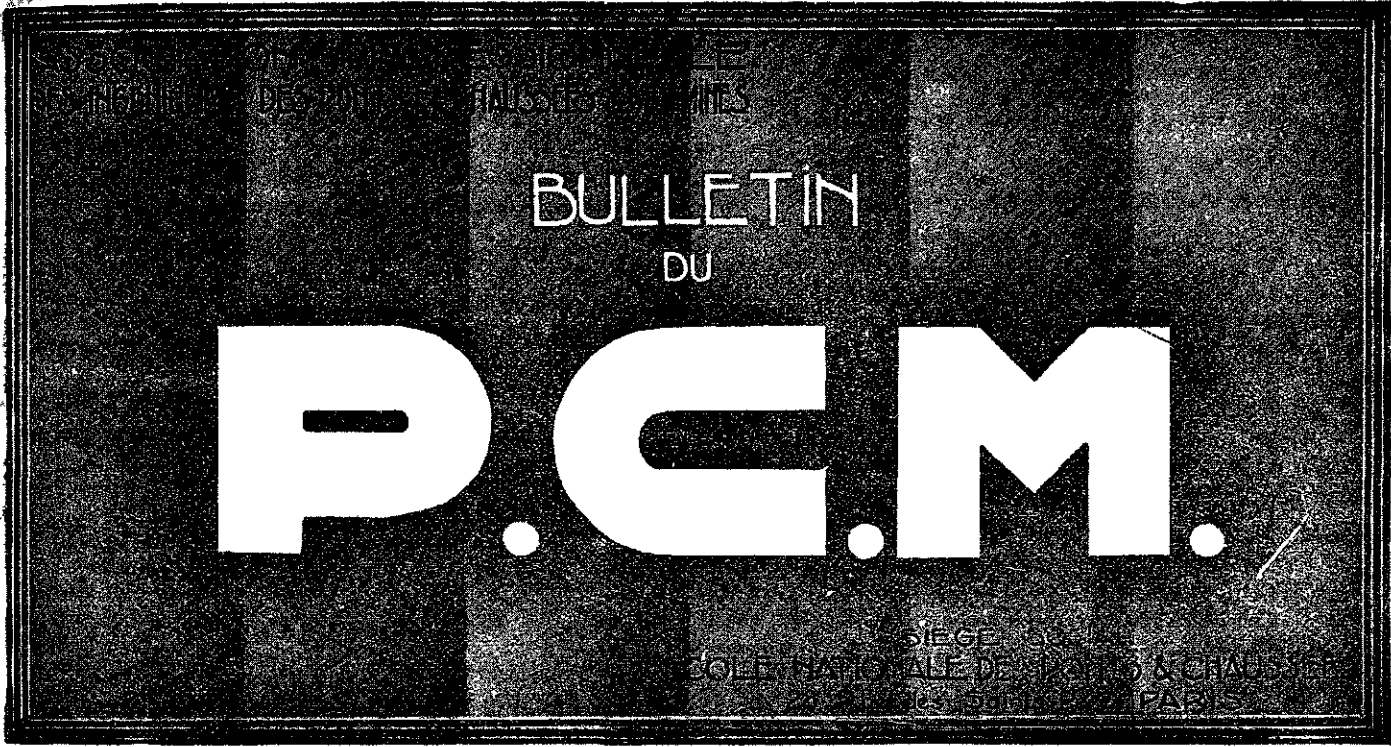
ROQUES Clément, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 12, avenue F.-Violet, à Grenoble (Isère) ;

SAMUEL-LAJEUNESSE, Ingénieur en Chef des Mines, 129, boulevard St-Germain, à Paris-6° ;

VAROQUAUX, Ingénieur des Mines, 24, rue Granville, à Nancy (Meurthe-et-Moselle).

---

**Voir en page 3 de couverture la composition des Sous-Comités  
de la Section Ponts et Chaussées et de la Section Mines du P. C. M.**



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

**SOMMAIRE**

<b>ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU 14 MARS 1948 :</b>		<b>L'INTEGRATION DU PERSONNEL DES BASES AERIENNES DANS LE CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES</b> .....	22
Compte-rendu provisoire .....	2	<b>SYNDICATS D'INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES :</b>	
Résultats des élections pour le renouvellement des Membres du Comité .....	2	Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées .....	24
Nouvelle composition du Comité du P.C.M. et des Sous-Comités de Section (voir pages 2 et 3 de la Couverture).		Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées .....	25
Tournées du P.C.M. ....	3	Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées .....	29
Rapport moral du Président .....	4	<b>LA ROUTE ELEMENT DE LA RECONSTRUCTION FRANÇAISE</b> .....	31
Rapport financier du Trésorier .....	13	<b>NAISSANCES, MARIAGES, DECES</b> .....	36
<b>PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. :</b>		<b>PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1948 ET DES EXERCICES ANTERIEURS : AVIS IMPORTANT (Voir dernière page de couverture).</b>	
↳ Séance du 24 février 1948 .....	15		
<b>PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSÉES :</b>			
Séance du 24 février 1948 .....	19		
<b>RECLASSEMENT</b> .....	21		



## Assemblée Générale ordinaire du 14 Mars 1948

### Assemblée Générale et Elections

Le P.C.M. a tenu, le 14 mars 1948, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées à Paris, son Assemblée Générale Ordinaire annuelle.

Cette Assemblée a approuvé à l'unanimité le rapport moral du Président et le rapport financier du Trésorier : on trouvera ci-après le texte de ces deux rapports.

Elle a procédé aux élections nécessaires pour le renouvellement du tiers sortant du Comité. Les résultats de ces élections ont été les suivants :

Pour les cinq postes de *Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées*, ont obtenu :

M.M. MACAREZ .....	159	voix
PELISSONNIER .....	151	—
CURET .....	78	—
BUTEAU .....	123	—
LAMOUREUX .....	37	—
ARRIBEAUTE .....	74	—
COINTE .....	40	—
GUEYDON DE DIVES .....	48	—
LONG-DEPAQUIT .....	69	—
LEROY .....	59	—
DESCHAMPS .....	59	—
POITRAT .....	38	—
BOUZOUZ .....	114	—

Ont été déclarés élus : MM. MACAREZ, PELISSONNIER, CURET, BUTEAU et BOUZOUZ.

Pour les trois postes de *Délégués du Groupe de Paris de la Section Ponts et Chaussées*, ont obtenu :

M.M. GUERBIGNY .....	63	voix
BRUNOT .....	54	—
LOUIS MARTIN .....	63	—
LA ROCHE .....	1	—
MONNERET .....	1	—
MACAREZ .....	1	—
BUTEAU .....	1	—

Ont été déclarés élus : MM. GUERBIGNY, BRUNOT et LOUIS MARTIN.

Pour les deux postes de *Délégués de la Section Mines*, ont obtenu :

M.M. VAROQUAUX .....	4	voix
BOUILLOT .....	1	—

Ont été déclarés élus : M.M. VAROQUAUX et BOUILLOT.

Pour les *Délégués de Groupes de la Section Ponts et Chaussées* autres que le groupe de Paris, les Groupes ci-après ont désigné :

MM. CACHERA, pour le Groupe d'Orléans ;  
CARPENTIER, pour le Groupe de Nancy ;  
JACQUINOT, pour le Groupe d'Afrique du Nord.

A l'issue de l'Assemblée Générale, la Section Ponts et Chaussées, la Section Mines et le Comité ont procédé à la désignation de leur Bureau : on trouvera aux pages 2 et 3 de la couverture du présent Bulletin la composition nouvelle du Comité du P.C.M., du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées et du Sous-Comité de la Section Mines.

Nous publierons dans notre prochain numéro le texte du procès-verbal de l'Assemblée Générale.

\*\*

### Tournées du P. C. M.

A la suite de la demande qu'il avait faite, au sujet des autorisations désirables pour les tournées prévues en 1948, le P.C.M. a reçu de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, la lettre suivante datée du 19 mars 1948 :

Monsieur le Président,

Vous m'avez fait connaître, par lettre du 28 février dernier, que votre Association se proposait d'organiser deux tournées, la première le samedi 13 mars, comportant la visite des travaux de la Croix de Berny et de deux Centrales électriques, la seconde, au mois de juin prochain, pendant une semaine environ, dans la Sarre, le Palatinat, la Ruhr et le Luxembourg.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'autorise les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, membres de l'Association, à prendre part à ces tournées, à charge pour eux d'en aviser leur Préfet, la durée de ces absences n'étant pas comprise dans les congés annuels.

Etant donné l'intérêt que présentent pour le Service les travaux d'installations devant faire l'objet de la seconde tournée, j'accepte, à votre demande, de rembourser, suivant les tarifs réglementaires, les frais de voyage aux Ingénieurs qui participeront à ces voyages, le remboursement étant toutefois limité, pour chaque intéressé, au parcours de sa résidence à Metz et retour.

Ces frais seront à imputer sur les crédits globaux mis à la disposition des Ingénieurs en Chef.

Le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports,

C. PINEAU.

### *Tournée Région Parisienne.*

La veille de l'Assemblée Générale, une tournée a eu lieu dans la Région Parisienne dans l'après-midi du samedi 13 mars. Favorisée par un très beau temps, cette tournée effectuée en autobus, a été accomplie par près d'une centaine de Camarades, dont quelques-uns accompagnés de membres de leur famille : elle a eu un plein succès.

On a visité successivement :

— les travaux d'aménagement de la Croix-de-Berny, où un exposé fort intéressant a été fait par notre Camarade PAOLI, Ingénieur des Ponts et Chaussées ; une notice avait été distribuée aux participants ;

— la station d'essais à 400.000 volts de Chevilly-Larue, où un remarquable exposé a été fait par notre Camarade AILLERET, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées ;

— la centrale électrique thermique de Vitry-Arrighi, où les Ingénieurs de l'Electricité de France ont guidé les visiteurs avec une compétence et une complaisance auxquelles nous rendons ici le plus reconnaissant hommage ; une notice due à nos Camarades AILLERET et MACAREZ avait été remise aux participants pour ces deux dernières visites ; il reste quelques exemplaires de cette intéressante notice, qui pourront être adressés aux Camarades qui en feront la demande au Secrétariat du P.C.M.

Cette tournée fera l'objet d'un compte-rendu dans le prochain Bulletin du P.C.M.

*Tournée en Allemagne.* — Les études se poursuivent pour l'organisation d'un voyage dans la Sarre, le Palatinat, la Rhur et le Luxembourg. Le programme n'est pas encore définitivement arrêté ; mais en raison, d'une part, du grand nombre d'adhésions reçues (celles-ci dépassent la centaine), d'autre part, de la limitation à 40 Ingénieurs pour la pénétration dans la zone anglaise, il est d'ores et déjà prévu que deux voyages successifs seront effectués.

La durée de chaque voyage serait de six jours : les dates ci-après sont envisagées, en principe :

— du 7 au 12 juin pour le premier ;

— du 21 au 26 juin pour le second.

Seuls iraient dans la Rhur, 40 Ingénieurs participant à la première tournée qui comprendrait

environ 70 personnes, des excursions en zone française et américaine pouvant être organisées pour les participants n'allant pas dans la zone anglaise. La seconde tournée, groupant environ 40 personnes, aurait le même programme que la première, sans pénétration en zone anglaise.

Quand paraîtront ces lignes, les Camarades qui ont demandé à prendre part au voyage auront reçu un questionnaire destiné à en permettre l'organisation.

\*  
\*\*

### **Dîner du P. C. M.**

A l'issue de l'Assemblée Générale, un dîner de 128 couverts a été servi, dans la soirée du dimanche 14 mars 1948, à la Maison des Mines et des Ponts et Chaussées.

M. Christian PINEAU, Ministre des Travaux Publics et des Transports, M. Jules MOCH, Ministre de l'Intérieur, ont honoré ce dîner de leur présence. M. LACOSTE, Ministre de l'Industrie et du Commerce, retenu par des engagements antérieurs, s'était fait représenter par le Directeur Adjoint de son Cabinet, notre Camarade CHANU, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Plusieurs Parlementaires, Présidents de Commissions de l'Assemblée Nationale et du Conseil de la République, M. BRIAND, Directeur et notre Camarade SPINETTA, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur Adjoint du Cabinet de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, la plupart des Directeurs du Ministère des Travaux Publics et des Transports et du Ministère de l'Industrie et du Commerce, M. LAPEYRE, Secrétaire Général de la Fédération des Travaux Publics, M. VERNON, représentant la Fédération Chrétienne des Travaux Publics, M. LABRO, Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat témoignaient, par leur présence, de l'intérêt porté à nos Corps et la collaboration confiante apportée à ceux-ci.

Au champagne, trois discours ont été prononcés, par M. BRINGER, Président du P.C.M., M. le Ministre de l'Intérieur et M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports : ces discours, dont nous publierons le texte dans notre prochain Bulletin, ont été marqués de longs applaudissements et ont terminé ce dîner, en tout point réussi, servi dans une ambiance agréable.



## RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT DU P. C. M.

Se calquant sur l'organisation intérieure du P.C.M. telle qu'elle a été adoptée après la Libération, l'exposé de l'activité de votre Comité se divise en trois parties : l'une concerne les questions communes aux deux Corps des Ponts et Chaussées et des Mines, chacune des deux autres s'adressant respectivement aux affaires spéciales à chacune des deux sections.

### 1<sup>re</sup> Partie. — Questions communes aux deux Corps

#### 1°) ETAT DE L'ASSOCIATION.

Au 1<sup>er</sup> avril 1947, soit immédiatement avant la précédente Assemblée Générale, l'effectif des membres du P.C.M. était de 1372, dont 1190 pour les Ponts et Chaussées et 182 pour les Mines.

En janvier 1948, ce nombre était de 1359, soit une légère diminution de 13 unités, et comprenait 1186 Ingénieurs des Ponts et Chaussées (diminution : 4) et 173 Ingénieurs des Mines (diminution : 9). Pratiquement, l'effectif s'est donc à peu près maintenu, les démissions (principalement dans le Corps des Mines) et les décès ayant été compensés par l'adhésion de la quasi-totalité des Ingénieurs-élèves des Ponts et Chaussées.

Je dois noter ici qu'aucun des Ingénieurs-élèves des Mines actuellement présents à l'Ecole n'a adhéré au P.C.M. Ces camarades étant au nombre de 30, leur venue massive aurait largement compensé le petit fléchissement dont j'ai à faire état; elle aurait eu en particulier pour effet de donner à la section Mines un effectif accru depuis l'an dernier.

Il faut espérer que, conscients de l'intérêt pour nos deux Corps de rester étroitement unis, les Ingénieurs-élèves des Mines auront à cœur de redresser au plus vite cette situation regrettable.

#### 2°) EQUIPES DE TRAVAIL.

Les équipes de travail, dont la composition a été refondue à la suite de l'Assemblée Générale et du renouvellement des membres du Comité en 1947, ont continué à fonctionner dans des conditions satisfaisantes. Il se confirme de plus en plus qu'en permettant aux Camarades non membres du Comité de participer largement à l'action de ce dernier elles constituent un moyen d'études extrêmement efficace.

C'est grâce à ces équipes que, conformément au vœu de la majorité des Camarades, nous avons pu intervenir dans toutes les questions portées à notre connaissance et intéressant nos deux Corps à des titres divers. Mais elles ne pourront elles-

mêmes remplir entièrement leur but que si les Ingénieurs s'intéressent toujours plus nombreux à leurs travaux ; aussi personne ne doit-il hésiter à les saisir des questions de leur compétence et à leur apporter leur concours effectif ; leur composition, telle qu'elle figure au Bulletin, ne doit être considérée que comme une espèce de « section permanente » à laquelle tout camarade particulièrement au courant d'un problème déterminé doit venir sans hésiter se joindre pour l'étude de ce problème. Je me permets de lancer à cet égard un appel particulièrement pressant, car journellement les intérêts de nos deux Corps sont menacés plus ou moins gravement par des mesures extrêmement diverses et seul l'appui de tous nous permettra de conserver une place jusqu'ici incontesté parmi les grands Corps de l'Etat.

Au cours de l'année écoulée, il a été reconnu qu'il était désormais sans intérêt de confier à deux équipes distinctes les questions « Personnel » et « Fonction publique » qui sont toujours étroitement liées ; elles ont donc été fondues en une seule, à laquelle devra également s'agréger l'équipe « Traitements-rémunération ». D'autre part, ainsi que je l'indiquerai plus loin la nécessité d'une liaison plus suivie entre les Ministères de l'Intérieur et des Travaux Publics ayant été reconnue, une équipe spéciale a été créée pour suivre cette question.

#### 3°) RECLASSEMENT DE LA FONCTION PUBLIQUE, TRAITEMENTS, RÉMUNÉRATION.

En vous rendant compte, l'an dernier, de l'état de la question Traitements, mon prédécesseur soulignait la vigilance toute particulière qu'avait dû observer votre Comité à cet égard, et il mentionnait la difficulté spéciale de cette tâche devant ce qu'il appelait, non sans raison, une véritable carence de l'autorité gouvernementale.

Après son remaniement, qui était en cours lors de notre Assemblée Générale de 1947, le Gouvernement manifesta cependant son intention de venir à bout du travail de reclassement entrepris sans succès depuis de nombreux mois. Il s'est alors trouvé devant un inventaire des emplois de l'Etat, document volumineux élaboré par la fonction publique et devant un projet de reclassement préparé par l'U.G.F.F. Nous n'avons pas manqué d'attirer immédiatement l'attention de nos Ministres sur les anomalies graves révélées par l'inventaire, qui soulignaient avec précision la dévalorisation de la fonction technique, fail

déjà parfaitement connu et qui avait motivé, le 19 juin 1947, une déclaration extrêmement nette de M. Jules MOCH devant l'Assemblée Nationale. Nous relevons, en même temps, dans le projet de l'U.G.F.F., des équivalences qui étaient loin de correspondre à une équivalence correspondante de recrutement, de culture générale et de responsabilité (c'est ainsi, par exemple, que les Ingénieurs en Chef restaient au même niveau que les autres Directeurs de Services départementaux et que les Ingénieurs ordinaires demeuraient en-dessous des Professeurs agrégés) ; indiquant ensuite quels devaient être les principes à prendre pour base du reclassement de la fonction publique, en particulier la comparaison de la situation des fonctionnaires intéressés avec leurs homologues des grands secteurs nationalisés, nous aboutissons à cette conclusion qu'en l'état actuel des statuts (je souligne ces derniers mots), les échelles à fixer pour nos corps devraient être les suivantes :

Ingénieur ordinaire .....	390-580
Ingénieur en Chef .....	600-725
Inspecteur Général .....	750-800

De leur côté, le 28 juin, M. le Ministre des Travaux Publics, et, le 8 juillet, M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce faisaient connaître leur position dans deux lettres analogues adressées à leur collègue chargé de la fonction publique ; sans préciser de chiffres, ils posaient les principes suivants dont le respect apparaissait comme essentiel :

- a) Parité du traitement de début de l'Ingénieur ordinaire et du Professeur agrégé ;
- b) Echelle maximum des Ingénieurs en Chef immédiatement en-dessous de celle des Directeurs et Directeurs Généraux des administrations centrales ;
- c) Alignement des Inspecteurs Généraux au sommet de la hiérarchie des fonctionnaires.

La Direction de la Fonction Publique, avec laquelle votre Comité se tenait en contacts fréquents, poursuivait cependant ses études, qui devaient aboutir, le 29 août, à un avant-projet de reclassement adopté en principe par un Conseil de Cabinet (à la séance duquel, notons-le, manquaient plusieurs Ministres, en particulier celui des Travaux Publics et son intérimaire), a suscité des réactions extrêmement vives de tous les intéressés ; l'avant-projet en question nous classait comme suit :

Ingénieur ordinaire .....	300-450
Ingénieur en Chef .....	500-650
Inspecteur Général .....	650-750

le Vice-Président du Conseil général plafonnant à 800

Il comportait, pour les Mines et les Ponts et Chaussées, une différence inacceptable avec les Ingénieurs des Corps militaires et n'alignait pas le début d'Ingénieur ordinaire sur celui de Professeur agrégé. Aussi avons-nous énergiquement protesté contre ces chiffres, nous basant principalement :

- a) Sur la nécessité d'aligner le maximum d'Ingénieur ordinaire avec celui d'Ingénieur principal militaire (510), le traitement de début devant d'autre part être celui de Professeur agrégé (315) ;
- b) Sur l'impossibilité de prévoir pour les Inspecteurs généraux des échelles inférieures à celles de leurs homologues des Corps militaires (700-800) ;
- c) D'intercaler les Ingénieurs en Chef entre les deux grades ci-dessus ;
- d) Classer hors-échelle (850) le Vice-Président du Conseil Général.

En conséquence, nos demandes définitives étaient les suivantes :

Ingénieur ordinaire .....	315-510
Ingénieur en Chef .....	550-675
Inspecteur Général .....	700-800
Vice-Président du Conseil Général	850

Après avoir longtemps voulu considérer le plan de reclassement du 29 août comme définitif, le Gouvernement a dû finalement reconnaître qu'il n'était vraiment pas possible de le maintenir sans changement et il a admis que des corrections devaient y être apportées. Un nouveau Conseil de Cabinet, le 3 décembre, remit donc en chantier tout le travail ; d'après les premiers renseignements fournis par la Direction du Personnel, les indices retenus pour nos Corps étaient ceux demandés au début d'octobre par le P.C.M. (exception faite pour le Vice-Président du Conseil Général, à 825 au lieu de 850) ; mais cette interprétation des délibérations du Conseil de Cabinet était contestée par la Direction de la Fonction Publique, qui soutenait que les chiffres adoptés avaient été les suivants :

- Ingénieur ordinaire : 315-510, sous réserve d'une proportion à fixer pour les échelles supérieures à 450.
- Ingénieur en Chef : 500-650, avec classe exceptionnelle à 675, par analogie avec la classe fonctionnelle à 675 des Sous-Directeurs.
- Inspecteur Général : 650-750.

Aucun accord n'ayant pu s'établir sur le sens de la décision contestée, tout ce que nous avons pu obtenir, c'est que la question serait tranchée par un nouveau Conseil de Cabinet, qui s'est finalement tenu le 13 janvier dernier. Votre Comité avait pu voir la veille même M. BIONDI, Secrétaire d'Etat à la fonction publique, qui ne nous avait

pas caché combien il lui serait difficile de soutenir notre position sur tous les points controversés, en particulier sur l'obtention simultanée, pour l'Ingénieur en Chef, du début à 550 et du plafond à 675. Vous avez tous eu connaissance du tableau publié au Journal Officiel du 15 janvier et vous savez que finalement nous n'avons obtenu satisfaction sur aucun de ces deux points. Le tableau de reclassement, que le Gouvernement entend maintenant considérer comme absolument définitif (les récents débats parlementaires l'ont bien montré), ne saurait cependant nous donner satisfaction, car il est loin d'apporter un remède suffisant à la dévalorisation dont souffrent nos deux Corps. Si, pour les Ingénieurs ordinaires, il maintient les chiffres précédemment arrêtés, il comporte un renvoi qui engage la situation après application du statut de la fonction publique ; il fait débiter les Ingénieurs en Chef au-dessous du maximum d'Ingénieur ordinaire, et les Inspecteurs Généraux ne sont pas classés (pour ce dernier grade, les discussions sont encore en cours, en vue de fixer un indice unique à 780). Votre Comité a donc estimé qu'il convenait de ne pas le laisser passer sans réagir et il a élevé auprès des Ministres des Travaux Publics et de l'Industrie et du Commerce une protestation motivée, demandant instamment que l'on revienne à ses propositions du début d'octobre.

En définitive, et si peu satisfaisant qu'il soit, le reclassement est néanmoins acquis. Il n'en est pas de même de la revalorisation, qui est le second aspect du problème.

Jusqu'à maintenant, en effet, la rémunération des fonctionnaires continue à être fixée par référence aux échelles adoptées en 1943 et confirmées en 1945, aux anomalies desquelles le reclassement avait précisément pour effet de remédier. La substitution, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1948, d'un complément provisoire de traitement unique aux différentes majorations ou indemnités qui s'ajoutaient aux traitements de 1945 n'a fait que laisser les choses en l'état. Il faut maintenant, en seconde étape, et quand tous les fonctionnaires auront reçu leur place dans l'ensemble du plan de reclassement arrêté seulement pour quelques catégories — pilotes, fixer les nouveaux traitements en déterminant le chiffre qui correspondra à l'indice 100. Mais cela représente un effort financier considérable qui pourra être accompli seulement par paliers et dont la réalisation intégrale exigera un laps de temps encore impossible à préciser. Quoiqu'il en soit, il faudra maintenant veiller à ce que ce résultat soit obtenu, pour nos Corps, le plus rapidement et le plus complètement possible et ce sera là une des tâches essentielles de votre Comité dans les mois à venir.

Quand le reclassement sera entièrement réalisé, il restera encore à étudier le problème des primes de rendement telles qu'elles sont prévues par le statut de la fonction publique ; nous ne manquerons pas non plus d'en suivre l'évolution avec toute l'attention qui s'imposera. En attendant, les Ministres ont posé la question de la revalorisation des primes de rendement actuelles, qui devrait, en droit, résulter de l'institution du complément de traitement soumis à retenue pour la retraite (alors que les indemnités précédentes ne l'étaient pas) ; cette question est actuellement à l'examen des Services des Finances.

Il est vraisemblable que le plan de reclassement, conjugué avec les dispositions de la loi portant statut de la fonction publique, va fixer pour une période importante la situation pécuniaire des serviteurs de l'Etat. Nous ne devons pas oublier cependant, en ce qui nous concerne, que nos Corps seront remis à leur place véritable seulement quand nous aurons pu obtenir un régime aussi favorable que celui des grands sec-teurs nationalisés. Pour lointaine que puisse apparaître la réalisation de ce vœu, elle doit cependant rester notre grande position de principe, nous n'avons pas manqué de le rappeler à chaque fois que nous en avons eu l'occasion et il conviendra de ne jamais perdre ce but de vue.

#### 4°) LES SYNDICATS D'INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

Au cours de l'Assemblée Générale extraordinaire du 7 mai 1947, la transformation éventuelle du P.C.M. en un syndicat n'avait pas recueilli la majorité des 2/3 exigée par les statuts. A l'issue de cette réunion, notre Association continuait donc comme par le passé, conservant sa forme juridique antérieure et ne cessant pas de grouper, quelles que soient par ailleurs leurs tendances syndicales (ou leur absence de tendance nette à cet égard) la très grande majorité de nos camarades.

Interprétant cependant le vote de l'Assemblée générale comme faisant apparaître au sein de nos deux Corps une opinion commune favorable à la formation de syndicats autres que le seul existant à l'époque — le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées affilié à la C. G. T. — un groupe de camarades décidait, extérieurement au P.C.M., de lancer un referendum en vue de la constitution d'un syndicat non affilié à une confédération ; d'après les résultats de cette consultation, les Ingénieurs des Mines ayant, en ce qui les concerne, manifesté le désir de former un groupement propre à leur Corps, un Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées fut créé dans les semaines suivant notre réunion.



A peu près simultanément, un autre groupe de camarades décidait de fonder un Syndicat d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées affilié à la C.F.T.C.

Quelque temps après son assemblée du 7 mai, le P.C.M. se trouvait donc en présence de quatre Syndicats distincts, un pour les Mines, et trois pour les Ponts et Chaussées. Il était nécessaire de préciser ses relations futures avec les groupements ainsi constitués en vue de conserver à son action le caractère d'unité et d'efficacité indispensable, autant que pour répondre à l'intention clairement manifestée de tous les Camarades de rester assemblés au sein d'une même Association. A cet effet, après les contacts nécessaires avec les dirigeants des Syndicats, les positions respectives furent clairement définies. Le principe d'une liaison étroite et constante étant retenu, votre Comité a décidé, d'autre part, d'ouvrir les colonnes du Bulletin du P.C.M. aux Syndicats pour les communications que ceux-ci voudraient le cas échéant, y faire insérer.

Quel que soit le soin apporté à la mise au point de telles questions, vous comprenez que les accords ne valent que par l'esprit qui préside à leur application. Il n'en est que plus réconfortant pour votre Président de constater aujourd'hui, après une expérience de plusieurs mois, que, grâce à la cohésion profonde de nos Corps et à la camaraderie loyale au sein de laquelle elle s'affirme, la multiplicité des Syndicats coordonnant, à l'intérieur du P.C.M., leur action pour tout ce qui concerne les intérêts de nos camarades, n'a rien à la défense de ces intérêts. A aucun moment, nous n'avons eu de difficultés à cet égard, et pour les questions propres aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, l'action du P.C.M. a pu se poursuivre comme par le passé. J'y vois la preuve de ce qu'en définitive la décision prise l'an dernier était probablement la plus sage, comme étant la seule, ainsi que tous l'ont bien compris, capable de ne pas détruire l'unité de nos Corps.

En aurai terminé avec les questions syndicales en mentionnant que le Syndicat général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées m'a récemment demandé de faire percevoir les cotisations de ce Syndicat par le Trésorier du P.C.M. en même temps que celles de notre Association ; elles seraient ensuite reversées au Syndicat sous déduction d'un prélèvement correspondant aux frais de recouvrement.

Sous réserve que, le cas échéant, les mêmes facilités soient consenties à tout autre Syndicat qui en ferait la demande, votre Comité a estimé possible de donner satisfaction à cette requête. Il vous propose, en conséquence, d'ajouter à l'ar-

ticle 18 du règlement intérieur un 2° alinéa rédigé comme suit :

« Le trésorier peut percevoir, pour le compte des Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui en font la demande au P.C.M., les cotisations propres à ces Syndicats et se rapportant à leurs membres qui sont également membres du P.C.M. Les rentrées correspondantes font l'objet d'un compte spécial par Syndicat. Le montant des cotisations perçues est reversé globalement par le trésorier à chaque Syndicat, après retenue des frais de recouvrement fixés au produit du nombre des membres du Syndicat faisant partie du P.C.M. par une taxe forfaitaire déterminée chaque année par le Comité ».

Conformément à l'article 15 des statuts, cette modification au règlement intérieur doit être ratifiée par l'Assemblée générale. J'ai donc l'honneur de la soumettre à votre homologation.

##### 5°) STATUT DE LA FONCTION PUBLIQUE, STATUTS PARTICULIERS, COMMISSIONS ADMINISTRATIVES PARITAIRES ET COMITÉS TECHNIQUES PARITAIRES.

Poursuivant la mise en place du statut de la fonction publique tel qu'il est défini par la loi du 19 octobre 1946, les Administrations intéressées se sont préoccupées des statuts particuliers des différents Corps de fonctionnaires et de l'institution des organismes prévus par la loi. Certains points demandent à être spécialement précisés pour les Corps techniques et la loi elle-même ayant prévu la possibilité de certaines dérogations en faveur de ces Corps, la question n'est pas aussi avancée pour nous que pour certains autres Services.

Abstraction faite de ce qui concerne plus particulièrement le Corps des Mines, qui sera examiné dans la seconde partie du présent rapport, nous en sommes au point suivant pour le Corps des Ponts et Chaussées, les études ayant toujours été poursuivies en étroite liaison avec les Mines pour assurer toute l'uniformité désirable.

a) *Statut particulier.* — Au mois de mai dernier, la Direction du Personnel avait sollicité l'avis du P.C.M. sur un projet de statut élaboré par la Direction de la Fonction publique. Se basant sur les études antérieures de l'équipe compétente, votre Comité a fait connaître ses observations, complétées par un contre-projet pour les articles lui paraissant devoir être entièrement repris ; il avait toutefois réservé, en vue d'un examen plus détaillé, la rédaction de l'article 1<sup>er</sup>, définissant les attributions du Corps, dont le projet rédigé par l'équipe ne fut envoyé qu'ultérieurement. Le 31 janvier dernier, nous avons été avisés que M.

L'Inspecteur général VINCENT avait été chargé par la Direction du Personnel de reprendre la question, ce qu'il se proposait de faire sur la base du projet antérieur afin de pouvoir en saisir les Comités techniques paritaires en voie de formation.

Il est essentiel que ce statut contienne toutes dispositions propres à assurer le jeu de l'article 51 de la loi portant statut de la fonction publique, qui prévoit un rythme d'avancement comparable entre les diverses Administrations. Le problème est à la fois important et très délicat pour le Corps des Ponts et Chaussées, où l'avancement est bien plus lent que dans les Corps similaires et où le nombre d'emplois de Chefs de Service, non susceptible d'être sensiblement augmenté, n'assure pas un débouché suffisant pour la promotion des Ingénieurs ordinaires ; il en est de même pour l'avancement des Ingénieurs en Chef. Après un examen approfondi, votre Comité a finalement estimé que seule la dissociation du grade et de la fonction, amendée toutefois par des dispositions obligeant par exemple un Ingénieur Général encore titulaire d'un département à prendre un poste vacant d'Inspecteur Général, serait probablement la seule solution efficace ; il s'agit là cependant d'une question qui n'est pas encore entièrement au point et qui demandera beaucoup de vigilance dans la période à venir.

Un autre point important de notre statut est la durée de la mise en disponibilité ; limitée à 3 mois non renouvelables par la loi, avec dérogation possible pour les Corps techniques, nous demanderons que, pour les Ponts et Chaussées comme pour les Mines, elle soit portée à 3 ans renouvelables ; c'est de l'intérêt de nos Corps comme de celui des grands organismes auprès desquels nous ne pouvons être placés que dans la situation de disponibilité.

b) *Commissions administratives paritaires.* — Leur constitution a déjà été mise à l'étude. Mais elle rencontre certaines difficultés particulières à nos Administrations ; c'est ainsi, par exemple, que pour les Ingénieurs T.P.E., qui forment un seul grade, elles ne devraient comprendre que 4 membres ; c'est évidemment insuffisant au regard de l'importance de leurs attributions pour un Corps comprenant plusieurs milliers de fonctionnaires pour les Ponts et Chaussées. Ce sont ces difficultés qui en ont retardé la création, alors qu'aux termes du décret les concernant elles auraient dû être en place le 15 novembre.

Pour le Corps des Ponts et Chaussées, grâce à l'esprit d'entente qui a régné là comme ailleurs entre le P.C.M. et les différents Syndicats, nous avons obtenu que, le moment venu, une seule liste de candidats soit proposée aux suffrages des camarades. C'est un résultat extrêmement impor-

tant qui nous permettra, à cette occasion, de manifester notre union. La composition de la liste avait été arrêtée quand nous pouvions penser à des élections proches ; elle devra maintenant être revue en fonction des modifications intervenues depuis dans la situation du personnel.

c) *Comités techniques paritaires.* — Des comités provisoires viennent d'être créés, par arrêté du 4 mars 1948. Dans deux d'entr'eux les Ingénieurs seront appelés à figurer, en dehors des fédérations syndicales, au titre de représentants du Personnel : il s'agit du Comité placé auprès du Ministre et de celui de la Direction du Personnel. Ces Comités, qui auront en particulier à connaître des statuts, ont donc un rôle très important.

C'est le Syndicat Général qui, pour le Corps des Ponts et Chaussées, devra désigner ses représentants ; la loi ayant expressément prévu la désignation par les organisations syndicales les plus représentatives, il ne pouvait évidemment être question d'en charger notre Association. J'ai toutefois la certitude que le Syndicat Général ne choisira, pour nous représenter que des camarades ayant à tous les égards la pleine confiance du P.C.M.

#### 6°) QUESTIONS DIVERSES.

Les affaires que je viens d'évoquer avec quelques-détails sont celles qui ont demandé, de la part de votre Comité, une attention plus particulièrement soutenue. Je me contenterai donc de passer plus rapidement sur les suivantes, dont certaines cependant ont une importance considérable, mais qui n'appellent pas d'aussi longs développements.

a) *Réforme de l'Ecole des Ponts et Chaussées* — A la suite des textes ayant réorganisé l'Ecole, les groupements d'Ingénieurs ont désormais leurs représentants au sein du Conseil de Perfectionnement (2 pour le P.C.M. et 1 pour le Syndicat National). Nous avons pensé qu'un des premiers soucis de notre Association devait être de mettre au point les réformes à apporter à l'enseignement de notre Ecole et qui avaient déjà donné lieu à un travail considérable de l'équipe compétente. A l'heure actuelle, le rapport traitant de cette question est achevé ; il sera remis prochainement au Ministre par l'Association des Anciens Elèves et par le P.C.M., ces deux Associations ayant participé à sa mise au point en vue de tenir compte non seulement des intérêts des Ingénieurs élèves, mais aussi de ceux des élèves titulaires, la formation des Ingénieurs civils devant être prise en considération au même titre que celle des Ingénieurs du Corps.

b) *Documentation technique.* — L'insuffisance

d'une documentation technique d'ailleurs trop dispersée est dénoncée par tous les Camarades. L'équipe « Documentation » a examiné à fond ce problème et de ses travaux est sorti un rapport prévoyant notamment l'institution d'un Centre de documentation technique des Travaux publics, auquel seraient rattachées un certain nombre de sections spécialisées (Routes, Navigation Intérieure, travaux maritimes, etc...). Votre Comité a commencé, dans son avant-dernière séance, l'étude de cette organisation ; sa mise en place rencontrera d'ailleurs de nombreuses difficultés, car il faudrait des crédits bien rares en notre époque de pauvreté budgétaire ; nous nous attachons cependant à faire admettre par les Services intéressés qu'il s'agit là de véritables dépenses d'investissement, en définitive rentables par les gains de temps qu'elle permettra de réaliser et par les économies certaines auxquelles elle conduira dans l'exécution des travaux.

c) *Aide aux familles des Camarades prématurément décédés.* — Le décès de notre Camarade VEZIN, en avril 1947, avait attiré notre attention sur la situation difficile des familles ainsi prématurément privées de leur soutien et sur l'intérêt qui s'attacherait à la création d'un organisme destiné à aider ces familles à élever les orphelins comme si le père avait vécu. Les moyens dont dispose la Société amicale de secours ne lui permettent pas d'envisager une pareille action et les collectes organisées au moment du décès au titre d'aide immédiate ne répondent pas à la permanence du soutien nécessaire quelquefois pendant de nombreuses années. Il s'agit là malheureusement d'un problème extrêmement délicat et qui est encore loin d'être réglé, mais il faut espérer que l'esprit de solidarité de tous les Camarades permettra de lui trouver une solution satisfaisante.

d) *Restrictions à l'emploi de voitures administratives.* — Dès sa publication, nous avons dû protester énergiquement contre le décret du 9 octobre 1947, qui prévoyait la suppression pure et simple de tout parc administratif pour les Services extérieurs et l'utilisation systématique de voitures personnelles. Tout en admettant qu'il soit bon d'encourager le personnel à utiliser des voitures particulières, nous avons pensé qu'il n'était pas possible de priver entièrement nos Services de leurs véhicules administratifs, sous peine de les paralyser immédiatement. A l'heure actuelle, le principe d'un aménagement au décret susvisé a été accepté ; tout en recommandant l'usage de la voiture personnelle, pour l'acquisition de laquelle la loi de finances de 1947 et des textes récents ont prévu l'attribution par l'Etat d'avances remboursables, il subsistera donc dans chaque

Service un certain nombre de voitures administratives.

e) *Conseil Supérieur des Transports.* — Conformément à notre demande, M. le Ministre des Travaux publics et des Transports a bien voulu réserver, parmi les représentants de l'Administration un siège à attribuer à un Ingénieur désigné par le P.C.M. au sein du Conseil Supérieur des Transports récemment réorganisé et dont la composition vient d'être publiée au Journal officiel.

f) *Congés exceptionnels.* — Ayant eu connaissance de ce qu'une circulaire du Ministre de l'Intérieur avait prévu, pour les fonctionnaires de ce Département, des congés exceptionnels à l'occasion de certains événements de famille, nous avons demandé à ses collègues des Travaux publics et de l'Industrie et du Commerce s'ils ne jugent pas opportun d'en faire autant en ce qui les concerne. La question a été posée à la Direction de la fonction publique, qui n'a pas encore fait connaître son point de vue. Je rappelle que de tels congés sont accordés au personnel des entreprises nationalisées et que celui d'Electricité et Gaz de France, en particulier, jouit à cet égard d'un régime très favorisé.

g) *Association Internationale des Distributions d'eau.* — Sur la proposition du P.C.M., M. le Ministre des Travaux publics a autorisé un de nos Camarades à se rendre à Londres pour participer aux travaux de cette Association ; l'autorisation est arrivée trop tard pour avoir effet utile, mais il est intéressant que le principe ait été accepté, garantissant qu'à l'avenir nous pourrions faire entendre notre voix au sein de cet organisme important.

h) *Abonnements collectifs.* — Conformément au désir d'un certain nombre de Camarades, nous aurions désiré reprendre comme avant guerre les abonnements collectifs. Nous n'avons malheureusement pas obtenu assez d'adhésions pour que le service puisse être organisé sans frais pour le P.C.M. à des conditions suffisamment intéressantes pour les participants. Nous avons donc estimé qu'en l'état actuel des choses il convenait de ne grever le budget de l'Association que des dépenses strictement indispensables et nous avons dû remettre à des temps meilleurs la reprise des abonnements collectifs.

i) *Electricité.* — Les questions d'électricité suivies par votre Comité en sont restées au stade de la création des Syndicats départementaux de Communes ou Syndicats de Communes dans le cadre de l'accord intervenu entre le P.C.M. et la Fédération des Collectivités concédantes et Régies. En l'absence de toute prise de position offi-

cielle d'ÉLECTRICITÉ DE FRANCE SUR l'organisation des services de distribution qu'elle est expressément chargée, par la loi de nationalisation, de mettre en place, il n'est, en effet, pas possible à l'équipe Electricité, d'aborder efficacement l'étude du problème de l'organisation nouvelle du Contrôle.

## 2° Partie. - Affaires spéciales au Corps des Mines

Les Ingénieurs des Mines ont constitué un Syndicat indépendant qui réunit la presque totalité des Ingénieurs en service. Ce Syndicat est présidé par notre Camarade FISCHESSE.

La plupart des questions se présentent pour eux dans des conditions sensiblement analogues à celles des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et ont été suivies et traitées en parallèle avec elles.

Le maintien de la prime de rendement et sa fixation sur des bases tenant compte de la revalorisation des traitements sont d'ailleurs une question primordiale pour les Ingénieurs des Mines et pour les Ingénieurs des Ponts détachés au Ministère de l'Industrie et du Commerce, qui ne pourront bénéficier des honoraires pour travaux effectués pour le compte des collectivités départementales et locales.

Un projet de statut des Ingénieurs des Mines a été mis au point, présenté à la Direction de la Fonction Publique et doit être actuellement examiné par le Conseil d'Etat.

Le décret 48-78 du 13 janvier 1948 a attribué aux Ingénieurs des Mines les mêmes échelles indiciaires qu'aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées savoir : 315 — 510 pour les Ingénieurs ordinaires et 500 — 650 pour les Ingénieurs en chef.

Ces échelles ne donnent pas satisfaction au Corps des Mines qui demande l'échelle 550 — 675 pour les Ingénieurs en chef et l'échelle unique de 780 pour les Inspecteurs Généraux.

Les Commissions administratives paritaires et Comités techniques paritaires n'ont pas encore été institués au Ministère de l'Industrie et du Commerce, dans l'attente, notamment de la publication des statuts des Ingénieurs des Mines.

Une proposition de loi adoptée par l'Assemblée Nationale dans sa séance du 5 décembre 1947, avait pour objet d'abroger la loi du 15 février 1941, relative à l'Organisation de la production, du transport et de la distribution du gaz, ainsi que l'arrêté du 17 avril 1947, pris pour son application.

Nos Camarades des Mines sont intervenus pour que la proposition de loi soit complétée par des dispositions ayant pour objet de maintenir au Ministère de l'Industrie et du Commerce le pouvoir de contrôle et de prévoir, par des dispositions

semblables à celles des lois des 15 juin 1906 et du 16 octobre 1919, un règlement d'administration publique organisant le contrôle du gaz, en ce qui concerne sa production, son transport et sa distribution.

Les Ingénieurs des Mines et des Ponts détachés au Ministère de l'Industrie et du Commerce demandent enfin que le Gouvernement fasse appel d'avantage à leur concours pour le contrôle des entreprises nationalisées relevant de leur compétence, le fait de la nationalisation n'étant pas à lui seul une garantie suffisante de l'exploitation aux mieux des intérêts généraux de la Nation ; une collaboration étroite, à instituer par voie réglementaire, entre les fonctionnaires des contrôles techniques et les missions financières attachées aux Directions de tutelle, permettrait d'améliorer nettement la situation actuelle.

Ils se félicitent enfin de la collaboration étroite et confiante qui n'a cessé de régner, comme par le passé, au sein du P.C.M. avec les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et qui s'est révélée, à l'expérience, tout particulièrement profitable pour la défense des intérêts moraux et professionnels de nos deux Corps.

## 3° Partie. — Affaires spéciales au Corps des Ponts et Chaussées

### 1°) LOI DU 5 OCTOBRE 1941.

Vous savez qu'au moment de notre dernière Assemblée Générale le Ministère des Finances n'avait pas cru devoir maintenir dans le projet de loi de finances de 1947 l'article constatant la nullité de la loi du 5 octobre 1941. Trois solutions s'offraient alors en vue d'obtenir satisfaction :

Ou bien on tentait, par voie d'amendement, de faire rétablir dans la loi de finances l'article supprimé. C'est à quoi s'est efforcée en particulier la Fédération des Travaux Publics, qui a déployé au moment de la discussion une très grande activité à cet égard. Deux députés ont accepté de présenter des amendements qui nous auraient donné satisfaction ; ils ont été battus après intervention du Ministre des Finances qui leur a opposé un argument de procédure tiré du règlement de l'Assemblée nationale et devant lequel cette dernière n'a pu que s'incliner ;

Ou bien on essayait d'en faire l'objet d'un projet de loi spécial, mais il aurait fallu obtenir que ce projet fût déposé sur le bureau de l'Assemblée, c'est-à-dire qu'il y avait lieu de provoquer l'accord préalable des Ministères intéressés ; cela aurait été fort long, même en cas de succès problématique ;

Ou bien enfin l'article en question était repris

dans le projet de loi en préparation sur la réforme des finances départementales et communales, le Ministère de l'Intérieur étant d'ailleurs déjà d'accord et le projet tenant compte effectivement de cet accord ; mais, en l'état actuel des choses, nul ne sait quand cette loi pourra venir en discussion et c'était encore ajourner sine die la solution d'un problème cependant urgent.

Nous avons donc pensé que le mieux était d'en poursuivre l'inclusion dans la loi de finances de 1948, quand nous avons appris qu'au cours du débat sur le reclassement, sur l'initiative de M. Jules MOCH, Ministre de l'Intérieur, les Ministres s'étaient mis d'accord pour accepter ce que nous avons en vain demandé depuis tant de mois.

Un projet spécial a donc été immédiatement préparé par les Travaux publics et il a déjà reçu l'accord de l'Intérieur ; une démarche toute récente aux Finances nous a donné l'assurance formelle que, de ce côté, nous ne rencontrerions plus d'obstacles : dès que cette Administration aura notifié son adhésion officielle, le texte devra être soumis au Conseil d'Etat et il pourra être déposé sur le bureau de l'Assemblée Nationale. Nous ne cesserons pas, bien entendu, de suivre la question de près en vue, en particulier, d'en obtenir le vote sans discussion, seule possibilité pratique d'aboutir vite. Dès maintenant la Direction du Personnel se préoccupe de préparer les arrêtés d'application, de manière à rendre aussi rapidement que possible effective une mesure qui prendra effet, en droit, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1948.

## 2°) DÉCONCENTRATION ADMINISTRATIVE.

En liaison avec la réorganisation du département et la substitution du Président du Conseil général au Préfet pour son administration, une Commission interministérielle de déconcentration administrative a été chargée d'examiner les mesures propres à rapprocher autant que possible l'administration des administrés. Elle a d'abord pensé y parvenir en reprenant au profit du Préfet la plupart des délégations détenues jusque là par l'Ingénieur en chef, ce qui allait manifestement à l'encontre du but recherché. C'est dans ces conditions que le P.C.M. demanda aux chefs des Services extérieurs d'attirer l'attention des Présidents de Conseils généraux sur la gravité du problème et l'inopportunité des dispositions envisagées.

La position prise par cette Commission avait d'ailleurs, dès l'origine, provoqué une protestation extrêmement énergique du Ministre des Travaux Publics.

Le texte préparé a été finalement modifié dans un sens favorable à notre thèse et tel que le fonctionnement de nos Services n'en souffrira pas. Si

le principe de la délégation exclusive au Préfet des pouvoirs du Ministre a été maintenu, les conditions dans lesquelles le Préfet pourra, à son tour, déléguer ces pouvoirs ont été, en effet, arrêtées de telle manière qu'en fait les Ingénieurs en chef continueront à bénéficier des mêmes délégations qu'auparavant.

Sur ce point encore nous continuerons à suivre la question de très près.

## 3°) RAPPORTS AVEC LE MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE.

Ils ont été caractérisés par deux faits essentiels, à savoir :

a) La sortie récente (janvier 1948) d'une circulaire interministérielle organisant par voie de conférence mixte le contrôle du Génie Rural sur les projets dressés par les Ponts et Chaussées ; elle consacre en outre l'agrément automatique de nos Services par le Ministère de l'Agriculture quand une collectivité nous aura chargés de ses travaux. Cette circulaire, dont le texte avait au préalable reçu l'accord des syndicats du Génie Rural et du P.C.M., met donc fin à une situation regrettable, qui avait été la source de nombreuses difficultés et nous ne pouvons que nous en réjouir ;

b) La demande des Travaux Publics tendant à rétablir les Inspections Générales spécialisées du Service Hydraulique. Ici nous nous heurtons à un problème plus délicat, compliqué par les récentes décisions de la Commission de la Guillotine supprimant deux Inspecteurs Généraux du Génie Rural ; la question ne se règlera donc que lentement, et elle nécessitera en tous cas une entente entre les organisations professionnelles intéressées.

## 4°) PARTICIPATION AUX TRAVAUX DU M.R.U.

Nous avons eu à intervenir auprès des Services du M.R.U. pour obtenir une amélioration de la rémunération de notre concours. Satisfaction nous a été donnée par une circulaire du 13 janvier 1948, qui a relevé les plafonds précédemment fixés et décidé en outre que les rémunérations spéciales correspondant aux cumuls de fonctions n'entreraient pas en ligne de compte pour l'application de ces plafonds majorés.

Plus récemment nous avons dû nous inquiéter des conséquences des décisions de la Commission de la Guillotine sur la situation de nos Camarades détachés au M.R.U. et sur les conditions dans lesquelles pourraient être effectivement supprimées un certain nombre de Délégations Départementales. Après études de l'équipe « Reconstruction » nous avons proposé que, là où il n'y aurait plus de Délégation Départementale, le représen-

tant du M.R.U. soit l'Ingénieur en Chef ; cela ne signifie pas d'ailleurs qu'il devra se voir transférer les attributions correspondantes, dont la majeure partie passerait au contraire à des délégations qui grouperaient plusieurs départements voisins.

#### 5°) SUPPRESSION DU GÉNIE DE L'AIR.

Un article de la loi de finances 1947 a supprimé le Génie de l'Air et a confié aux Services des Ponts et Chaussées, dont les effectifs ont été augmentés en conséquence, les travaux d'infrastructure aéronautique. En conséquence, nous avons eu à donner dernièrement l'avis du P.C.M. sur un projet de décret organisant l'intégration du personnel actuel des bases aériennes dans les Ponts et Chaussées.

Ce projet prévoyait en premier lieu une possibilité d'intégration dans le cadre permanent. De même qu'en 1945 nous nous sommes élevés contre le recrutement exceptionnel d'Ingénieurs ; nous avons cru devoir demander formellement la suppression de cette disposition. Nous avons d'ailleurs tout lieu de penser que nos objections pourront être prises en sérieuse considération.

En second lieu est prévue la création d'un cadre spécial « Bases Aériennes », essentiellement temporaire et dont les fonctionnaires ne pourraient, en principe, être affectés qu'aux travaux de la Direction des Bases Aériennes. Cette création projetée n'a soulevé de notre part que des observations de détail.

Avant mise au point définitive, une conférence doit d'ailleurs réunir les représentants des organisations professionnelles intéressées sous l'égide de l'Administration ; le P.C.M. aura donc la possibilité de confirmer là sa position déjà clairement exprimée.

#### 6°) RETRAITE DES INGÉNIEURS DU CADRE LATÉRAL.

La liquidation des retraites de nos Camarades du Cadre Latéral est extrêmement compliquée du fait de l'intervention simultanée de l'Etat et du Département. Des démarches qui ont été entreprises à ce sujet, en particulier en liaison avec le Syndicat des Ingénieurs T.P.E., il résulte qu'une disposition spéciale pourrait être insérée dans le projet de loi portant réforme des finances locales.

Les retraites seraient liquidées et prises en charge entièrement par l'Etat en tenant compte de l'ensemble des services des fonctionnaires in-

léressés, les départements n'ayant plus qu'à verser au Trésor les arrérages qui leur auraient normalement incombé. Une telle mesure serait de nature à accélérer considérablement la liquidation de ces retraites.

#### 7°) LIAISON AVEC LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

Votre Comité a estimé qu'il convenait de profiter de la présence au Ministère de l'Intérieur de M. Jules MOCH, qui nous a donné tant de marques de bienveillance pendant son séjour aux Travaux Publics, pour amorcer des liaisons plus étroites entre ces deux Administrations en raison du rôle que nous avons à jouer auprès de l'Intérieur.

Les questions de Service Vicinal étant réservées, car nous possédons là, avec le Comité technique de la Vicinalité, une organisation qui a fait ses preuves, les Services des Ponts et Chaussées sont chargés du contrôle des subventions du Ministère de l'Intérieur (décret du 19 mai 1937). Ils participent en outre au contrôle des distributions d'eau (décret du 9 novembre 1946). Nous avons donc pensé qu'il y avait place pour un système de liaison encore inexistant, d'autant plus que les Services intéressés de l'Intérieur sont en fait dépourvus de techniciens et ne peuvent donc que difficilement assurer l'unité de vues et la coordination nécessaires. Et nous avons demandé à M. le Ministre de l'Intérieur :

a) Le détachement auprès du Ministre d'un Inspecteur Général des Ponts et Chaussées ;

b) L'institution, auprès de la Direction des affaires départementales et communales, d'un Service technique dirigé par un Ingénieur en Chef.

Accueillies favorablement, nos suggestions se sont toutefois heurtées aux inévitables difficultés budgétaires. Cependant, grâce à une entente entre les Directions intéressées, l'affectation d'un Ingénieur en Chef au Ministère de l'Intérieur est en très bonne voie et nous pouvons espérer qu'elle aboutira prochainement.

Devant l'importance prise par les questions dépendant du Ministère de l'Intérieur, nous avons d'ailleurs été amenés à constituer une équipe de travail spéciale qui est déjà entrée en fonctions et qui pourra suivre de très près les questions extrêmement importantes posées par l'organisation d'une liaison que nous souhaitons aussi complète et étroite que possible.

*Le Président,*  
R. BRINGER.

## RAPPORT FINANCIER DU TRÉSORIER DU P. C. M.

Conformément à l'article 20 des statuts de notre Association, nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation les comptes de l'année sociale écoulée arrêtés au 31 décembre 1947, soit du 1<sup>er</sup> novembre 1946 au 31 décembre 1947.

Cet exercice a donc duré exceptionnellement 14 mois, une décision de l'Assemblée Générale ayant reporté la fin de l'Exercice du 31 octobre au 31 décembre.

### I. — ADHÉSIONS.

La situation numérique des sociétaires, en fin d'Exercice, est la suivante :

	Sociétaires annuels			Sociétaires perpétuels			Membres bienfaiteurs	Totaux
	P. C.	M	Total	P. C.	M	Total		
<b>En activité</b>								
Inspecteurs Généraux .....	28	15	43	17	10	27		10
Ingénieurs en Chef .....	226	49	275	40	5	45		320
Ingénieurs ordinaires .....	504	40	544	19	1	20	1	565
Ingénieurs élèves .....	37		37					37
<b>En congé</b>								
Inspecteurs Généraux .....	2		2					2
Ingénieurs en Chef .....	29	11	40	14	7	21		61
Ingénieurs Ordinaires .....	85	25	110	40	2	32		142
<b>En retraite</b>								
Inspecteurs Généraux .....	29	3	32	16	3	19	1	52
Ingénieurs en Chef .....	53	1	54	12		12		66
Ingénieurs Ordinaires .....	40	2	42	4		3		45
<b>Total.....</b>	<b>1033</b>	<b>146</b>	<b>1179</b>	<b>151</b>	<b>28</b>	<b>179</b>	<b>2</b>	<b>1360</b>

L'effectif des sociétaires n'a donc pas varié de façon sensible au cours de l'Exercice. On regrettera que nulle propagande n'ait été faite auprès des Ingénieurs-Elèves des Mines ; aucun n'est membre du P.C.M. ; la plupart en ignorent l'existence.

### II. — RECETTES ET DÉPENSES COURANTES DE L'EXERCICE.

Les dépenses se sont élevées à la somme de 804.689 francs, se décomposant ainsi :

— Frais généraux d'administration .....	201.392
— Publication du Bulletin .....	567.241
— Souscription en vue de la remise d'une épée au Professeur Jean BECQUEREL .....	10.000
— Abonnements collectifs .....	17.077
— Travail des équipes .....	8.125
— Frais de banque (droits de garde, commissions, etc) .....	.854
<b>Total des dépenses .....</b>	<b>804.689</b>

Les recettes se sont élevées à la somme de 801.251 francs se décomposant ainsi :

— Cotisations et dons de Sociétaires perpétuels :		
— Exercices précédents .....	98.690	
— Exercice actuel .....	434.131	
		<b>532.821</b>
— Intérêt des valeurs mobilières .....	4.639	
— Recettes de publicité du Bulletin .....	239.823	
— Chèque de la S.N.C.F. à titre de participation aux frais d'impression du Bulletin .....	20.000	
— Manifestation de l'Assemblée Générale : Excédent des recettes sur les dépenses .....	1.158	
— Liquidation du séquestre .....	2.810	
<b>Total des recettes .....</b>		<b>801.251</b>

Les dépenses présentent un excédent de 3.438 francs, savoir :

Total des dépenses .....	804.689
Total des recettes .....	801.251
	<hr/>
Excédent des dépenses .....	3.438

**III. — VALEURS EN PORTEFEUILLE**

Votre portefeuille comprend les valeurs suivantes, déposées en Banque et dont la valeur en Bourse était de 118.750 francs au 31 décembre 1947 :

— 135 fr. de rente 3 % 1945 amortissable à 74, 40 .....	3.348
— 910 fr. de rente 3 1/2 % 1942 à 84, 50 .....	21.970
— 500 fr. de rente 5 % 1920 à 125 .....	12.500
— 120 fr. de rente 3 % perpétuelle à 67 .....	2.680
— 2 obligations Chemin de Fer du Bourbonnais 3 % à 389 .....	778
— 7 obligations Chemin de fer de l'Est 4 % 1921 à 677 .....	4.739
— 5 obligations Ouest 2 1/2 % à 400 .....	2.000
— 2 obligations P.O. 2 1/2 % 1895 à 417 .....	834
— 1 obligation Chemin de Fer Indochine Yunnan 3 % à 290 .....	290
— 2 obligations Chemin de Fer du Bourbonnais 3 % à 389 .....	778
— 7 obligations Chemin de Fer de Djibouti 3 1/2 % à 190 .....	1.330
— 6 obligations communales 3 % 1891 à 285 .....	1.710
— 10.000 frs capital obligation Trésor 4 1/2 % 1933 à 1086 .....	10.860
— 500 frs de rente 5 % 1920 à 125 .....	12.500
— 750 frs de rente 3 % 1942 à 74, 50 .....	18.525
— 930 frs de rente 3 % 1945 amortissable à 74,40 .....	23.064
— 30 frs de rente 3 % 1945 amortissable à 74, 40 .....	744
	<hr/>
Total .....	118.750

Il comprend, en outre, dix actions de la Maison des Mines, comptées pour leur valeur d'achat : 5.000 francs.

La valeur du portefeuille au 31 décembre 1947 était donc de 123.750 francs, contre 147.197 francs l'année précédente, soit une diminution de 23.447 francs.

La modification de la composition du portefeuille par rapport à l'année dernière provient :

— d'une part, de la liquidation du séquestre qui détenait 1327, 50 de rente 4 1/2 % 1932 A et 85 frs de rente 4 % 1918 en cours de conversion ; la conversion a donné 960 francs de rente 3 % 1945.

— d'autre part, du remboursement d'un certain nombre d'obligations ; le montant des titres remboursés s'élève à 9.013,10 francs, se détaillant ainsi qu'il suit :

— 30 frs de rente 3 % amortissable .....	995
— 8 obligations Chemin de Fer Indochine Yunnan .....	3.852, 40
— 1 obligation communale 3 % 1891 .....	343
— 1 obligation Ouest 2 1/2 % .....	414, 10
— 1 obligation Bourbonnais 3 % .....	373, 50
— 2 obligations Bourbonnais 3 % .....	853, 60
— 5 obligations P.L.M. 3 % .....	2.181, 50
	<hr/>
Total des titres remboursés .....	9.013, 10

Aucun achat n'a été effectué au cours de l'Exercice.

**IV. — FONDS DE L'ASSOCIATION.**

Aux termes des articles 24 et 25 des statuts, les fonds de l'Association se divisent en deux :

A) *Le fonds social*, constitué par le versement des cotisations rédimées ; l'Assemblée Générale peut seule autoriser le Comité à disposer du fonds social ; les revenus de ce fonds sont affectés aux dépenses courantes.

B) *Le fonds de réserve*, constitué par le versement des excédents de recettes des Exercices antérieurs ; l'Assemblée Générale peut décider le versement d'une partie de ce fonds au fonds social.

**A. — Fonds social :**

Aucune cotisation rédimée n'a été reçue, une Assemblée Générale ayant décidé de ne plus admettre de Membre Perpétuel jusqu'à décision contraire d'une Assemblée Générale ultérieure ; nous pensons qu'il n'est pas encore opportun de fixer le taux de rachat des cotisations annuelles. Le fonds social reste donc fixé à la somme de 148.050 francs, comme à la fin de l'Exercice précédent.



**B. — Fonds de réserve :**

Le fonds de réserve au 1 <sup>er</sup> novembre 1946 s'élevait à .....	26.652
Il est à majorer de la valeur de remboursement des titres .....	9.013
	<hr/>
	35.665
Il est à diminuer de la perte de valeur du portefeuille .....	23.447
et de l'excédent des dépenses de l'Exercice .....	3.438
	<hr/>
	26.885
	<hr/>
	8.780

La diminution du fonds de réserve au cours de l'Exercice est ainsi de : 17.872 francs.

**V. — BILAN.**

*Actif :*

Portefeuille .....	123.750
Compte Chèques Postaux .....	25.519
Compte en Banque .....	7.561
	<hr/>
Balance .....	156.830

*Passif :*

Fonds social .....	148.050
Fonds de réserve .....	8.780
	<hr/>
Balance .....	156.830

Tel est le résumé des Comptes que le Comité a l'honneur de soumettre à votre approbation.

*Le Trésorier,*  
Jean COURBON.

## PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

### Séance du Mardi 24 Février 1948

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mardi 24 février 1948, au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

*Etaient présents :* MM. ARRIBEAUTE, BRINGER, CACHERA, CASSARD, CAUDRELIER-BENAC, CONCHE, COR, COURBON, DAUVERGNE, DORCHE, DUMARD, DURAND-DUBIEF, FISCHESSE, GENET, LORIFERNE, MACAREZ, RENOUX, ROQUES et SAMUEL-LAJEUNESSE.

*Absents excusés :* MM. JACQUINOT, LE BESNEAIS, MORISSON et VAUTHIER.

*Assistaient à la séance :* MM. BUTEAU, DECELLE, René DURAND, FONTAINE, Louis MARTIN et VIEILLIARD.

La séance est ouverte à 9 heures 45.

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

Le texte proposé pour le procès-verbal de la séance tenue le lundi 2 février 1948 a été soumis aux Membres du Comité. Celui-ci en adopte le texte sans observations.

**2°) DÉLÉGUÉ DU GROUPE D'AMIENS.**

Le Président fait connaître que le Groupe d'AMIENS a désigné M. CAUDRELIER-BENAC, comme Délégué de Groupe, en remplacement de M. LEROY, qui a quitté le territoire du dit Groupe.

**3°) TOURNÉES DU P.C.M.**

M. COR fait connaître que la tournée en voie d'organisation dans la Sarre, les territoires occupés de l'Allemagne et le Luxembourg, pour le

mois de juin prochain, remporte un succès certain : 95 adhésions de principe ont déjà été données, parmi lesquelles trois seulement par des Camarades des Mines. Il avait donc été envisagé de faire deux fois la même tournée, avec le programme indiqué lors de la dernière séance du Comité. Mais les Autorités d'Occupation viennent de faire connaître qu'elles n'admettraient ni cette répétition de la tournée, ni le séjour dans la bizonne, ni un effectif supérieur à quarante participants dans la Ruhr. Cette décision oblige à renoncer au programme initial.

Le Comité demande à l'Equipe « Tournées » de poursuivre son étude en envisageant deux tournées successives, dont une seule irait dans la Ruhr avec un effectif limité exclusivement à 40 Ingénieurs ; le point de rayonnement serait recherché à la limite de la zone française. Une partie du parcours prévu en autocar serait effectué en bateau, à la descente du Rhin, avec déjeuner à bord.

Par ailleurs, M. COR demande aux Délégués de Groupes d'insister auprès des Camarades pour obtenir le plus grand nombre possible d'adhésions à la tournée du 13 mars dans la Région Parisienne.

#### 4°) ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ET DINER DU P.C.M.

M. BRINGER demande au Comité de lui donner son avis sur les questions à aborder dans le rapport moral qu'il devra présenter à l'Assemblée Générale Ordinaire du 14 mars 1948.

Il est tout d'abord entendu que M. DAUVERGNE se chargera de la partie concernant le Ministère de l'Industrie et du Commerce. Après un échange de vues, le Comité décide que les principales questions à traiter sont les suivantes : traitements-rémunération (reclassement, primes de rendement, etc...) ; statut particulier des Ingénieurs de nos Corps ; application du Statut Général des Fonctionnaires ; (Comités Techniques et Commissions Administratives Paritaires) ; questions syndicales (relations du P.C.M. avec les Syndicats) ; réforme de l'Ecole des Ponts ; restrictions dans l'emploi des voitures automobiles.

Le rapport moral et le discours du dîner seront soumis par le Président au Comité lors de la séance prévue la veille de l'Assemblée Générale.

#### 5°) RECLASSEMENT.

M. BRINGER signale qu'aucun fait nouveau ne s'est produit depuis le 2 février 1948 sur la question du reclassement. Il donne lecture de la note

préparée comme suite à la décision du Comité par MM. DAUVERGNE, LOUIS MARTIN, MACAREZ, FISCHER et VIEILLIARD et qu'il a adressée au Ministre des Travaux Publics et des Transports, ainsi qu'au Ministre de l'Industrie et du Commerce. Cette note attire l'attention sur les anomalies inacceptables existant, en ce qui concerne les Corps des Ponts et Chaussées et des Mines, dans le plan de reclassement de la fonction publique fixé par le décret du 13 janvier 1948. Bien que le Gouvernement entende considérer ce plan comme définitif, il a paru nécessaire de souligner ce que certaines de ses dispositions contiennent de très grave pour l'avenir de nos Corps, avec les conséquences qui ne pourront manquer d'en découler dès maintenant. Toutes réserves étant faites sur les modalités d'application ultérieure de l'article 51 du Statut Général des Fonctionnaires, le P.C.M., se fondant essentiellement sur l'équité et sur la nécessité de conserver une élite de techniciens au service de l'Etat, demande par la dite note les échelles suivantes :

— Ingénieurs Ordinaires : 315-510 (avec suppression, au tableau annexé, de toute disposition concernant l'évolution du traitement en fonction des années de service et les échelles après réforme) ;

— Ingénieurs en Chef : 550-675 (l'échelon de 675 étant un échelon de fonction s'appliquant aux postes les plus importants, donc à une fraction modérée du nombre des postes) ;

— Inspecteurs Généraux : 780.

Le Comité approuve le texte de cette note, qui sera inséré au prochain Bulletin du P.C.M.

#### 6°) INSTITUT TECHNIQUE DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES (I. T. A. P.).

M. René DURAND signale la création, en septembre 1947, de l'Institut Technique des Administrations Publiques (I.T.A.P.) ayant pour but de :

— contribuer à accroître le rendement des Administrations Publiques, industries d'Etat, institutions semi-publiques et entreprises nationalisées ;

— apporter son concours à l'amélioration des méthodes de travail dans les Administrations Publiques ;

— rassembler et étudier les suggestions de nature à simplifier la machine administrative française.

Le Comité s'associe à la proposition de M. René DURAND, souhaitant que de nombreux Ingénieurs de nos deux Corps figurent dans les groupes d'études de l'I.T.A.P. ; il décide d'inscrire le P.C.M. comme membre correspondant

et de l'abonner aux documents techniques publiés par les soins de cet Institut, ainsi que d'encarter une notice à ce sujet dans le prochain Bulletin du P.C.M. avec une note de présentation dans le corps du Bulletin.

#### 7°) DEMANDES D'INGÉNIEURS POUR LE VÉNÉZUELA ET LE BRÉSIL.

Sur la proposition de M. René DURAND, le Comité décide l'insertion, dans le prochain Bulletin du P.C.M., d'une note signalant que des Ingénieurs sont recherchés :

— par le Gouvernement du Venezuela pour des travaux de dragages et construction de digues à la mer en vue de l'amélioration des accès au lac de Maracaibo (montant des travaux : six milliards) ;

— par l'Etat de Sao-Paulo (Brésil) pour des travaux routiers à exécuter dans cet Etat.

#### 8°) DOCUMENTATION TECHNIQUE.

M. DECELLE fait un exposé sur le rapport établi par l'Equipe au sujet de la Documentation Technique et qui a été envoyé à tous les membres du Comité. L'Equipe est partie des deux idées de base suivantes :

1°) La constitution d'un Service nouveau ne pouvant être envisagée actuellement, il faut s'organiser avec les moyens du bord et utiliser tout ce qui existe ;

2°) La documentation, pour être utile, doit être critique et, par conséquent, être faite par le technicien compétent.

D'où le schéma proposé. Tout d'abord, on ne s'occuperait pas de tout ce qui n'est pas technique propre aux Ponts et Chaussées ni des techniques où une documentation spéciale existe déjà (électricité à E.D.F. par exemple). Il ne reste plus alors que les techniques routes, ports, voies navigables ; pour celles-ci, on constituerait un certain nombre de sections spécialisées, reliées à un centre de documentation constituant plaque tournante. Le Centre serait rattaché à l'Ecole des Ponts et Chaussées. Les sections spécialisées seraient constituées par des Services des Ponts situés dans la Région Parisienne (par exemple Service des Autoroutes pour la Technique Routière). Ce système aurait l'avantage de pouvoir fonctionner sans nécessiter d'ouverture de crédit spéciale et en utilisant les techniciens compétents pour chaque matière.

M. FISCHESSE signale que, par suite de compressions budgétaires, les Mineurs ont dû abandonner le Bureau de Documentation Minière qu'ils avaient organisé. Cette documentation est

désormais faite uniquement par les Sociétés Nationalisées. Il souligne les inconvénients de cette situation. Il estime que la seule solution viable en matière de documentation est d'avoir un Service autonome, fonctionnant commercialement.

M. GENET soulève diverses questions à propos de la solution proposée : les Services chargés de sections de documentation auront-ils le temps de s'en occuper ? Quel Service s'occupera des matériaux et procédés de construction ? Ne peut-on utiliser ce qui existe déjà (Revue Générale des Routes, par exemple) ? Comment fera-t-on pour les traductions. Enfin, il lui paraît très difficile de fonctionner sans crédits.

M. FISCHESSE estime aussi que la question des crédits ne peut être éludée ; on sera inévitablement noyé si on ne fait appel à du personnel fixe.

M. DORCHE pense qu'il ne faut pas s'avouer battu sans avoir posé la question. Il explique que le Ministère des Colonies fait actuellement admettre par les Finances que les dépenses de cette nature sont des dépenses d'investissement et non de fonctionnement. Il préconise la solution suivant laquelle la documentation serait assurée par une Société d'Economie Mixte, où l'Etat aurait la majorité et dont un Ingénieur en Chef serait le Directeur ; ce système donnerait au Centre de Documentation une grande autonomie et une grande souplesse ; d'autre part le Centre, une fois lancé, vivrait par lui-même et il serait sans doute possible de faire admettre le versement, à titre de dépense d'investissement, de la somme nécessaire à la constitution du capital de la Société.

Cette suggestion est accueillie très favorablement par le Comité qui décide d'adjoindre M. DORCHE à l'Equipe « Documentation » et invite celle-ci à remanier le texte de sa note pour tenir compte des diverses observations formulées au cours de la discussion, afin que la question puisse être soumise dès que possible au Ministre.

M. CACHERA estime que nous ne devons pas accepter sans réaction les décisions de la Commission de la Guillotine supprimant certains Services de Documentation et dont l'Equipe a tenu compte pour prévoir son organisation en conséquence. Après discussion, il est entendu que le rapport de l'Equipe qui sera adressé au Ministre sera rédigé de manière à tenir compte de cette observation.

#### 9°) CONGRÈS DE NAVIGATION.

M. BRINGER signale que l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation

vient de reprendre son activité d'avant-guerre et organise, pour 1949, son 17<sup>e</sup> Congrès qui se tiendra à Lisbonne ; cette Association demande au P.C.M. de lui conserver son adhésion.

Le Comité décide de maintenir celle-ci et de payer à la dite Association la cotisation de 1.000 frs demandée pour l'exercice 1948.

10°) COTISATIONS POUR L'EXERCICE 1948.

M. COURBON présente le projet de budget du P.C.M. pour l'exercice 1948. Les dépenses à prévoir s'élèvent à 600.000 frs, savoir :

— Bulletin du P.C.M. ....	350.000 frs
— Frais d'administration .....	216.000 —
— Imprévus et divers .....	34.000 —
<hr/>	
Ensemble .....	600.000 —

L'application à l'Exercice 1948 du taux des cotisations de l'Exercice 1946-1947 conduirait à une recette totale de 408.000 francs environ. Il convient donc de relever le taux des cotisations de 60 % environ par rapport à l'Exercice précédent.

En conséquence, compte tenu d'un déchet de 10 % impossible à résorber sur le recouvrement des cotisations, du revenu du capital social évalué à 4.000 frs et de l'augmentation des traitements depuis 1946, le Comité décide, en application de l'article 22 des Statuts, de fixer comme suit le taux des cotisations de l'Exercice 1948 :

— <i>Inspecteurs Généraux</i> :	
en activité .....	1000 frs
en disponibilité, hors cadre, démissionnaires .....	500 —
en retraite .....	200 —
— <i>Ingénieurs en Chef</i> :	
en activité .....	800 frs
en disponibilité, hors cadre, démissionnaires .....	400 —
en retraite .....	160 —
— <i>Ingénieurs Ordinaires</i> :	
en activité .....	600 frs
en disponibilité, hors cadre, démissionnaires .....	300 —
en retraite .....	120 —
— <i>Ingénieurs Elèves</i> .....	
	120 frs

La séance, levée à 12 heures 20, est reprise à 15 heures 45.

11°) STATUTS DES INGÉNIEURS.

M. VIELLIARD rend compte des contacts que l'Equipe « Fonction Publique » a eus avec M. VINCENT, chargé par la Direction du Personnel

d'étudier le statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le point le plus délicat est d'assurer le respect des dispositions de l'article 51 du Statut Général des Fonctionnaires, aux termes duquel le rythme d'avancement doit être comparable dans les diverses Administrations. Pour pallier aux lenteurs de l'avancement dans le Corps des Ponts et Chaussées, deux solutions sont possibles ; dissociation du grade et de la fonction, large recouvrement des échelles de traitements (Ingénieurs Ordinaires sur Ingénieurs en Chef ; Ingénieurs en Chef sur Inspecteurs Généraux). En tout cas les dispositions actuellement prévues par l'Administration sont absolument insuffisantes et ne peuvent être considérées comme satisfaisant à l'article 51 du Statut Général. Il importe donc que le P.C.M. prenne position très rapidement à ce sujet.

M. ROQUES attire l'attention sur le système adopté par la S.N.C.F., qui comporte de nombreux échelons par échelle, avec des recouvrements très importants entre échelles et prévoit un avancement vertical (on garde son échelon quand on passe d'une échelle à une autre). Il estime que seul un système évolué à double entrée, comme il vient de le décrire, permettra de parer aux conséquences de la politique « d'accordéon » qui préside au recrutement de nos Corps. Il est donc très regrettable que le statut de la Fonction Publique ne permette pas une solution de cette nature ; mais nous devons y penser pour la faire aboutir dans un avenir plus ou moins proche.

Après un échange de vues et revenant sur le problème immédiat, le Comité décide de proposer la dissociation du grade et de la fonction. Si on ne peut la faire accepter, le recouvrement des échelles pourra être envisagé, mais il est bien entendu que ce recouvrement devra être important.

Diverses autres observations sont formulées sur le projet de statut préparé par l'Administration : trop grand nombre d'échelons dans les classes d'Ingénieurs Ordinaires, durée des mises en disponibilité, etc... L'Equipe est invitée à poursuivre son étude de la question et à présenter des propositions au P.C.M.

12°) LIAISON AVEC LE S.G.I.P.C.

M. BUTTEAU, Président du Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, a demandé que le recouvrement des cotisations du dit Syndicat soit effectué par le Trésorier du P.C.M., qui en reverserait globalement le montant au Syndicat, moyennant une participation pour les frais de recouvrement. M. BRINGER ne voit pas d'objection à opérer de cette manière, mais il est néces-

saire, à cet effet, de modifier le Règlement Intérieur du P.C.M. ; cette modification peut être décidée par le Comité, à charge de ratification par une Assemblée Générale (en vertu de l'article 15 des Statuts) ; il doit d'ailleurs être bien entendu que la même faculté de recouvrement commun sera réservée à tous les Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui en feraient la demande. La redevance pourrait être un pourcentage sur les cotisations syndicales recouvrées par le P.C.M. M. COURBON estime qu'il serait plus équitable de prévoir une redevance par membre du Syndicat.

Le Comité charge les Trésoriers et Secrétaires

des deux Groupements en cause de mettre sur pied une formule, sur laquelle il sera statué à la prochaine séance.

La séance est levée à 16 heures 45, étant entendu que les prochaines réunions auront lieu :

— Le samedi 13 mars 1948 à 9 heures précises, pour arrêter notamment le texte du rapport moral à soumettre à l'Assemblée Générale ;

— Le lundi 15 mars 1948 à 9 heures 30.

Le Secrétaire,

DURAND-DUBIEF.

Le Président,

BRINGER.

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

### Séance du Mardi 24 Février 1948

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le mardi 24 février 1948 au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

*Étaient présents :* MM. BRINGER, CACHERA, CAUDRIER-BENAC, COURBON, DURAND-DUBIEF, LORIFERNE, RENOUX et ROQUES.

*Absents excusés :* MM. CONCHE, COR, JACQUINOT et VAUTHIER.

*Assistaient à la séance :* MM. BAUDET, BUTEAU, COQUAND, FONTAINE, MONNERET et VIELLIARD.

La séance est ouverte à 16 heures 50.

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

Le Sous-Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le lundi 2 février 1948.

#### 2°) RÉMUNÉRATION DES TRAVAUX POUR LES COLLECTIVITÉS LOCALES.

Le Président fait connaître qu'aucun fait nouveau ne s'est produit depuis la dernière séance du Comité au sujet du projet de loi devant constater la nullité de la loi du 5 octobre 1941 et autoriser les fonctionnaires des Ponts et Chaussées à percevoir une rémunération pour le concours apporté par eux aux Collectivités locales.

D'après les renseignements obtenus, le texte a été préparé par le Ministère des Travaux Publics

et est actuellement soumis à l'examen du Ministère des Finances, qui aurait déjà donné son accord de principe.

M. BRINGER signale que la Direction du Personnel envisage la constitution d'une Commission spéciale qui serait chargée de préparer les textes d'application prévus dans le projet de loi et dans laquelle le personnel serait représenté. Le Sous-Comité donne son accord pour que cette représentation soit assurée par MM. ISSARTE et DURAND-DUBIEF, en ce qui concerne respectivement les catégories Ingénieurs en Chef et Ingénieurs Ordinaires.

#### 3°) INTÉGRATION DU PERSONNEL DES BASES AÉRIENNES DANS LES CADRES DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Conformément à la décision du Sous-Comité lors de sa dernière séance, le projet de décret préparé à ce sujet par l'Administration a été examiné par l'Equipe « Personnel » en liaison avec les Equipes « Fonction Publique » et « Air ».

M. DURAND-DUBIEF, rapporteur de l'Equipe, rappelle que l'intégration du personnel des Bases Aériennes dans les cadres des Ponts et Chaussées est la conséquence de la suppression du Génie de l'Air, conformément à la loi du 8 août 1947. Les effectifs correspondants, fixés par la loi de Finances d'août 1947, sont de 3 Inspecteurs Généraux, 18 Ingénieurs en Chef et 38 Ingé-

nieurs du Corps des Ponts et Chaussées, il ne reste en fait que 24 personnes à intégrer (en faisant abstraction du cas particulier des Inspecteurs Généraux). Le projet établi par l'Administration reprend les dispositions prévues lors du recrutement exceptionnel de 1945, bien qu'en fait l'opération ne soit pas comparable. L'Equipe est d'avis qu'il n'y a aucune raison d'effectuer, à cette occasion, une intégration dans le cadre permanent. Les agents en service dans les Bases seraient ainsi intégrés seulement dans le cadre spécial des Bases Aériennes défini dans le projet de décret et qui est en somme un cadre latéral spécialisé. Toutefois, le P.C.M. doit faire certaines observations sur les dispositions prévues pour l'intégration dans ce cadre. Enfin, il doit demander à être représenté dans les Commissions d'Intégration.

M. DURAND-DUBIEF donne lecture du projet de réponse préparé dans ces conditions à l'Administration et qui est approuvé par le Comité. Toutefois, avant de l'expédier, MM. BRINGER, VIEILLIARD et DURAND-DUBIEF verront M. CAZES, Directeur des Bases Aériennes, avec qui ils ont pris rendez-vous.

Par ailleurs, M. BRINGER donne lecture d'un projet de lettre relatif au personnel d'exploitation des aérodromes. Le Comité donne son accord et émet l'avis qu'il y a lieu, en cette matière, d'être prudent et de réserver l'avenir.

#### 4°) PRIMES DE RENDEMENT.

M. BRINGER rappelle que le Ministère des Travaux Publics a demandé le relèvement du crédit des primes de rendement ancien régime pour 1948.

Il signale que divers groupes du P.C.M. ont demandé des explications sur le mode de calcul des primes de rendement de 1947 et donne lecture d'une note rédigée par M. GENET, au sujet des principes adoptés par l'Administration pour la répartition du crédit disponible. Il est décidé que cette note sera diffusée aux délégués de groupes, pour qu'ils puissent renseigner les camarades qui désireraient des éclaircissements.

#### 5°) RÉORGANISATION DU M.R.U.

MM. BAUDET et COQUAND indiquent que le M. R.U. prépare un remaniement de ses Services, comportant notamment la suppression d'une trentaine de Délégations Départementales (plusieurs départements étant groupés sous une même

Délégation) ainsi que celle des Services Départementaux de l'Urbanisme et de l'Habitation, qui seraient remplacés par un Urbaniste accrédité auprès du Préfet. Ils rendent compte des démarches effectuées à ce sujet par l'Equipe « Reconstruction » pour que, dans les départements où il n'y aurait plus de Délégation Départementale, il y ait auprès du Préfet un représentant et un seul du M.R.U. qui serait l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, le rattachement du représentant de l'Urbanisme aux Services de la Préfecture pouvant par ailleurs présenter des inconvénients.

Le Sous-Comité approuve l'action de l'Equipe et l'invite à la poursuivre. Il est procédé à ce sujet à un échange de vues général.

#### 6°) ASSOCIATION DES HYGIÉNISTES ET TECHNICIENS MUNICIPAUX.

Sur la proposition du Président, le Sous-Comité accepte de donner, auprès du Ministère de l'Intérieur, l'appui demandé au P.C.M. par l'Association des Hygiénistes et Techniciens Municipaux.

#### 7°) GÉNIE RURAL.

M. BRINGER rend compte de la visite de remerciement qu'il a faite à M. le Directeur Général des Eaux et du Génie Rural, après l'intervention de la circulaire de janvier 1948 fixant le partage des attributions entre les Services du Génie Rural et des Ponts et Chaussées. Il a profité de cette occasion pour reparler du rétablissement de l'Inspection Générale du Service Hydraulique. Il a dû d'ailleurs convenir que le moment n'était guère propice à ce rétablissement, la Commission de la Guillotine venant de supprimer deux Inspecteurs Généraux du Génie Rural ; il a toutefois suggéré une solution qui, par un remaniement des inspections, permettrait de réserver un Inspecteur Général pour le seul Service Hydraulique.

Le Sous-Comité prend acte de cette communication et invite le Président à suivre la question.

La séance est levée à 18 heures 10, étant entendu que la prochaine réunion aura lieu le samedi 13 mars 1948, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le comité du P.C.M.

Le Secrétaire,  
DURAND-DUBIEF.

Le Président,  
BRINGER.

# RECLASSEMENT

A la suite de la décision prise par le Comité, le Président du P.C.M. a adressé, le 16 février 1948, à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports et à M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce la lettre ci-après, portant envoi d'une note de protestation, dont le texte est reproduit ci-dessous, au sujet des anomalies inacceptables contenues dans le plan de reclassement de la fonction publique, en ce qui concerne les Corps des Ponts et Chaussées et des Mines.

Monsieur le Ministre,

Après avoir pris connaissance, au cours de sa dernière séance, du plan de reclassement de la fonction publique prévu par le décret n° 48-78 du 13 janvier 1948, le Comité de notre Association a estimé de son devoir d'attirer votre bienveillante attention sur les anomalies inacceptables qu'il contient en ce qui concerne les Corps

des Ponts et Chaussées et des Mines. Il a donc décidé de vous saisir de la note de protestation que vous voudrez bien trouver jointe à la présente lettre.

Nous savons que le Gouvernement entend considérer ce plan comme définitif et les récents débats parlementaires ont affirmé son intention de ne plus y apporter aucune modification. Il nous a paru nécessaire, cependant, de souligner ce que certaines de ses dispositions contiennent de très grave pour l'avenir de nos Corps, avec les conséquences qui ne pourront manquer d'en découler dès maintenant.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, de vouloir bien agréer l'assurance de mes sentiments les plus respectueusement dévoués.

*Le Président du P.C.M.,*

R. BRINGER.

## NOTE

OBJET : Reclassement des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Le tableau annexé au décret 48-78 du 13 janvier 1948 relatif au classement hiérarchique des emplois permanents de l'Etat a prévu pour les Ingénieurs et Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées et des Mines les indices ci-après :

Ingénieur du Corps des Mines et du Corps des Ponts et Chaussées : 315/510 (1);

Ingénieurs en Chef des Mines et des Ponts : 500/650.

Les Inspecteurs Généraux n'ont pas été classés

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines exprime ses protestations énergiques contre certaines dispositions de ce classement.

1°) En ce qui concerne les Ingénieurs, l'Association regrette, que contrairement à ses deman-

des antérieures, on ait fixé déjà le plafond après réforme, cette mesure ne devant, à son avis, intervenir qu'après publication des statuts des Corps des Mines et des Ponts et des Corps similaires. C'est en effet seulement à ce moment qu'il sera possible d'assurer l'application correcte des dispositions de l'art. 51 du statut général des fonctionnaires tendant à réaliser un rythme d'avancement comparable dans les divers Services.

Le statut étant susceptible de modifier également les conditions d'accession au grade d'Ingénieur en Chef, il est, pour les mêmes raisons, prématuré de fixer dès maintenant les échelles indiciaires nouvelles afférentes à la carrière d'Ingénieur Ordinaire.

Il est fait observer dans le même ordre d'idées que la question devra, le moment venu, être examinée non seulement pour les Ingénieurs Ordinaires, mais encore pour les Ingénieurs en Chef.

2°) En ce qui concerne les Ingénieurs en Chef, il est absolument anormal, dans des Corps aussi fortement hiérarchisés que les Mines et les Ponts et Chaussées, de voir les Ingénieurs d'un grade déterminé débiter à un niveau inférieur à celui de leurs subordonnés directs, ce qui se produit pour le passage d'Ingénieurs Ordinaires (510) à Ingénieurs en Chef (500).

(1) Après réforme :  
le sommet du grade sera porté à 550

Avant réforme :

Ingénieur	ordinaire	avant 12 ans	300/450
—	—	après 12 ans	470
—	—	après 14 ans	510

D'autre part, il n'existe aucune raison pour que les Ingénieurs en Chef des Mines et des Ponts débutent à un niveau (510) inférieur à celui des Ingénieurs des Corps Militaires (550) dont la sélection est moindre à la sortie de l'Ecole Polytechnique et qui parviennent au grade d'Ingénieur en Chef à un âge inférieur d'environ 4 ans à celui des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Enfin, notre Association a constaté avec regret que l'échelon supérieur de 675, précédemment adopté par un Conseil de Cabinet, n'avait pas été retenu dans le tableau annexé au décret du 13 janvier, cet échelon supérieur devant s'entendre d'un échelon de fonction pour les postes les plus importants et s'appliquer à une fraction modérée du nombre des postes d'Ingénieur en Chef.

3°) En ce qui concerne les Inspecteurs Généraux, la meilleure solution est leur assimilation aux Conseillers d'Etat et aux Conseillers-Maitres à la Cour des Comptes, avec application de l'échelon indiciaire unique de 780. Dans le passé si l'on tient compte de l'indemnité de fonction qui, soumise à retenue pour la retraite, était une véritable partie du traitement, cette assimilation a toujours existé. Cette assimilation se justifie d'autant mieux que l'organisation en sections des Conseils Généraux des Ponts et des Mines s'inspire de celle du Conseil d'Etat et que, dans maintes dispositions, législatives ou réglementaires, il a été considéré que les Grands Corps de l'Etat comprenaient notamment et indépendamment du Conseil d'Etat et de la Cour des Comptes, les Corps des Ponts et Chaussées et des Mines.

#### CONCLUSIONS.

Se fondant essentiellement sur l'équité et sur la nécessité de conserver une élite de techniciens au service de l'Etat, notre Association demande les échelles suivantes, toutes réserves étant faites des modalités d'application ultérieure de l'art. 51 du Statut Général des Fonctionnaires.

Ingénieurs Ordinaires : 315-510 ; (avec suppression au tableau annexé, de toute disposition concernant l'évolution du traitement en fonction des années de service).

Ingénieurs en Chef : 550-675 ; (l'échelon de 675 étant un échelon de fonction s'appliquant aux postes les plus importants, donc à une fraction modérée du nombre des postes).

Inspecteurs Généraux : 780.

Il y a lieu de noter que, nonobstant ces aménagements indispensables et équitables, la revalorisation des traitements des Corps Techniques demeurera inférieure à celle de l'Enseignement et de la Magistrature alors qu'à maintes reprises, le Gouvernement a formellement déclaré qu'elle devait être du même ordre.

*Le Président du P.C.M.,*

R. BRINGER.

---

## L'Intégration du Personnel des Bases Aériennes dans le Corps des Ponts et Chaussées

---

Le Ministère des Travaux Publics et des Transports a demandé l'avis du P.C.M. sur un projet de décret portant intégration du personnel des Bases Aériennes dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

En réponse à cette demande, le Président du P.C.M. a adressé au Ministère des Travaux Publics et des Transports, le 2 mars 1948, la lettre suivante :

Monsieur le Ministre,

Par lettre citée en référence, vous avez bien voulu me demander les observations de notre Association sur le projet de décret préparé par votre Administration et relatif à l'intégration du

personnel des Bases Aériennes dans le Corps des Ponts et Chaussées, en application de l'article 9 de la loi n° 47-1465 du 8 août 1947.

Nous n'avons pas manqué d'examiner attentivement ce texte, qui, en plus de diverses observations de détails précisées plus loin, appelle de notre part une objection de principe.

Si, en effet, il apparaît tout à fait normal de prévoir, comme le fait le Titre II du projet de décret, l'intégration du personnel des Bases Aériennes dans un cadre spécial temporaire dont les Ingénieurs seront affectés dans des Services de Bases Aériennes (et dans ceux-là seulement), l'intégration dans le cadre permanent prévue par le Titre 1<sup>er</sup> ne doit pas, à notre avis, être retenue; il s'agirait en effet en réalité d'un nouveau re-



crutement exceptionnel, opération complètement distincte du but poursuivi et qui ne peut trouver aucune justification à l'heure actuelle. Le P.C.M. a déjà pris position très nettement contre les recrutements exceptionnels auxquels l'Administration a cru devoir procéder depuis quelques années et il ne peut que maintenir intégralement son attitude à ce sujet.

Notre Association demande donc tout d'abord que soit supprimée l'intégration prévue dans le cadre permanent. L'ensemble du texte serait à modifier en conséquence : en particulier, dans l'exposé des motifs, il serait nécessaire de préciser que les effectifs maxima cités ne s'appliquent pas seulement au personnel à intégrer, mais comprennent également les Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées en service dans les Bases Aériennes, dont il semble que quelques-uns seulement demanderont à être intégrés dans le cadre spécial des Bases Aériennes.

En outre, les dispositions prévues pour le cadre spécial appellent de notre part les observations suivantes :

*Art. 15.* — Il serait normal d'ajouter « ainsi que des mêmes primes et indemnités » après « Ils bénéficient des mêmes échelles de traitement ».

*Art. 17.* — Il serait préférable, pour la clarté et la précision du texte, de remplacer la rédaction prévue par celle ci-après : « Le cadre spécial des Bases Aériennes est temporaire. Les vacances qui viendront à se produire dans les emplois tenus par des fonctionnaires du cadre spécial des Bases Aériennes et auxquelles il ne serait pas pourvu par la promotion de fonctionnaires de ce cadre ne pourront être comblées que par l'affectation de fonctionnaires du cadre permanent ».

*Art. 19.* — 1) Il serait nécessaire que, pour les nominations d'Ingénieurs en Chef, des conditions de services soient ajoutées aux conditions de titres et que, pour celles d'Ingénieurs ordinaires, il soit précisé qu'on tiendra compte des emplois occupés et des services rendus. La rédaction pourrait être la suivante :

« Pourront être nommés Ingénieurs Ordinaires des Ponts et Chaussées du Cadre Spécial des Bases Aériennes, après examen de leurs titres, des emplois occupés et des services rendus, : les anciens élèves, etc...

« Parmi les candidats remplissant les conditions ci-dessus pourront être nommés Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées du Cadre Spécial

des Bases Aériennes, ceux ayant tenu pendant deux années au moins des emplois équivalents à ceux d'Ingénieurs en Chef du Service des Bases, ou pendant sept ans au moins des emplois équivalents à ceux d'Ingénieurs Ordinaires du Service des Bases ».

2) Les conditions de titres sont trop larges (elles le sont beaucoup plus que celles du décret du 21 septembre 1945), en particulier les licenciés ès-sciences et les architectes D. P. L. G. ne devraient pas être retenus. L'article 20 prévoit d'ailleurs des dérogations dont il pourra être fait usage, le cas échéant.

*Ar. 21, 22 et 36.* — Il y aurait intérêt à combiner ces articles. La condition incluse dans l'article 36 serait, à notre avis, suffisante, mais la rédaction serait à modifier pour éviter toute ambiguïté.

*Art. 23.* — Cet article pourrait être complété par des dispositions analogues à celles contenues dans les deux derniers alinéas de l'article 6.

*Art. 24.* — La rédaction de cet article est obscure et serait à revoir en liaison avec les articles 38 et 39. Nous ne verrions en particulier pas d'inconvénients à ce qu'un Ingénieur du Corps des Ponts et Chaussées soit nommé, le cas échéant, à un grade supérieur dans le cadre spécial des Bases Aériennes (ce à quoi le texte actuel semble s'opposer).

Enfin il apparaît que les Commissions spéciales prévues par l'article 3 du projet de décret joueront un rôle très important dans le choix des candidats à intégrer et nous demandons que le P.C.M. soit représenté au sein des Commissions d'Intégration des Ingénieurs ordinaires et Ingénieurs en chef.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les observations que notre Association, guidée par le souci du maintien des hautes traditions de notre Corps et de l'intérêt supérieur du Pays a, en ce qui la concerne, à présenter sur le projet de décret que vous avez bien voulu lui soumettre.

Nous pensons que vous reconnaîtrez le bien fondé de ces observations et qu'il vous sera possible d'en tenir compte dans l'élaboration des textes définitifs.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de nos sentiments très respectueux et de notre entier dévouement.

R. BRINGER.

# Les Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

## SYNDICAT NATIONAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

### Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

La loi portant statut général des Fonctionnaires a pour conséquence l'obligation de remettre au point le statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a déjà longuement examiné cette question importante au cours de deux de ses congrès.

A la suite d'une première étude il avait paru indispensable que le statut futur distinguât le grade et la fonction afin de permettre :

1°) que les emplois les plus importants fussent tenus par les camarades les plus capables ;

2°) que chaque camarade fût sûr de bénéficier d'une carrière normale. L'on constate en effet que, dans l'état actuel des choses, les Ingénieurs des Ponts, du fait de la lenteur de l'avancement, n'arrivent à des grades équivalents à ceux de leurs camarades de corps analogues civils ou militaires, qu'à un âge sensiblement élevé.

De plus, l'irrégularité de l'avancement est grande et certains camarades n'ont aucune chance malgré leur valeur d'arriver au sommet de la hiérarchie en raison du manque de postes.

Peut-on remédier à cette situation par la multiplication des postes d'Inspecteurs Généraux, ou d'Ingénieurs en Chef, en multipliant les Services, ou en augmentant le grade des Chefs de Service ?

Nous ne le pensons pas, car outre que cette solution se heurterait à des difficultés graves du Ministère des Finances, elle aurait pour résultat de ne confier les postes les plus importants qu'aux camarades les plus anciens et de ne plus permettre en conséquence pour ces postes le choix des camarades les plus qualifiés.

La diminution des postes inférieurs de la hiérarchie serait une solution plus mauvaise encore, car elle affaiblirait considérablement le Service dans son rôle technique, où l'Ingénieur Ordinaire tient une place éminente. Elle n'aurait en outre aucun effet immédiat.

De plus, la solution à choisir ne peut pas ne pas tenir compte de la loi et des instructions de la Fonction Publique, non plus que des décisions sur le reclassement déjà intervenues (instruction du 3 avril 1947, décret du 13 janvier 1948).

C'est pourquoi, la solution du chevauchement des échelles ne paraît pouvoir donner de résultats suffisants (échelle 550 après réforme pour les Ingénieurs, refus de la classe exceptionnelle à 675 pour les Ingénieurs en Chef).

D'où nécessité de s'orienter sur la distinction grade et fonction, qui a l'avantage d'être permise par la loi et recommandée par les instructions de la Fonction Publique.

On a pu faire à cette solution diverses objections : cette solution serait « démagogique », car elle consiste à donner un grade plus élevé pour les mêmes fonctions et dévalue donc les titres.

A cela on peut répondre :

1°) que nous sommes bien obligés de constater que d'autres Ministères ont dans les départements, non pas un mais plusieurs Chefs de Service placés sur le même plan que l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, bien que leurs attributions, comme leur formation, ne soient nullement comparables ;

2°) qu'au point de vue du public, le titre d'Ingénieur est déjà donné aux ingénieurs subdivisionnaires ;

3°) que nous ne pensons pas qu'il y ait eu inflation de titres lorsqu'un Inspecteur Général dirigeait un grand port (ou le département de la Seine), ou lorsqu'un Ingénieur en Chef dirige une branche importante d'un Service lui-même important sans être placé sous l'autorité directe du Ministre.

Plus graves paraissent les objections qui font état de ce que la dissociation grade fonction peut entraîner un vieillissement du Corps ou donner place à l'arbitraire.

Nous pensons que sur ce point des précautions peuvent et doivent être prises.

Sur le premier point il paraît indispensable que les limites d'âge s'appliquent en raison de la fonction exercée et non du grade obtenu.

Pour le deuxième il convient d'examiner s'il ne faut pas fixer une correspondance relative entre grade et fonction.

Pour éviter toute confusion et pour ne préjuger aucunement des titres à adopter, nous indi-

querons dans ce qui suit les grades par une simple échelle de classes d'Ingénieurs et les fonctions par les dénominations suivantes :

- chef d'arrondissement ;
- chef de service (arrondissement particulièrement important ou tâche tenue par un Ingénieur en Chef Adjoint, par exemple : service d'exploitation d'un grand port, services de contrôle d'un département important) ;
- chef du service départemental ;
- chef des services départementaux (lorsque le département comportera plusieurs services ; de même le directeur d'un grand port) ;
- inspecteur général.

Parallèlement on admettrait 6 classes d'Ingénieurs (correspondant dans notre langage actuel à 2 classes d'Ingénieurs, 2 classes d'Ingénieurs en Chef, 2 classes d'inspecteurs généraux).

Dans ces conditions on pourrait admettre que la correspondance entre grades et fonctions serait :

Les fonctions de chef d'arrondissement peuvent être exercées par des Ingénieurs de 6° ou de 5° classe.

Les fonctions de chef de service par des Ingénieurs de 5°, de 4° ou de 3° classe.

Les fonctions de chef du service départemental ou de l'ensemble des services d'un département par les Ingénieurs de 4°, de 3° ou de 2° classe.

Les fonctions d'Inspecteur Général par les Ingénieurs de 2° ou de 1° classe.

Il va de soi corrélativement que la proportion d'Ingénieurs des différentes classes doit être fixée par le statut proportionnellement à l'effectif total du Corps, ces proportions étant par exemple :

1°	—	7
2°	—	11
3°	—	15
4°	—	19
5°	—	23
6°	—	25

100

Dans cette solution on pourrait craindre que les Ingénieurs sûrs de leur avancement de grade ne restassent longtemps dans les mêmes postes, si la résidence y est agréable. Outre que cela ne serait qu'un défaut relatif, il semble que l'avancement de grade ou de classe qui comporte un choix ne peut être indépendant des fonctions exercées ; par exemple tel ingénieur chargé d'un arrondissement ne pourra faire ses preuves comme chef d'un service départemental que s'il l'est réellement. L'avancement de grade ou de classe interviendra donc encore pour remédier à ce qui pourrait être un défaut.

Nous pensons que la dissociation partielle du grade et de la fonction selon les modalités ci-dessus indiquées résoudrait avec avantage le problème posé par nécessité d'assurer aux Ingénieurs une carrière normale sans modifier l'organisation du Service, organisation qui a fait ses preuves.

Certes d'autres modalités peuvent être envisagées, mais il nous semble dans tous les cas indispensable de prévoir à la fois une certaine dissociation entre le grade et la fonction et la fixation par le statut des proportions des effectifs des différents grades et classes.

Pour éviter toute confusion nous nous sommes abstenus ci-dessus d'employer notre nomenclature actuelle de titres. Il resterait à examiner si ces titres auxquels nous tenons particulièrement doivent servir pour définir les grades ou les fonctions.

\*\*

La publication de cette étude répond à la demande formulée à l'assemblée du P.C.M. où un large échange de vues entre camarades a été demandé. Nous serions heureux si les indications ci-dessus pouvaient fournir une base de discussion et apporter ainsi leur contribution à l'élaboration du statut.

Nous avons largement profité pour l'élaboration de ces propositions, de nos conversations et discussions avec les camarades de l'équipe P.C.M. : qu'ils trouvent ici nos remerciements.

---

## SYNDICAT GÉNÉRAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

### Assemblée Générale du 14 mars 1948

L'Assemblée Générale constitutive du Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées s'est tenue, dans le grand amphithéâtre de l'École des Ponts et Chaussées, le dimanche 14 mars à 10 heures.

Cinquante-six Camarades étaient présents repré-

sentant en fait, par les pouvoirs dont ils étaient porteurs, près de cent-quatre vingt membres du Syndicat, soit près de la moitié de notre effectif. Cette assistance prouve l'intérêt porté par nos Camarades à l'organisme nouveau créé au lendemain de l'Assemblée Générale du P.C.M. de 1947.

Le Président, au nom du Comité provisoire, a tenu à exprimer toute la satisfaction et tout l'appui que celui-ci y puisait. Les échanges de vues et les observations auxquels a donné lieu la discussion du rapport moral du Président ont largement confirmé cet intérêt et la vitalité de notre Groupement, nous y reviendrons tout à l'heure.

Sous réserve des modifications de détail, l'Assemblée Générale a approuvé à l'unanimité les statuts élaborés par le Comité provisoire (Cf. Bulletin du P.C.M. d'octobre 1947). Un prochain Bulletin diffusera nos Statuts définitifs.

L'Assemblée Générale a également approuvé le compte-rendu du Trésorier ; notre situation financière au 31 décembre 1947 se résume comme suit :

— Recettes .....	31.464,50
— Dépenses .....	15.339,50
<hr/>	
— Exédent des recettes sur les dépenses .....	16.125,00

Elle a décidé, devant cette situation favorable, de maintenir à 100 francs la cotisation annuelle (50 francs pour les Ingénieurs Elèves).

Il est à noter que cette situation, due au fait que les dépenses du Syndicat ont été et paraissent devoir demeurer peu importantes, tient à ce que les membres du Bureau provisoire se sont chargés personnellement du travail matériel nécessaire au fonctionnement du Syndicat. Il conviendra que les membres du Bureau définitif continuent le même effort.

Il conviendra également que nos adhérents fassent l'effort correspondant en réglant le plus rapidement possible leur cotisation de 1948 ; le paiement en sera effectué auprès de notre Trésorier par virement au Compte Chèque Postal personnel du Camarade MONNERET (Paris 5908-86), chèque bancaire libellé à son nom personnel, ou tout autre moyen à la convenance des intéressés.

Enfin, suivant les suggestions du Comité provisoire, l'Assemblée Générale a fixé à 21 le nombre des Membres du Comité définitif, dont 1 Ingénieur-Elève.

Sur la proposition du Président :

a) elle a élu, à l'unanimité, les huit Camarades délégués de Groupe de province du P.C.M., et qui sont Membres du Syndicat ;

b) elle a autorisé le Comité à désigner lui-même deux Camarades représentant tout particulièrement l'un le Groupe d'Afrique du Nord, l'autre le Groupe des Colonies ;

c) elle a décidé de laisser aux Ingénieurs-Elèves le soin de désigner leur représentant ;

d) elle a enfin procédé à l'élection, aux bulletins secrets, des dix Camarades restant à désigner

pour constituer le Bureau définitif. Dix-sept candidats figuraient à la liste soumise aux suffrages de l'Assemblée, dont 14 appartenant déjà au Comité du P.C.M. ou candidats à ce Comité ; parmi ces derniers, M. GUERBIGNY s'est désisté.

Les résultats du scrutin ont été les suivants :

ARTIGUE .....	34 voix
BOUZOUZ .....	149 —
BUTEAU .....	173 —
CASSARD .....	113 —
COINTE .....	73 —
CONCHE .....	38 —
COR .....	152 —
COURBON .....	168 —
LAMOUREUX .....	74 —
LEGRAND Michel .....	99 —
LEROY .....	120 —
MACAREZ .....	162 —
MARTIN .....	89 —
MONNERET .....	170 —
PELISSONNIER .....	135 —
POITRAT .....	36 —

En définitive, le Comité définitif s'est trouvé ainsi constitué :

BOUZOUZ	DUBROCA
BUTEAU	LEGRAND Michel
CACHERA	LEROY
CARPENTIER	LORIFERNE
CASSARD	MACAREZ
CAUDRELIER-BENAC	MONNERET
COR	PELISSONNIER
COURBON	RENOUX
COUTEAUD	ROQUES

Il sera complété par les Camarades représentant l'Afrique du Nord et des Colonies ainsi que les Ingénieurs-Elèves.

Il n'est pas indifférent de noter que notre Comité comprend des Camarades qui sont, d'autre part, Membres du Syndicat Chrétien. Nous nous félicitons de ce fait qui marque, d'une façon tangible, d'une part la possibilité d'appartenir à la fois à un Syndicat plaçant son action sous le signe de certains principes et au nôtre ; de l'autre, l'unité des actions que nous pouvons poursuivre, le Syndicat chrétien et nous, chacun dans le domaine qui lui est propre.

Le Comité s'est réuni le 15 mars et a constitué comme suit son Bureau :

— Président .....	BUTEAU
— Vice-Présidents, ....	COR
	COUTEAUD
— Secrétaire .....	LEROY
— Secrétaire-Adjoint ...	LEGRAND Michel
— Trésorier .....	MONNERET

\* \*

Il ne nous est pas possible, afin de ne pas abuser de l'hospitalité que le P.C.M. nous accorde dans son Bulletin, de reproduire in extenso le Rapport Moral du Président de l'Assemblée Générale. Il nous paraît d'ailleurs plus efficace d'en exposer les idées essentielles ainsi que les observations et échanges de vues auxquels il a donné lieu.

Nous groupons, à la date de l'Assemblée Générale, 389 Camarades (1) dont 350 environ en activité de service, soit 40 % de l'effectif total de notre Corps. Nous constituons donc, dès maintenant, l'organisme syndical le plus nombreux et partant le plus représentatif des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Mais il y a un intérêt majeur à ce que nous soyons plus nombreux encore. N'oublions pas que notre premier objectif — celui-là même qui a été indiqué dans le referendum DAUVERGNE — est la représentation de nos Camarades aux Comités techniques paritaires, pour lesquels la Loi prévoit que les représentants du personnel seront désignés par les organisations *syndicales* les plus représentatives. Notre Syndicat s'est créé spécialement pour remplacer le P.C.M., nécessairement défaillant au regard de la loi, dans cette désignation : il convient donc qu'il puisse, sans contestation possible, se présenter comme représentant tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, afin d'être appelé à désigner les camarades représentant notre Corps, notamment au sein des deux Comités siégeant l'un près du Ministre, l'autre près du Directeur du Personnel. Nous adressons donc, dès aujourd'hui, un pressant appel près de tous, pour qu'ils viennent grossir nos rangs ; aux adhérents, pour qu'ils nous apportent de nouvelles adhésions ; aux quelques cinquante Camarades qui ayant répondu favorablement au referendum DAUVERGNE, ne nous ont pas encore adressé leurs adhésions ; à ceux qui n'ont pas encore pris position et même aux opposants, pour qu'ils révisent leur attitude : certains l'ont déjà fait. Il y a urgence : l'arrêté interministériel créant les Comités techniques paritaires de notre Ministère vient de sortir (arrêté du 4 mars, J. O. du 10 mars) et des propositions pour la constitution de ces Comités vont être très prochainement présentées à M. le Ministre.

(1) La liste en sera publiée dans un prochain Bulletin

Cette désignation de nos représentants aux Comités techniques paritaires, nous entendons la faire en complet accord avec le P.C.M., notre ligne de conduite doit être en effet, non pas de poursuivre une action distincte de celle du P.C.M., mais d'agir en étroite liaison avec lui :

*Présence à son action*, et le Président du Syndicat ou son représentant accompagnera, à ce titre, le Président du P.C.M. dans les démarches que celui-ci fera, dans tous les cas (et il faut souhaiter qu'ils soient nombreux pour prouver la vitalité de notre vieille Association professionnelle et sa reconnaissance par les pouvoirs publics) où le P.C.M. est habilité à défendre nos intérêts. Celui-ci, par les Equipes d'études qu'il a constituées, est et demeure le mieux outillé pour étudier toutes les questions nous concernant ; la présence de nombreux adhérents du Syndicat Général au sein du Comité du P.C.M. donne l'assurance que nous suivrons parfaitement l'étude de ces questions ; en outre, les équipes font appel à toutes les bonnes volontés et à toutes les compétences ; nous ne pouvons qu'engager nos Camarades à répondre à l'appel qu'a adressé, à tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées le Président du P.C.M., pour que chacun apporte sa collaboration aux équipes qui l'intéressent particulièrement.

*Action directe du Syndicat*, dans les cas où la formule syndicale est exigée et notamment au cas où la porte se trouverait fermée au P.C.M.

C'est ainsi que nous suivons de près la question des Comités techniques paritaires, exposée ci-dessus ; ainsi que celle de la constitution d'un Syndicat autonome d'Ingénieurs T.P.E. et d'une Fédération nationale indépendante des Services Publics. En ce qui concerne ces dernières questions, il semble d'ailleurs qu'il convient d'attendre que les mouvements profonds qu'a déclenchés la scission survenue au sein de la C.G.T. se soient apaisés et en quelque sorte décantés.

\* \*

Ainsi, si l'action du Syndicat Général, depuis sa création a pu paraître un peu terne, elle n'en a pas été moins efficace pour autant et il a pleinement répondu aux vœux des Camarades qui lui ont apporté leur adhésion ou leur concours. Son utilité ne résiderait-elle que dans son existence, elle est essentielle et la question des Comités techniques paritaires le prouve suffisamment. Cette existence ne peut qu'être confirmée par l'accroissement du nombre de ses adhérents.

## Note sur les comités techniques paritaires

Les Comités Techniques Paritaires ont été institués par la loi du 19 octobre 1946 dite Statut de la Fonction Publique dont l'article 20 prévoit que :

« Dans chaque Administration ou service, le Ministre intéressé institue par arrêté 1°).....

2°) *Un ou plusieurs Comités techniques paritaires qui saisissent les Ministres dont ils relèvent ou sont saisis par eux ou par le Président du Conseil des problèmes intéressant l'organisation ou le fonctionnement de l'administration ou du service. Ils proposent les mesures qu'ils estiment propres à les résoudre et sont tenus au courant de la suite donnée à leurs propositions ».*

L'article 21 de cette même loi prévoit que les représentants du personnel au sein des Comités Techniques Paritaires sont désignés par les organisations syndicales les plus représentatives.

Les modalités d'organisation et de fonctionnement des Comités techniques paritaires ainsi que leurs attributions ont été précisées par un décret du 24 juillet 1947 (J. O. du 26 juillet) auquel pourront utilement se reporter les Camarades qui désirent compléter leur documentation à ce sujet.

Notons seulement qu'en vertu de l'Art. 44 de ce décret, les *Comités techniques paritaires connaissent de toutes questions relatives :*

1°) *à l'organisation des administrations, établissements ou services,*

2°) *au fonctionnement des administrations et services, et notamment à la modernisation des méthodes et techniques de travail et au rendement du personnel,*

3°) *à l'élaboration ou à la modification des règles statutaires régissant les personnels affectés dans les services relevant de leur compétence,*

4°) *à la fixation des normes et à l'attribution des primes de rendement spécialement prévues aux articles 35 à 37 du Statut de la Fonction Publique.*

On ne saurait évidemment surestimer l'importance de Comités ayant de telles attributions.

Au Ministère des Travaux Publics et des Transports même, ont été créés par arrêté du 4 mars 1948 (J. O. du 10 mars) :

1 Comité ministériel de 24 membres auprès du Ministre,

1 Comité d'Administration Générale et de Personnel de 20 membres auprès du Directeur du Personnel, de la Comptabilité et de l'Administration générale,

1 Comité Technique des Routes auprès du Directeur des Routes,

1 Comité Technique des Voies Navigables et des Ports Maritimes auprès du Directeur des Voies Navigables et des Ports Maritimes,

1 Comité Technique des Chemins de fer et des Transports auprès du Directeur Général des Chemins de fer et des Transports.

Chacun de ces Comités comprendra un nombre égal de représentants de l'Administration et de représentants du personnel (par conséquent pour chaque catégorie la moitié du nombre des membres indiqué ci-dessus).

**Adressez votre cotisation de 1948, pour le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, — accompagnée s'il y a lieu de votre adhésion — au nom personnel de notre Camarade MONNERET :**

- par chèque bancaire barré,
- — par virement à son compte chèques postaux PARIS 5908.86,
- par tout autre moyen à votre convenance.

## SYNDICAT CHRÉTIEN DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

### Syndicats et Associations professionnelles

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ont désormais à leur disposition une association professionnelle, le P.C.M. et trois syndicats, l'un le Syndicat National, le second rattaché à la C.F. T.C. et le troisième indépendant. Cette situation a

été obtenue par une évolution spontanée, lente au début, puis devenue rapide lorsque nos camarades du Syndicat National eurent pris nettement position contre l'appartenance simultanée au dit Syndicat National et à un P.C.M. devenu Syndicat indépendant. A certains, cette multiplicité de groupements pourra paraître anarchique et gra-

vement dommageable à l'unité de notre Corps. C'est là une erreur qu'il est facile de réfuter. Cette situation involontaire est au contraire heureuse et ses effets ne manqueront pas de se faire sentir dans les années à venir.

Le P.C.M. répond à un premier besoin, très ancien, qui est celui de l'unité. Maintenant qu'il est acquis d'une façon nette qu'il reste une Association Professionnelle, le P.C.M. redevient sans ambiguïté la maison de tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, où les camarades, qu'ils appartiennent à tel ou tel Syndicat, se retrouvent en toute amitié. Réjouissons-nous en tous.

D'un point de vue tout différent le syndicalisme est pour nous l'occasion d'ouvrir une porte sur le monde extérieur et de sortir de notre four d'ivoire. Nos Syndicats sont destinés à nous permettre des contacts avec les autres fonctionnaires en particulier et tous les autres travailleurs en général. Reconnaissons loyalement que nous les ignorons trop souvent et qu'eux de leur côté nous ignorent. Ces contacts sont et seront pris normalement dans le cadre des Fédérations et Confédérations de Syndicats dans le sens vertical et surtout, ce qui est précieux pour les camarades de province, dans le cadre des unions locales et des unions départementales dans le sens horizontal.

Nous ne sommes plus tous d'accord quant à la confédération à laquelle nous désirons adhérer et il est tout naturel que certains aient cru devoir aller à la C.G.T. tandis que d'autres, hostiles à la doctrine marxiste et se réclamant, indépendamment de toute confession, de la morale sociale chrétienne, ont adhéré à la C.F.T.C.. D'autres encore ont préféré ne pas prendre parti et ont fondé le Syndicat Général, indépendant de toute doctrine.

Ce Syndicat, devenu rapidement majoritaire, répondra du moins à un but qui est plus communément reconnu comme celui des syndicats : celui de défendre les intérêts professionnels de ses adhérents et, partant, de tous les membres du Corps. C'est lui qui sera appelé par voie de conséquence à remplir le rôle qui aurait été normalement celui du P.C.M. si la forme syndicale n'avait pas été exigée par la loi.

Pour terminer indiquons les mesures pratiques à prendre pour satisfaire à ce besoin d'ouverture que beaucoup d'entre nous ressentent. Renseignons-nous d'abord sur la façon de penser des membres de notre confédération en lisant le journal qu'elle édite. En ce qui concerne la C.F.T.C., ce journal s'appelle « Syndicalisme ». Il est hebdomadaire. Abonnons-nous, lisons-le et faisons-le lire autour de nous. Beaucoup de gens

nous ignorent, qui découvriront ainsi que le syndicalisme chrétien existe et qu'il répond justement à leurs besoins.

Prenons surtout contact avec l'Union locale des Syndicats Chrétiens qui existe dans notre ville ou même avec l'Union départementale qui se trouve au chef-lieu ou dans la ville la plus importante du département. (Le Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées enverra à ceux qui le lui demanderont les adresses de ces Unions et celles des responsables des Syndicats de la Fédération Chrétienne des Travaux Publics). Pratiquement, il suffira d'écrire à l'Union ou de se présenter à son siège pour être accueilli avec une très grande sympathie et être ensuite convoqué à toutes les réunions. Certains d'entre nous l'ont déjà fait, d'autres le font ou vont le faire. Ceux-là découvriront qu'ils ont un rôle à jouer et qu'une tâche intéressante les attend. Nous sommes sûrs qu'après cette découverte les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne se déroberont pas et qu'en toute simplicité ils voudront servir la collectivité en tant que syndicalistes comme ils la servent en tant qu'Ingénieurs et que fonctionnaires.

J. DESCHAMPS.

#### Calendrier de l'activité syndicale

— Le Conseil syndical a examiné la question de l'intégration du personnel des Bases aériennes et a fait part à M. le Directeur du personnel des observations qu'appelle le projet de décret préparé à ce sujet.

— Le Conseil a pris connaissance du rapport sur l'organisation et le fonctionnement des services routiers, rédigé par M. DU CHAFFAUT, Inspecteur des Finances. La Fédération des Syndicats Chrétiens des Travaux Publics, dans une lettre adressée à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, en formulant diverses observations importantes, a demandé que ce rapport soit considéré comme rapport d'information et les réformes envisagées soumises au préalable à l'examen des comités techniques paritaires qui vont entrer en fonctions.

— Le Conseil s'est penché sur l'importante question du statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et a notamment examiné les différentes solutions susceptibles d'assurer le respect des dispositions de l'article 51 du statut des fonctionnaires.

— Une Assemblée générale du Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées s'est tenue le 14 mars.

— Le premier numéro du « Lien des Travaux Publics et des Transports », organe de la Fédé-

ration des Syndicats Chrétiens des Travaux Publics est paru. Nous demandons à tous nos camarades du Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées d'apporter au nouveau journal leur collaboration régulière.

### Divers

Le problème de l'organisation humaine du travail et du commandement nous a toujours préoccupé. Nous avons relevé dans le numéro de novembre-décembre 1946 de la revue « *Etudes et Documents* », sous la signature de M. René Mossé, les lignes suivantes qui nous ont paru mériter d'être portées à la connaissance des camarades :

« Ainsi lorsque l'on cherche la cause dominante de la réussite américaine, on découvre pas à pas que ce n'est ni l'existence d'un équipement industriel partiellement inutilisé, ni la production en série, ni l'abondance des matières premières, ni la remise au travail des chômeurs. L'essentiel a été, à notre avis, l'habileté avec laquelle les différents facteurs de la production ont été mobilisés et coordonnés en vue d'un objectif bien déterminé. En un mot, le secret de l'Amérique c'est le génie de l'organisation.

« L'ORGANISATION BASÉE SUR L'ÉNERGIE ATOMIQUE : ORGANISATION ALLEMANDE ET ORGANISATION AMÉRICAINE. La même observation a été faite depuis longtemps au sujet de l'Allemagne. Ses succès temporaires, pendant les deux guerres mondiales ont été dus, dans une forte proportion, à ce génie de l'organisation qui lui a permis d'obtenir de grands résultats même avec des moyens médiocres.

« L'Amérique serait-elle donc, tout simplement, une émule de l'Allemagne ? Nous ne le pensons pas. Nous croyons au contraire que l'organisation américaine est bien différente de celle de l'Allemagne et lui est très supérieure. En quoi consiste cette différence ou cette supériorité de l'organisation américaine ?

« L'organisation américaine est moins mécanique et plus humaine. Elle est moins autoritaire et plus démocratique. Elle met en jeu de manière plus complète les forces individuelles. Pour employer une image toute moderne, au lieu d'utiliser l'atome individu comme matière elle cherche à dégager les énergies intérieures invisibles qu'il recèle.

« L'organisation du type allemand prétend se passer de la coopération intelligente et volontaire de l'homme. « Vous n'avez pas à penser » dit l'Allemand. Seulement, l'être humain oublié prend sa revanche. Lorsque ces millions d'atomes que sont les individus cessent de participer

à l'organisation avec leur cœur et avec leur esprit, la plus belle machine s'effondre comme ces marionnettes dont on coupe la ficelle. C'est ce qui, par deux fois, est arrivé à l'Allemagne.

« L'Amérique a trouvé une formule moins absolue et plus efficace qui suscite, maintient et utilise le dynamisme de chaque atome individuel, tout en assurant une harmonie voulue entre chaque individu et l'ensemble.

« L'organisation américaine recourt largement à la consultation et à la délibération ; on recherche en commun la solution la meilleure, la décision est le résultat d'un faisceau d'opinions et de volontés. Puis, dans l'exécution, on s'efforce d'obtenir, non l'obéissance passive mais la coopération volontaire fondée sur la conviction. A l'automobiliste qui va trop vite, l'agent ne dit pas « c'est interdit » il lui explique que c'est dangereux. Partout on s'efforce de persuader afin de déclencher les volontés individuelles. Cette procédure est plus lente et plus délicate que l'emploi de l'autorité assortie de sanctions. Mais elle est aussi beaucoup plus productive parce qu'elle libère des forces infinies (1).

« J'ai assisté un jour à une admirable démonstration de la puissance de l'individu. Dans un vaste stade contenant 40.000 spectateurs, le speaker, qui exhortait le public à souscrire à l'emprunt de guerre, a demandé à chacun de trotter une allumette sur un signal, après que l'on aurait éteint les lumières. Le résultat fut étonnant ; l'enceinte fut tout à coup brillamment illuminée par 40.000 allumettes. Le but était de prouver que si chacun fait sa part même apparemment minuscule dans l'effort de guerre, le total est considérable.

« En fait, deux importants facteurs de la victoire — la souscription des emprunts à un taux d'intérêt dérisoire et l'augmentation des effectifs « actifs » — ont été obtenus grâce à la coopération volontaire. Pourtant le type germanique d'organisation n'est pas absent de la scène américaine. Il existe ou subsiste en bien des endroits, notamment dans les chaînes de production. Mais

---

(1) A y regarder plus près dans les années précédentes, l'Allemagne, sous l'inspiration nazie, a essayé de mettre en œuvre les forces individuelles au lieu de s'en tenir à l'organisation mécanique « à la prussienne ». Ce fait suggère que la reconnaissance du rôle de la cellule élémentaire n'est pas limitée à l'Amérique. Néanmoins il subsiste des différences profondes entre la conception nazie et la conception américaine. L'une fait appel au fanatisme, l'autre à la raison. L'une cherche à déclencher les volontés de quelques chefs, l'autre veut intéresser et stimuler tout le monde ; l'une est aristocratique, l'autre est démocratique.



la formule nouvelle, que nous avons appelée le type méricain, prend une place de plus en plus grande.

« Cette évolution correspond à une transformation profonde dans le processus de production. Autrefois, il fallait une forte proportion de travail physique simple et la discipline passive se justifiait.

« Aujourd'hui, la part du travail intellectuel est devenue prépondérante. Ce n'est plus la chaîne qui caractérise le mieux l'industrie américaine, c'est le bureau d'études ou le laboratoire et là l'essentiel est la coopération volontaire et intelligente. L'organisation devient affaire de

psychologie et de relations humaines. Le psychologue prend le pas sur l'ingénieur. Et l'utilisation du profit, sous des formes diverses, n'est qu'une application particulière du principe général de stimulation des énergies individuelles. Ainsi l'une des forces de l'Amérique réside dans un renouveau de l'humanisme, qui prend le pas sur la technique. »

« Si l'analyse qui précède est exacte, elle est encourageante pour nous Français. En effet, si une organisation véritablement moderne repose sur l'homme et non sur la discipline automatique, elle est beaucoup plus susceptible de se concilier avec notre tempérament national ».

---

## La route élément de la reconstruction française

---

*Sous ce titre, M. Lucien DUPLESSY, Sous-Directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics et des Transports, a fait, le 26 novembre 1947, une Conférence de presse au Service d'Information, 27, rue du Mont-Thabor.*

*M. DUPLESSY a bien voulu nous autoriser à reproduire ci-après le texte de cette conférence, texte auquel il a très obligeamment ajouté les derniers renseignements statistiques reçus.*

Je ne suis pas sûr que l'on ait toujours apprécié à sa juste valeur l'effort fourni par les Ponts et Chaussées dans la grande tâche de reconstruction française, en particulier quand il s'agit du rétablissement des communications routières. Cet effort est ingrat, car il a comporté et comporte encore, par suite de circonstances diverses, une grande part de ces petits travaux de fortune qui ne mettent pas en jeu à plein toute la technique de nos ingénieurs, dont l'effet n'est que provisoire et qu'il faut recommencer à plusieurs reprises. Cet effort est d'autre part dispersé à l'extrême, car toutes les routes de France, sans exception, ont subi les conséquences de la guerre, étant donné qu'elles ont, en général, souffert du manque d'entretien bien davantage que des opérations militaires.

Enfin, l'effort déployé par les services routiers est resté à peu près silencieux. Les traditions du Corps des Ponts et Chaussées sont toutes de labeur et de modestie.

### I. — Le réseau routier à la libération

Pour bien mesurer la tâche accomplie durant ces trois dernières années, il faut d'abord rappeler sommairement les destructions causées par la guerre à notre réseau routier qui était l'un des plus complets du monde.

Ce réseau comprenait 80.000 km, de routes na-

tionales, 250.000 km. de chemins départementaux et 360.000 km. de chemins vicinaux. En tout, près de 700.000 km. de voies réparties équitablement sur 550.000 kilomètres carrés, soit en moyenne environ 1.300 m. par km. carré — proportion qui n'est dépassée dans aucun autre pays.

Le réseau routier français était surtout remarquable par la qualité et l'homogénéité des routes nationales, par la densité et le maillage des chemins départementaux et vicinaux. En 1939, il se trouvait en parfait état d'entretien.

Au mois de juin 1944, date du début des opérations militaires, la situation du réseau routier pouvait se caractériser comme suit :

Dans leur ensemble, les itinéraires principaux, sur lesquels avaient été spécialement concentrés le peu de travaux d'entretien qu'il avait été possible d'exécuter sous l'occupation, étaient en bon état apparent, mais marqués de précarité.

Toutes les autres routes, moins solidement construites, étaient en général usées. De nombreuses sections étaient atteintes jusqu'à la fondation.

Des dégradations profondes, portant sur des sections limitées, résultaient des bombardements aériens, notamment zones côtières, zones de rampes de lancement de V-1 et, plus généralement, abords des localités, aérodromes et installations de la S.N.C.F.

A la fin de l'automne, la situation s'était encore aggravée.

A la période sèche, qui avait coïncidé avec la phase initiale des opérations de débarquement et contribué, pendant un certain temps, au maintien satisfaisant du réseau, a succédé un automne pluvieux.

Les revêtements usés et, de ce fait, perméables, subirent de gros dégâts dans les zones affectées par les transports militaires.

Les départements et régions où les dégradations étaient particulièrement prononcées étaient alors : la Manche, le Calvados, l'Orne, l'Eure-et-Loir, l'Oise, la Meuse, la Meurthe-et-Moselle, la Haute-Saône, le territoire de Belfort, le Doubs, la vallée du Rhône.

Vint l'hiver et la période de gel et de dégel. Nonostante les instructions du Haut Commandement, la circulation des véhicules militaires, notamment des engins chenillés, s'effectua sans limitation. Les conséquences en furent désastreuses pour le réseau routier.

Les départements les plus touchés par cette circulation hivernale ont été : l'Eure-et-Loir, la Seine-Inférieure, l'Oise, la Somme, la Marne, l'Aisne, les Ardennes, la Haute-Saône, les Vosges, le territoire de Belfort.

Quant au bilan des ponts détruits, il apparaissait proprement effroyable : en 1940, 2.500 ouvrages (dont 2.000 ont été reconstruits provisoirement ou définitivement entre 1940 et 1945) ; en 1945, 6.500 (y compris 422 déjà reconstruits une première fois avant 1944 en définitif et 556 en provisoire).

Soit en tout 7.528 ouvrages à rétablir après la Libération. La longueur totale de brèche atteignait 150 km.

Sur la Seine, tous les ponts, depuis son embouchure jusqu'à quelques kilomètres en aval de Nogent-sur-Seine, à l'exception de ceux de la région parisienne et des ponts de Conflans et de Marcilly, étaient détruits : au total, 94 grands ouvrages. La coupure de l'Oise aggravait encore sensiblement cette situation.

Sur la Loire, pour trouver un passage intact, il fallait remonter jusqu'à Nevers : 46 grands ponts routiers, depuis Nantes, étaient détruits.

Dans le Sud-Est, toute la bande de territoire, depuis Besançon jusqu'à la mer, comprise entre la frontière suisse et celle des Alpes, d'une part, et le Doubs, la Saône et le Rhône, d'autre part, se trouvait complètement coupée du reste de la France par la destruction de tous les ponts du Rhône, de la Saône et du Doubs, sur ce parcours, sauf deux ponts sur la Saône à Lyon. Au total, 148 ouvrages.

Le littoral méditerranéen était lui-même isolé de cette bande par la coupure de 21 ponts sur la Durance, entre Avignon et Tallard.

## II. — Remise en état des Chaussées

Le problème qui se posait au lendemain de la Libération consistait à maintenir un minimum de transports intérieurs, ceux qui étaient essentiels à la vie du pays. La route a suppléé du mieux qu'elle a pu à la déficience du chemin de fer, dont l'organisation plus délicate avait été pour un temps paralysée. On sait que pendant quelques semaines Paris n'a guère été ravitaillé que par terre.

C'est dans une ambiance de fièvre et de bataille que les Ponts et Chaussées ont entamé la remise en état du réseau routier et cela pour des fins en premier lieu militaires. Mais tout leur manquant les stocks de matériaux n'avaient pas pu être renouvelés pendant l'occupation et en particulier la fabrication des liants était à peu près arrêtée, les moyens de transport faisaient défaut ; enfin le matériel de chantier et de carrière, quand il n'avait pas été emporté par les Allemands, s'était trouvé détruit ou usé.

C'est pourtant avec des moyens aussi faibles que nos Services se sont attaqués à leur tâche. Ils l'ont fait avec une intelligence et une activité qui leur ont valu de nombreux témoignages d'admiration de la part des états-majors alliés, surpris des résultats obtenus dans de telles conditions.

En fait, c'est seulement par l'évaluation des travaux de remise en état jugés nécessaires, que l'on a pu mesurer l'ampleur des détériorations subies par le réseau des voies de terre. Encore le problème se complique-t-il du fait que l'entretien différé pendant la guerre, et dont il s'agissait de rattraper le retard, se distingue mal, pratiquement, de l'entretien normal. On comprendra donc qu'il a été difficile de parvenir à une estimation absolument satisfaisante pour l'esprit. Disons seulement que, aux prix actuels (prix de l'été 1947), la somme à dépenser pour la réparation des suiles de la guerre, directes et indirectes, sur les chaussées des seules routes nationales (les chemins départementaux et vicinaux dépendant, en effet, du Ministère de l'Intérieur et non de celui des Travaux Publics), cette somme se situe entre 35 et 45 milliards. Il s'y ajoute, bien entendu, celles qui sont consacrées chaque année, à l'entretien normal et courant.

Le programme des remises en état était, à l'origine, prévu comme devant s'exécuter en quatre ans. On estimait qu'il y avait intérêt à ne pas trop étaler dans le temps l'effort à fournir, de manière à ne pas laisser périliter les sections dangereusement détériorées et à sauver au plus tôt un ca-

pital routier déjà très compromis. Il fallait aussi réaliser le maximum de travaux avant que la circulation eût repris son intensité d'avant 1939.

Mais ce programme n'a pu être réalisé, les matières premières et les moyens d'exécution s'étant avérés insuffisants.

L'acier a manqué et manque encore pour le rééquipement des carrières et la reconstitution de l'outillage ; les moyens de transports pour les matériaux ont été longtemps déficients, obligeant à se contenter de pierres cassées et de gravillons de qualité inférieure, mais qui pouvait être extraits à proximité des lieux d'emploi. En outre, la main-d'œuvre, malgré l'appoint d'un certain nombre de prisonniers allemands, est restée numériquement insuffisante.

Surtout, les liants hydrocarbonés ( goudrons et bitumes) n'ont pu jusqu'à cette année, nous être livrés qu'en quantités nettement trop faibles. Il faut noter ici que 800.000 tonnes de ces produits étaient nécessaires annuellement pour l'entretien périodique et que pendant la période de remise en état 30 % de plus seraient indispensables — soit au total 1.050.000 tonnes. Or, en 1945, l'insuffisance des approvisionnements en liants a constitué l'étranglement qui s'est opposé à la réalisation de la première tranche du programme. Les raffineries françaises, non encore remise en exploitation, n'ont pu fournir de bitume, et l'importation, entravée par le manque de tonnage, ne nous en a procuré que 50.000 tonnes. Dans le domaine du goudron, la situation apparaissait analogue, bien qu'un peu plus favorable.

L'année 1945 fut donc employée à des réparations partielles et sporadiques qui avaient pour objet de parer au plus pressé, afin d'éviter une ruine générale du réseau. La méthode employée était ordinairement celle dite « du point à temps ». Elle consiste à effectuer une sorte de rapiéçage de la chaussée, en reconstituant les parties enlaminées, à l'aide de gravillon enrobé ou arrosé de liant. Ce procédé est assez onéreux, parce qu'il demande beaucoup de main-d'œuvre, qu'il est un expédient et non un remède définitif et qu'il ne dispense aucunement de procéder, aussitôt que les moyens en seront donnés, à la réfection d'ensemble avec rechargement, revêtement et reprofilage. Ainsi, en fin de compte, la dépense se trouve doublée.

L'année 1946 a été nettement plus favorable. Les fournitures de liants ont porté sur un tonnage total de 400.000 tonnes, dont 167.000 de goudron et 233.000 de bitume. Encore convient-il de remarquer qu'une fraction notable de ce tonnage n'est arrivée qu'à une époque tardive pour être employée au cours de la même campagne. Néanmoins, les méthodes normales d'entretien

ont pu être reprises. Les rechargements ont repris leur rythme à peu près normal et l'ont même parfois dépassé. En définitive, l'année 1946 a vu s'accomplir un travail d'importance comparable à celle d'un entretien normal, alors qu'il eût été nécessaire d'obtenir un accroissement de l'ordre de 25 %.

La campagne de 1947 s'annonçait, du point de vue des matériaux, sous de meilleurs auspices. Les quantités de liants livrés approcheront probablement de 850.000 tonnes, soit 50.000 tonnes de plus que pour un entretien normal. La production des carrières, quoique encore déficiente, a été en nette amélioration. Mais cette année, c'est du côté financier que s'est produit — pour employer le jargon à la mode — le « goulot » qui a compromis encore une fois les efforts de nos Services.

En outre, l'hiver 1946-47, désastreusement long et rigoureux, est venu superposer ses propres dommages à ceux de la guerre et de l'occupation.

Faisons le point, en cette fin de novembre 1947, et nous devons constater que, trois ans après la mise en train de la réfection des chaussées, nous aurions dû, d'après les prévisions initiales, pouvoir présenter un programme réalisé aux trois quarts. Or, la longueur des chaussées revêtues à neuf s'établit, à l'heure actuelle, selon les départements, entre 15 et 30 %. Mais cela ne veut pas dire que la circulation soit encore difficile sur les sections non remises à neuf. On a travaillé sur toutes nos routes nationales et depuis la Libération nos équipes de cantonniers sont repassées bien des fois sur l'intégralité de leur longueur pour apporter un pansement plus ou moins durable à leurs plaies. Et il se peut qu'en fin de compte le public se déclare plus satisfait des Ponts et Chaussées que ceux-ci ne le sont eux-mêmes.

### III. — Reconstruction des ponts

Le coût total de la reconstruction des 7.528 ponts détruits a été réévalué en avril 1947 à 65 milliards de francs, dont 4 milliards pour les quelque 4.800 ouvrages provisoires construits en vue du rétablissement rapide des communications. Avec les hausses de prix survenues depuis cette époque, ou en perspective, ces 65 milliards deviendraient au moins 100 milliards. Quant aux matériaux contingentés à mettre en œuvre, leur tonnage s'élève à :

- 450.000 tonnes d'acier,
- 1.100.000 tonnes de ciment,
- 725.000 m<sup>3</sup> de bois.

A l'origine, la durée maximum d'exécution du programme des reconstructions définitives avait

été fixée à six ans. Ce délai était imposé par la précarité des ponts provisoires, qui ne peuvent guère subsister plus longtemps sans exiger de profondes réparations, pouvant aller jusqu'à un remplacement complet — d'où des dépenses considérables et sans aucune utilité. Un délai de six ans pour 7.500 ouvrages, cela donne un rythme de plus de 1.250 ponts par an, soit plus de trois par jour, exactement sept en deux jours.

La tâche de nos Services, déjà très lourde quantitativement, à en juger par ce chiffre, se trouvait compliquée du fait que les ouvrages ne sont généralement pas reconstruits dans leur état antérieur et, comme nous disons, « en identique ». Des améliorations doivent souvent y être apportées pour diverses raisons.

L'ouvrage à remplacer peut avoir été trop étroit pour les besoins de la circulation moderne et compte tenu de la largeur adoptée par la route aux abords. Nous avons, en effet, depuis 1933 et 1938 respectivement, un programme d'élargissement de routes nationales à 7 m. de chaussée et un programme d'élargissement à 9 m., lesquels sont en cours de réalisation suivant les possibilités. On hésite, bien entendu, à refaire les ponts qui se trouvent sur les routes en cause, s'il s'agit seulement de leur donner les caractéristiques nouvelles. Mais lorsque ces ponts sont détruits par faits de guerre, l'Administration des Ponts et Chaussées saisit cette occasion pour se conformer aux programmes qu'elle s'est fixée. Elle les rétablit en conséquence suivant les dimensions prévues.

Souvent aussi c'est le tracé de la chaussée aux abords du franchissement de la voie d'eau ou de la voie ferrée qui n'est pas satisfaisant. Les accès peuvent être difficiles, tortueux, le débouché du pont manque de visibilité. On profite de la reconstruction du pont pour étudier une modification du tracé de la route, voire un déplacement de l'implantation de l'ouvrage, qui procure pour l'avenir toute sécurité au public.

Il advient, en revanche, quelquefois que ce n'est pas la voie de terre, mais la voie d'eau qui réclame une amélioration ; il faut faciliter la navigation ou l'écoulement des eaux en temps d'inondation, d'où la nécessité d'augmenter la portée ou le tirant d'air de l'ouvrage de franchissement.

Il est bien certain que la reconstruction d'un nombre aussi considérable d'ouvrages devait remettre en question les résultats que la technique avait atteints au moment où ces ouvrages avaient été construits. Les destructions entraînées par les deux grandes guerres mondiales ont donné à l'ingénieur l'occasion de perfectionner son expérience et en même temps d'élaborer de nouveaux procédés. La technique du béton armé, toute dernière

née, a pris un essor incroyable depuis trente ans dans tous les domaines et les bâtisseurs de ponts ont mis à profit les résultats acquis ailleurs. En particulier un procédé tout récent commence à être expérimenté sur une assez vaste échelle ; je veux parler du béton précontraint qui, tout en permettant des économies de matière assez substantielles, donne des ouvrages d'une ligne très sobre et très pure.

Ces considérations expliquent que, dans la plupart des cas, une reconstruction de pont demande une étude particulière et la confection d'un projet nouveau. Ce surcroît de besogne n'a pas été pour effrayer l'Administration des Ponts et Chaussées qui s'y est lancée avec ardeur. Je dois une mention spéciale à notre Service Central d'Etudes Techniques qui, en étudiant les projets importants et délicats, avec des moyens insuffisants en personnel, fournit un travail aussi impressionnant par sa qualité que par son volume.

Or, tandis qu'on eût pu craindre de voir nos Services débordés par cette tâche de géants à exécuter dans un temps minimum, ce sont leurs bureaux d'études qui se trouvent en avance par rapport aux possibilités de réalisations. Les projets s'accumulent alors que l'Administration ne dispose pas des ressources en crédits et en matériaux permettant de les mettre en chantier aussitôt.

Pourtant, le rétablissement des ponts avait démarré de façon satisfaisante, puisqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1946 :

- 952 ponts étaient refaits définitivement,
- 617 étaient en cours de reconstruction, et que
- 4.400 ponts provisoires et bacs étaient en service.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1947, 1.747 ponts étaient reconstruits définitivement, soit 795 pour l'année, ce qui marque un ralentissement.

Au 1<sup>er</sup> novembre 1947, l'état d'avancement du rétablissement des ponts était le suivant :

— Nombre de bacs en service.....	111
— Nombre de ponts et passerelles provisoires :	
en cours de construction.....	33
en service .....	4.126
— Nombre de ponts définitifs :	
en cours de construction.....	516
en service.....	2.231
— Nombre total des passages rétablis.	6.468

Ce qui donne pour les neuf premiers mois de cette année, seulement 484 ponts reconstruits en

définitif, soit une moyenne pour douze mois de 645 unités (A).

C'est là un nouveau ralentissement, et il est temps de dire que les deux causes en sont — comme d'ailleurs pour la remise en état des chaussées, mais plus gravement encore — la pénurie des matériaux et les restrictions budgétaires. Les perspectives pour 1948 ne s'annoncent pas meilleures, surtout si l'on songe à l'augmentation considérable des prix qui diminuera d'autant l'effet utile des crédits alloués.

Quant aux matériaux, la sidérurgie française, elle-même gênée par le manque de charbon, se trouve dans l'impossibilité de satisfaire aux besoins en acier de nos services. Il en est de même pour les cimenteries.

Si donc l'on se maintient au rythme actuel de 600 ponts par an, soit deux à peine par jour — proportion respectable, certes, mais encore insuffisante — la reconstruction définitive des ponts routiers en France devrait durer jusqu'à la fin de l'année 1955.

Cependant, l'énormité de la tâche qui reste à faire ne doit pas faire perdre de vue l'effort déjà accompli.

#### IV. — L'Avenir

La tâche des Ponts et Chaussées ne consiste pas seulement à remettre les moyens terrestres de circulation dans l'état où ils se trouvaient auparavant. Leur souci constant est au contraire, d'une part, d'améliorer la technique routière, et, d'autre part, d'améliorer le réseau routier lui-même.

Le désir d'utiliser au mieux les ressources les a incités à poursuivre activement les études déjà entreprises avant la guerre sur les conditions d'emploi des liants et sur l'amélioration des matériaux d'empiècement. Il faut signaler aussi les essais de réalisation de revêtements bitumeux

par l'emploi de machines à grand rendement. Environ, 40 km. de chaussées ont été exécutés par cette méthode en 1946 et les essais se sont poursuivis cette année en plus grand. Les résultats obtenus font augurer pour l'avenir un large développement de ce genre de revêtement.

Quant aux améliorations du réseau, c'est-à-dire les opérations dénommées « équipement » dans le langage budgétaire, il faut avouer que, là encore, les moyens nécessaires ont été fort parcimonieusement attribués à l'Administration. Si l'on veut bien admettre que la route est un élément essentiel de l'économie du pays et le sera de plus en plus, il faut concéder aussi qu'elle doit bénéficier d'une part équitable dans les ressources affectées à la modernisation de l'ensemble de l'outillage national.

Réévaluée en francs actuels, la valeur de premier établissement du réseau routier national peut être estimée à environ 500 milliards, chiffre qui ne comprend pas la valeur des ouvrages d'art. On est frappé de constater qu'en regard de ce chiffre, les crédits alloués pour l'amélioration du réseau par les différents plans mis en œuvre depuis le début du siècle ne s'élèvent qu'à dix-sept milliards (homogénéisés en francs actuels).

La transformation de nos itinéraires, parallèlement à une évolution de la circulation qui a fait passer celle-ci de l'âge de la charrette hippomobile à celui de l'automobile au dernier stade de son perfectionnement, est donc le fruit à peu près exclusif de l'effort patient et persévérant des Services des Ponts et Chaussées et de leur gestion économique des crédits d'entretien annuels.

Nos programmes antérieurs, pour la partie qui reste à réaliser, peuvent être réévalués à un total approximatif de 90 milliards aux prix de l'été 1947, soit 130 ou 140 milliards aux prix qui semblent devoir s'établir dans un proche avenir.

Ce programme comporte les groupes d'opérations ci-après, dont certaines sont déjà largement amorcées :

— Aménagement des grands itinéraires internationaux (Paris-Strasbourg, Paris-Lyon, Paris-Bordeaux, Calais-Vitry-le-François).

— Accès des régions industrielles. Paris (y compris l'achèvement de l'autoroute de l'Ouest et la construction de la Grande Rocade), Marseille (4 sorties, dont 2 autoroutes), Lyon (autoroutes dans Lyon et tunnel sous la Croix-Rouge), Saint-Etienne-Grenoble, construction du pont de Tancarville sur la Basse-Seine.

Itinéraires de deuxième importance (Paris-Côte normande, Paris-Le Havre, Bordeaux-Hendaye, Lyon-Vintimille, Paris-Lyon par Nevers, Paris-

(A) ETAT D'AVANCEMENT DU RÉTABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS A FIN FÉVRIER 1948 .

— Nombre de bacs en service	103
— Nombre de ponts et passerelles provisoires :	
en cours de construction	20
en service	3.935
— Nombre de ponts définitifs :	
en cours de construction	498
en service (1)	2.486
— Nombre total des passages rétablis	6.524

(1) Y compris 31 ponts annoncés nouvellement par le Service du département du Haut Rhin dans son compte-rendu du 11 février 1948 à la suite de la prise en charge de certains ouvrages sur chemins vicinaux et ruraux reconstruits par le Génie Rural.

Brest, Paris-Toulouse, Bordeaux-Marseille, Lyon-Remoulins).

— Routes touristiques : achèvement de la route des Alpes, routes des Pyrénées et de la Côte d'Azur.

— Suppression de passages à niveau.

Pour être pleinement efficace et apporter en temps utile à une circulation croissante et toujours plus rapide les commodités et sécurités indispensables, les améliorations dont il s'agit devraient pouvoir être réalisées dans une période ne dépassant pas dix ans. Les perspectives actuelles et la nécessité de mener d'abord à bonne fin la reconstruction française nous contraindront à étendre considérablement cette période. Actuellement, en tout cas, les travaux d'équipement sont menés à une cadence très lente et semblent devoir être arrêtés à peu près totalement l'an prochain.

On remarquera que l'Administration française n'envisage pas l'établissement d'autoroutes à grande distance, le réseau des routes ordinaires étant suffisamment dense et bien tracé pour don-

ner toute satisfaction aux usagers une fois qu'il aura été convenablement aménagé. Une exception doit toutefois être faite pour l'autoroute Paris-Lille, à prolonger éventuellement jusqu'en Belgique, dont les études sont activement menées. La réalisation n'en est toutefois pas escomptée pour un avenir très prochain. Le coût de cette opération de grande envergure atteindrait une vingtaine de milliards, aux cours de cet été.

Les raisons de cette politique sage tiennent à une conscience profonde des traditions de notre pays. La route française se refuse à l'alternative qui s'était posée avant la guerre dans certaines nations voisines : d'une part, le gigantisme somptueux de quelques autostrades, de l'autre, un lacis incommode de chemins difficilement améliorables. Elle veut pénétrer partout ; point de régions déshéritées, de villages laissés à l'écart. Elle est démocratique, elle est équilibrée, elle demeure à l'échelle de l'homme. C'est pourquoi on n'a pas voulu sacrifier à des itinéraires privilégiés, les voies adjacentes, aussi indispensables à des transports routiers bien conçus.

## NAISSANCES

Notre Camarade Xavier CAMILLERAPP, Ingénieur des Mines à Paris, nous a fait part de la naissance de sa troisième fille *Martine*.

Marie-Claude GAUDEL nous a fait part de la naissance de son petit frère *François*, deuxième enfant de notre Camarade Jean GAUDEL, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Charleville.

Jacques et François DESCHAMPS nous ont fait part de la naissance de leur petit frère *Dominique*, troisième enfant de notre Camarade Jacques DESCHAMPS, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Mâcon.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

## MARIAGE

Notre Camarade Pierre DUMARD, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, Délégué du Groupe des Elèves de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées au Comité du P.C.M., nous a fait part de son mariage avec Mlle Monique NARDIN. La bénédiction nuptiale leur a été donnée le 31 mars 1948 en l'Eglise Abbatiale de Remiremont (Vosges).

Tous nos vœux de bonheur aux jeunes époux.

## DÉCÈS

Notre Camarade Julien MAGNIEN, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Constantine, nous a fait part de la mort de Madame MAGNIEN, sa femme, décédée le 13 février 1948 à Limoges.

Notre Camarade Paul BOISSIÈRE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Saint-Etienne, nous a fait part de la mort de M. Ferdinand BOISSIÈRE, son père, décédé le 24 février 1948 à Saint-Etienne.

Nous avons appris la mort de M. Edmond-Charles CORBIN, père de notre Camarade Edmond CORBIN, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, décédé à Rennes le 18 février 1948.

La famille de notre Camarade Jacques DESABIE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, nous fait part de son décès survenu il y a plusieurs années.

Notre Camarade DUMAS Fernand (Promo 1920 Spé.) Ingénieur en Chef des Voies Navigables du Nord et du Pas-de-Calais, Directeur Régional de la Navigation à Lille et son frère DUMAS Jean (Promo 1923) Directeur à l'Entreprise des Travaux Publics de l'Ouest à Nantes ont la douleur de nous faire part du décès de leur mère survenu le 8 mars 1948 à Murat-le-Quaire (Puy-de-Dôme).

Nous assurons les familles des disparus de toute notre sympathie attristée.

# P. C. M.

## Composition des Sous-Comités des Sections Ponts et Chaussées et Mines à la suite des Élections du 14 Mars 1948

### Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées

#### A. — BUREAU.

*Président* : M. Raymond BRINGER ;  
*Vice-Présidents* : MM. GUERBIGNY et MACAREZ ;  
*Secrétaire* : M. DURAND-DUBIEF ;

#### B. — DÉLÉGUÉ GÉNÉRAUX.

MM. BOUZOUZ, BRINGER, BUTEAU, CASSARD, CON-  
CHE, CURET, DOLLET, MACAREZ, MORISSON et  
PELISSONNIER.

#### C. — DÉLÉGUÉS DE GROUPE.

*Groupe de Paris* : MM. BRUNOT, COR, COURBON,  
DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY et LOUIS MARTIN ;  
*Groupe d'Amiens* : M. CAUDRELIER-BENAC ;  
*Groupe de Nancy* : M. CARPENTIER ;  
*Groupe de Lyon* : M. Clément ROQUES ;  
*Groupe de Marseille* : M. COUTEAUD ;  
*Groupe de Toulouse* : M. DUBROCA ;  
*Groupe de Bordeaux* : M. RENOUX ;  
*Groupe d'Orléans* : M. CACHERA ;  
*Groupe du Mans* : M. LORIFERNE ;  
*Groupe de l'Afrique du Nord* : MM. JACQUINOT et  
N... ;  
*Groupe Colonial* : M. DORCHE ;  
*Groupe des Ingénieurs Elèves* : M. DUMARD.

#### D. — DÉLÉGUÉ DE LA SECTION MINES.

M. SAMUEL-LAJEUNESSE.

### Sous-Comité de la Section Mines

#### A. — BUREAU.

*Président* : M. DAUVERGNE ;  
*Vice-Président* : M. SAMUEL-LAJEUNESSE ;  
*Secrétaire* : M. FISCHESSE.

#### B. — MEMBRES.

MM. BASEILHAC, BOUILLOT, DAUVERGNE, FISCHES-  
SER, LE BESNERAIS, LEPRINCE-RINGUET, SA-  
MUEL-LAJEUNESSE, VAROQUAUX et N... Délégué  
des Ingénieurs élèves.

#### C. — DÉLÉGUÉ DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSÉES

M. MACAREZ.

#### Secrétaire Administratif du P. C. M.

M. DELAYRE, 28, rue Madame, Paris-6°.  
(téléphone LITtré 93-01).

---

Voir en page 2 de couverture la composition  
du Comité d'Administration du P. C. M.

---

Pour téléphoner au Secrétariat du P.C.M., demander : LITTRÉ - 93.01

# AVIS IMPORTANT

## PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1948

Le taux des Cotisations de l'Exercice 1948 a été fixé, par le Comité du P. C. M., aux sommes ci-après :

### Inspecteurs Généraux :

en activité .....	1000 francs
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires .....	500
en retraite .....	200

### Ingénieurs en chef :

en activité .....	800
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires .....	400
en retraite .....	160

### Ingénieurs ordinaires :

en activité .....	600
en disponibilité, hors cadres, démissionnaires .....	300
en retraite .....	120

### Ingénieurs Élèves .....

120

La somme due est afférente au grade au 1<sup>er</sup> Janvier 1948 ou au moment de l'inscription pour les nouveaux Sociétaires ; elle est exigible dans le premier trimestre de l'année.

Les Sociétaires sont instamment priés de se mettre, dès à présent, en règle avec la caisse du P. C. M., pour éviter les frais élevés d'un recouvrement ultérieur. Ils devront joindre obligatoirement, le cas échéant, les cotisations arriérées dont ils peuvent rester redevables, suivant avis précédemment envoyé à chaque intéressé.

### MODES DE PAIEMENT :

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