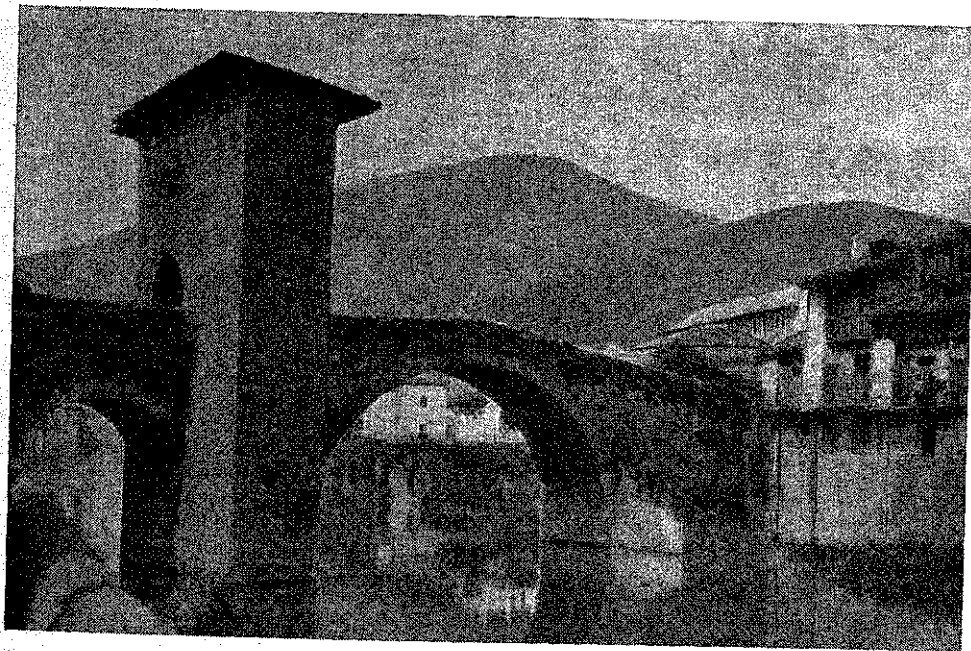


BULLETIN  
DU

**P.C.M.**

SIÈGE SOCIAL  
SOCIÉTÉ NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES  
28, Boulevard des Saules, PARIS



LE PONT DE LA MUZA, A VALMASEDA (Espagne)

# HOUILLÈRES du BASSIN de LORRAINE

## RÉGIE des MINES de la SARRE

CHARBONS FLAMBANTS et FLAMBANTS SECS  
CHARBONS GRAS  
COKES et SEMI-COKES (SARLUX)



### *Progression de la Production Annuelle*

*(en millions de tonnes de houille)*

ANNÉES	1938	1950	1951	1953
Lorraine.....	6,7	10,3	11,7	14
Sarre.....	14,4	15	16,9	17,7

### Représentants exclusifs pour l'Industrie et les Foyers Domestiques

A. R. E. P. I. C. : Direction : NANCY, 23, rue Hermite. Tél. 81-66.

*Bureaux* : METZ, 7, place du Roi-Georges. Tél. 33-63.

NANCY, 43, boulevard Albert-1<sup>er</sup>. Tél. 40.09.

STRASBOURG, 13, rue de la Nuée-Bleue. Tél. 407-11.

BESANÇON, 4 bis, rue Labbé, Tél. 38-19.

LORSAR : Direction : PARIS, 12, avenue George-V. Tél. Ely. 54-10.

*Bureaux* : PARIS, 12, avenue George-V. Ely. 54-10.

REIMS, 41, rue Libergier. Tél. 38-85.

LIMOGES, 1 bis, avenue Foucaud. Tél. 53-51.

DIJON, 34 bis, rue des Perrières. Tél. 48-68.

LYON, 15, place Bellecour. Tél. FRAnklin. 49-85.

### DÉLÉGATIONS RÉGIONALES DES HOUILLÈRES FRANÇAISES ET DE LA RÉGIE DES MINES DE LA SARRE :

*Bureaux* : TOURS, 40, rue Emile-Zola. Tél. 32-42 (Région Ouest).

BORDEAUX, 1, rue d'Enghien. Tél. 45-88 (Région Sud-Ouest).

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Siège Social : 28, rue des Saints-Pères, à PARIS-VII<sup>e</sup>

# BULLETIN DU P. C. M.

## SECRETARIAT RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères

PARIS-VII<sup>e</sup>

Téléphone : LITré 93.01

## SECRETARIAT ÉDITION

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV<sup>e</sup>

Téléphone : VAUgirard 56.90

## SOMMAIRE



OBSERVATIONS SUR LE MARCHÉ DES VOITURES D'OCCASION .....	2	ACTIVITÉ DES GROUPES :	
LA CENTRALE THERMIQUE DE NANTES-CHE- VIRE .....	4	Groupe d'Amiens .....	13
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P. C. M. :		Groupe de Paris .....	14
Séance du 10 juillet 1951.....	9	COMPOSITION DES EQUIPES D'ETUDES DU P.C.M.	15
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-CO- MITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES :		ELECTION DE M. RENÉ ROY A L'INSTITUT.....	19
Séance du 10 juillet 1951 .....	10	MUTATIONS DANS LE PERSONNEL .....	21
AMICALE D'ENTRAIDE .....	12	NAISSANCES, MARIAGES .....	22
		MOTS CROISES :	
		Examens et Concours .....	23
		PAIEMENT DES COTISATIONS .....	24

## SERVICE D'ACHATS DU P.C.M.

**Vous pouvez faire des économies importantes en recourant, pour toutes vos acquisitions, au SERVICE D'ACHATS DU P.C.M.**

**Si vous adhérez déjà à ce service, utilisez votre carte d'adhérent  
Si vous n'y adhérez pas encore, demandez votre inscription au Secrétariat du P.C.M.**

(joindre 30 francs en timbres postes pour envoi de la documentation)

## Observations sur le marché des voitures d'occasion <sup>(1)</sup>

1°) La sortie d'un modèle nouveau d'une marque entraîne une dépréciation des voitures du modèle précédent de cette marque nettement supérieure à la décroissance de valeur régulière d'année en année des voitures d'un même modèle.

2°) Les premières séries d'un modèle nouveau subissent, dans le cas où elles font preuve à leur sortie d'un insuffisante mise au point, d'une dépréciation très importante par rapport aux séries suivantes où les améliorations utiles ont été apportées.

3°) En temps normal, lorsque les délais de livraison sont faibles une voiture livrée subit en cas de revente immédiate une dépréciation de l'ordre minimum de 20 % par rapport au prix du neuf : attrait, et sécurité pour l'acheteur, de la voiture neuve, par rapport à la voiture d'occasion dont la qualification « état de neuf » risque de dissimuler de graves inconnues sur des accidents antérieurs ou sur des fatigues d'organe dont le manque d'adresse ou de soin du précédent conducteur peut être responsables.

Cependant, dans la situation actuelle de déséquilibre entre la demande et la production pour des voitures de série courante prime à la revente par rapport au prix d'achat sortie d'usine, se maintenant un ou deux ans et continuant ensuite, à freiner la baisse de la valeur de la voiture d'occasion : cette prime est d'autant plus élevée et se maintient d'autant plus longtemps que le délai de livraison est plus important.

4°) Dépréciation rapide, en valeur absolue et en valeur relative, de la voiture de luxe ou de demi-luxe, ainsi que de la voiture à forte puissance : l'acheteur fortuné, de la voiture de luxe, tient à l'avoir eue neuve, ou tout au moins du dernier

modèle : d'où tendance du constructeur à de fréquents changements de présentation, pour stimuler la vente.

Par contre l'acheteur moyen préfère consacrer ses ressources à l'achat qui lui est permis, d'une voiture de série neuve, donc du dernier modèle plutôt qu'à une voiture d'occasion, de modèle périmé, et de frais d'exploitation élevés (pièces de rechange coûteuses et d'obtention difficile, réparations onéreuses, consommation, assurance garage...).

5°) Au contraire, les voitures de série 7-8 CV (202, 203, Simca 8, Juva 4) ou de 3-4 CV (Renault, Dyna) bénéficient de la plus faible dépréciation, à la fois en valeur absolue et en valeur relative, à cause de la faveur que leur coût modique d'exploitation leur vaut de la part de l'acheteur modeste.

6°) La variation des cours des voitures construites avant 1939 ou après 1945 tient seulement compte de l'antériorité des premières par rapport aux secondes (la production fut nulle entre temps), mais non pas de l'usure considérable qu'à subi le parc routier existant en 1939, pendant les cinq années de guerre : résultat surprenant, qu'explique dans quelque mesure la qualité moyenne des premières productions d'après-guerre.

7°) La valeur d'une voiture d'occasion dépend essentiellement de son modèle et de son année de production : l'aspect extérieur, puis l'état mécanique réel (en fait plus difficile à déceler), ne jouent qu'un rôle de correctif. Les carrosseries spéciales (de luxe, cabriolet...) ne conservent qu'en faible proportion l'imposant surcroît de prix qui était le leur à l'état neuf.

(1) Voir graphique ci-contre.

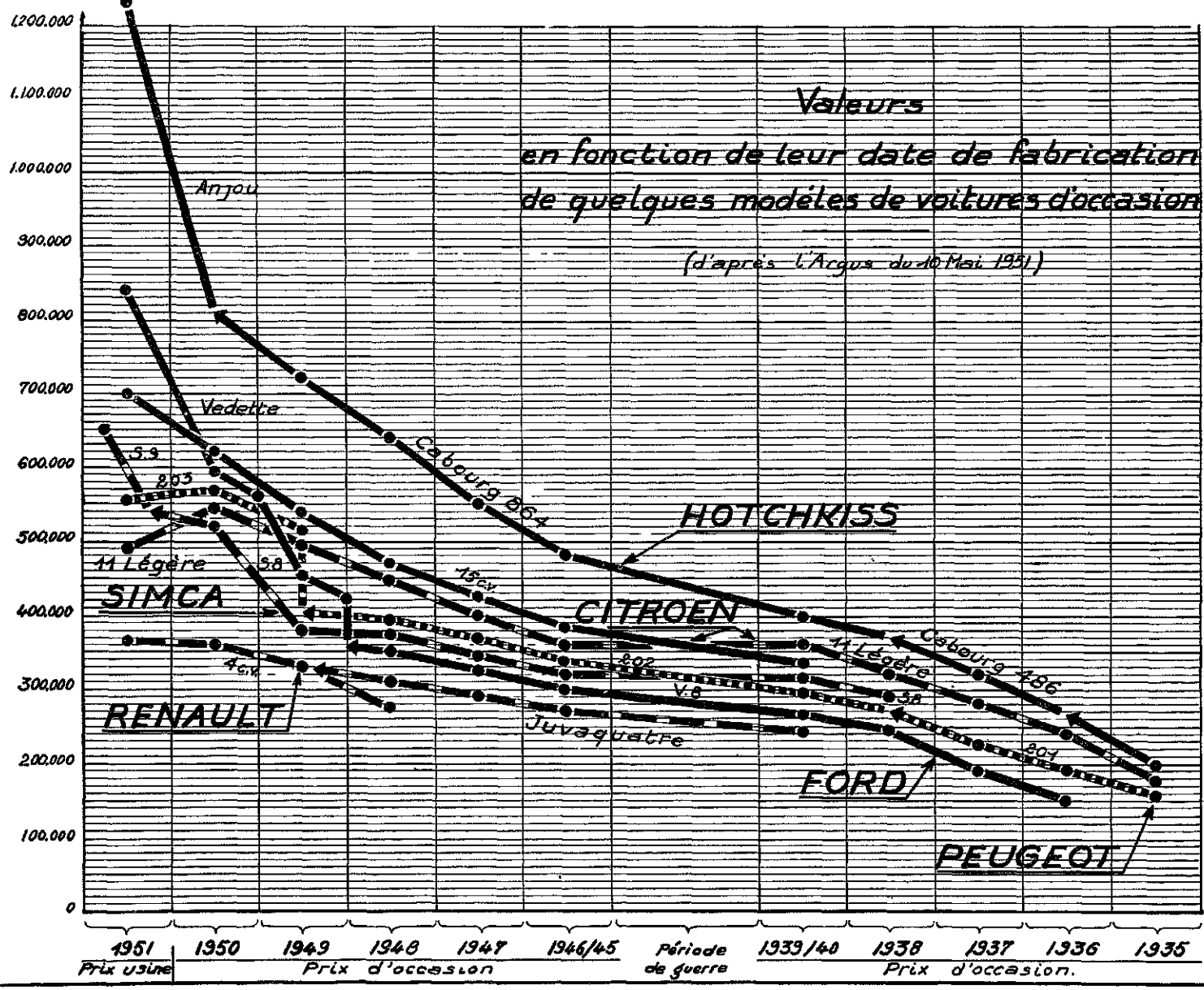
---

### AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES

**L'AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES, 103, Boulevard Haussmann  
à PARIS (8<sup>e</sup> Arr) - Téléphone ANJou 98.55**

**est à votre disposition, notamment pour vos assurances automobiles  
Demandez-lui ses tarifs, dont les taux sont toujours très intéressants**

---



## La centrale thermique de Nantes-Cheviré

Le 16 juillet 1949, Electricité de France (Direction de l'Équipement, Région d'Équipement Thermique II) a demandé l'autorisation de construire à Nantes, au lieu dit l'Île Cheviré, une centrale thermique dont la puissance fixée en première étape à 100.000 kw. serait ensuite portée à 550.000 kw. par tranches successives.

L'autorisation concernant la première étape a été accordée par une décision du Ministre de l'Industrie et du Commerce, en date du 28 novembre 1949, étant entendu que la mise en œuvre d'une deuxième tranche de 100.000 kw. devait, d'ores et déjà être envisagée.

Les seules unités thermiques sur lesquelles on pourra effectivement compter dans l'Ouest, à brève échéance, sont :

Nantes-Chantenay partie haute pression .....	28.000 kw.
Caen (groupe transféré de Mannheim) .....	30.000 kw.
Brest-Portzic (usine souterraine).	36.000 kw.

Les pointes de consommations journalières atteignant 420.000 kw. dans la région Ouest et l'alimentation en énergie électrique ne pouvant être réservée au-delà d'une certaine part au seul réseau général d'interconnexion (nécessités de réglage de la tension, carence éventuelle du réseau de transport), la puissance totale de ces unités thermiques n'est pas suffisante, et il convient en outre d'escompter que les besoins de l'Ouest, région actuellement peu électrifiée dans l'ensemble, croîtront rapidement.

La puissance thermique nouvelle dont il convient de disposer a ainsi été chiffrée à 300.000 kw. pour 1956.

La région de Nantes-St-Nazaire étant la plus forte consommation de courant de l'Ouest (100.000 kw. à la pointe actuellement) et compte tenu des avantages résultant de la proximité d'un grand fleuve tant pour l'aménée des combustibles (charbon, mazout), que pour le fonctionnement des condenseurs (3 m<sup>3</sup>/s. d'eau froide nécessaire pour chaque tranche de 100.000 kw.), on a cherché un emplacement en bordure de Loire. L'extension de la centrale de Chantenay étant impossible, on a choisi un terrain de 750 m. × 700 m., à l'île Cheviré, sur la rive gauche du fleuve en face de Chantenay, dans une zone où les Services du Port de Nantes doivent effectuer des aménagements portuaires desservis par route et par voie ferrée.

Les terrains dont il s'agit dits de l'« Île Cheviré » — ancienne île basse du lit majeur de la Loire — avaient, précédemment, fait l'objet de dépôts de produits de dragages provenant de

l'amélioration du chenal de la Loire maritime. Une première opération a consisté à effectuer le nivellement d'une grande partie du terrain retenue pour les futures installations à la cote (+ 10), laquelle est la plus haute atteinte par la Loire lors des grosses crues (1). Ce nivellement d'ensemble a été exécuté au moyen d'engins mécaniques très puissants. Le cube de terrain remué a atteint l'ordre de 50.000 m<sup>3</sup>.

Telle qu'elle se présentera après achèvement de la deuxième tranche (200.000 kw. au total), la centrale thermique de l'« Île Cheviré » comprendra les ouvrages suivants :

- Un bâtiment principal de 105 m. × 91 m. (la longueur 105 m. correspond à un parement parallèle de la Loire) ;
- Un bâtiment de commande de 35 m. × 33 m. ;
- Une station de filtrage, des galeries d'aménée et de retour d'eau ;
- Une estacade de déchargement des bateaux en Loire ;
- Un parc à charbon avec silos, des installations de mélange et concassage ;
- Une station de stockage de mazout ;
- Un grand poste d'interconnexion et de répartition 220, 90 et 60 kw. ;
- Des voies d'accès, des bâtiments de garde, de services et d'habitation.

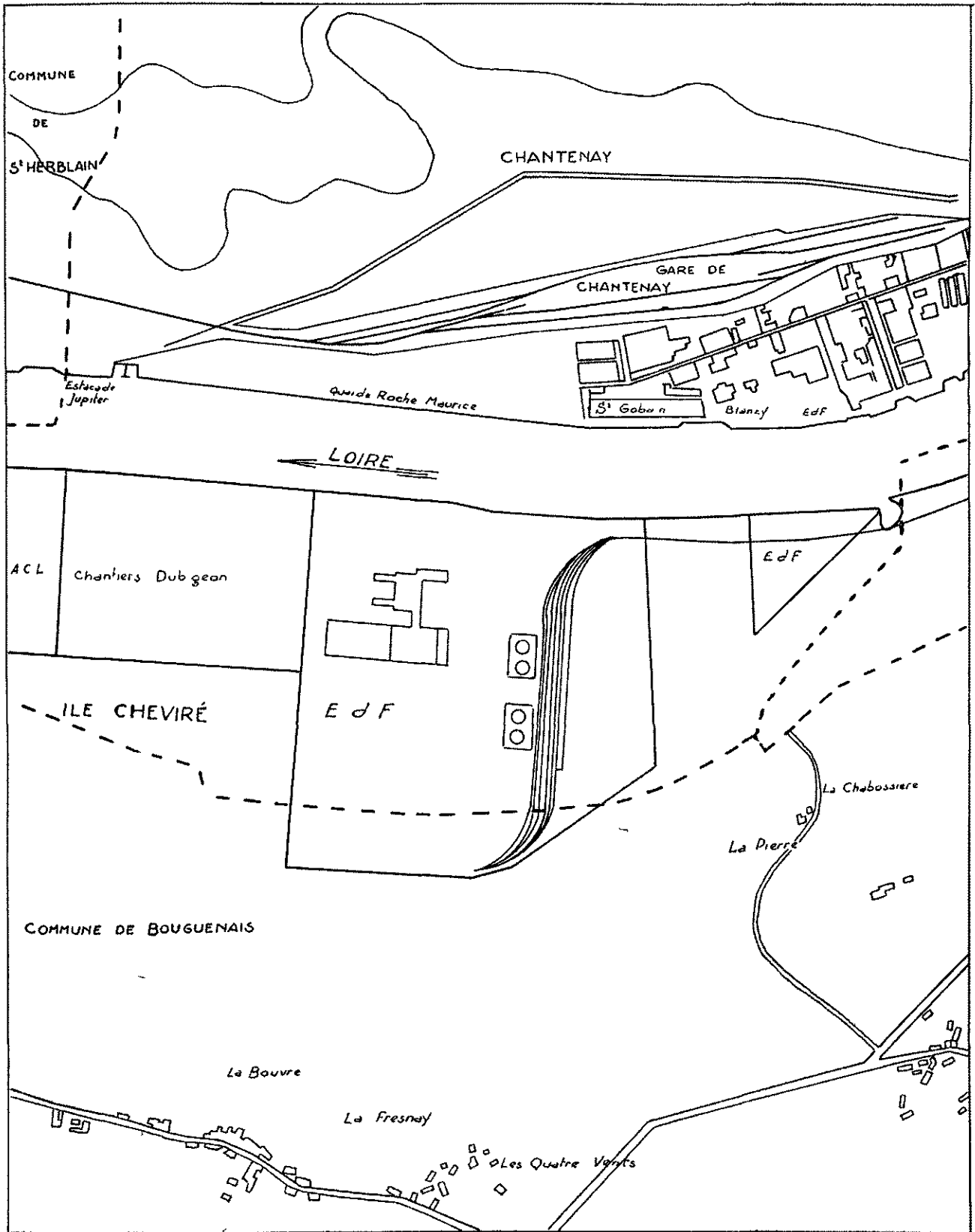
Le bâtiment principal comportera 5 travées implantées parallèlement à la Loire, savoir :

- a) une travée de 15 m. 50 réservée à la salle des pompes ;
- b) trois travées de 12, 12 et 13 m. réservées aux chaufferies ;
- c) une travée de 38 m. abritant les salles de machines et le hall de décufrage des transformateurs.

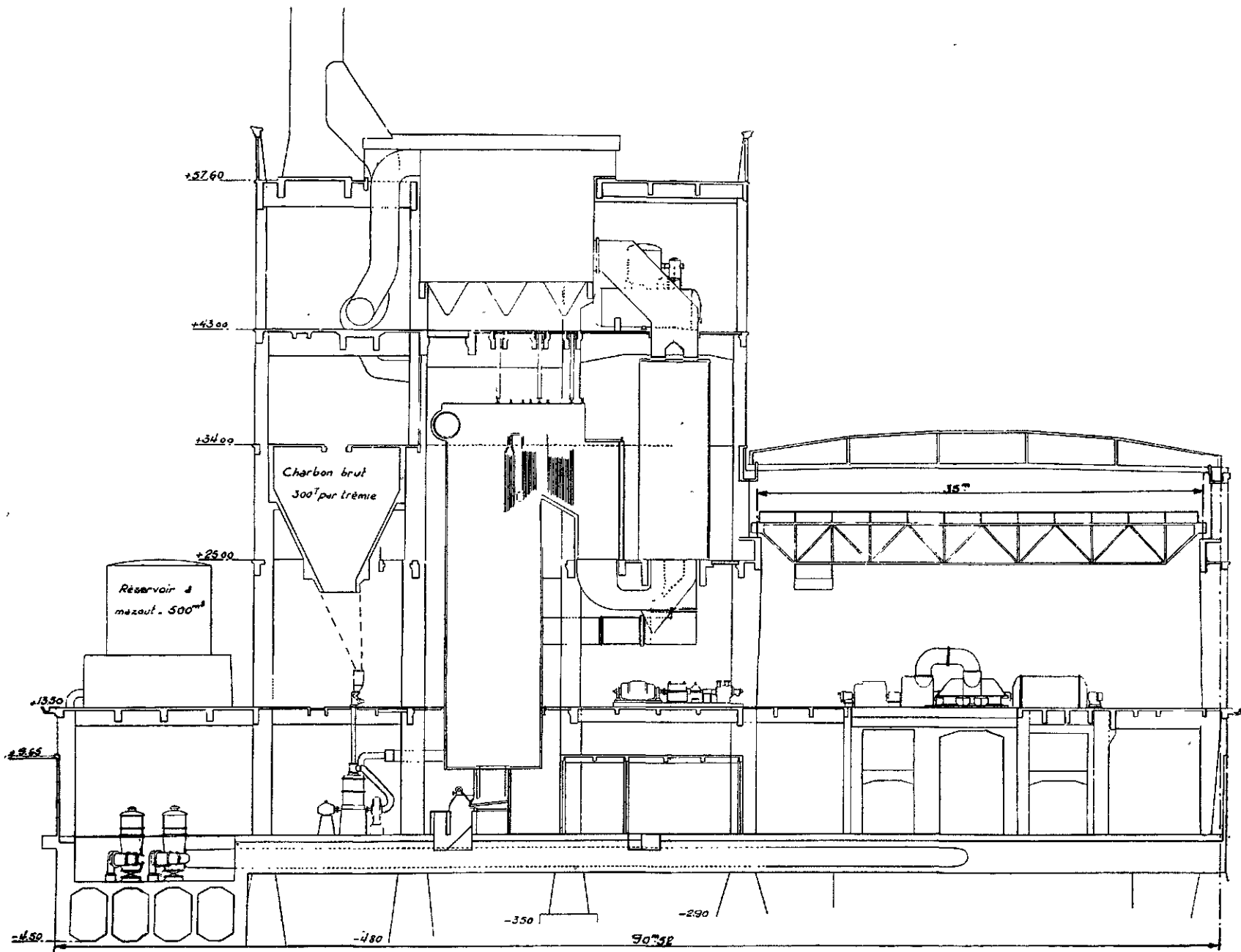
La partie Est du bâtiment principal (58 m. × 91 m.) est actuellement en construction au titre de la première tranche de travaux.

Les travées « chaufferies » et « salle de machines » ont donné lieu à un terrassement général à l'intérieur d'une enceinte en palplanches, de manière à atteindre la cote (+ 0,50). Au-dessous de cette cote ont été creusés des puits blindés conduits jusqu'au rocher (gneiss) à des cotes variant de (— 6) à (— 0,50). Ces puits ont été bétonnés pour former des piliers servant d'assise à une dalle générale de 3 m. d'épaisseur dont l'arase inférieure est à (+ 0,50) et l'arase supérieure à (+ 3,50). Dans l'épaisseur de la dalle

(1) Les cotes sont comptées à partir du niveau des plus basses eaux connues de la Loire au port de Nantes.



EMPLACEMENT DE LA CENTRALE DE NANTES-CHEVIRÉ



Charbon brut  
300t par trémie

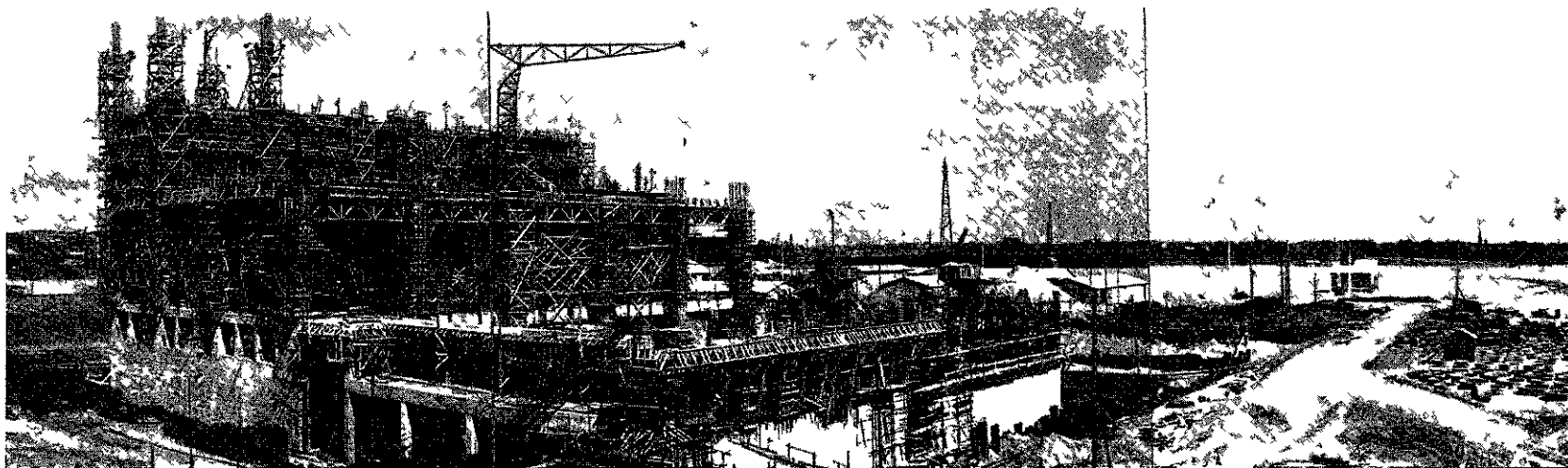
Réservoir à  
mazout. 500m³

COUPE TRANSVERSALE DE L'USINE





FONDACTIONS DU BATIMENT LE 5 OCTOBRE 1950



ELEVATION DU BATIMENT LE 14 AVRIL 1951

générale sont, d'ailleurs, logées de nombreuses galeries, notamment pour l'amenée et l'évacuation de l'eau de circulation des condenseurs.

La travée « salle des pompes » est construite à l'abri d'un batardeau spécial raccordé au batardeau « chaufferie-salle des machines ».

Elle sera fondée directement sur le rocher et comportera notamment, dans sa partie basse, 4 galeries de 2 m. 50 de largeur sur 4 m. de hauteur dont les axes en plan sont parallèles à la Loire. Deux de ces galeries serviront à l'amenée des eaux de circulation et les deux autres à leur retour.

Sauf au droit des pompes de circulation régnera un radier à la cote (3,50), c'est-à-dire au même niveau que celui de la chaufferie. Les pompes de circulation seront, d'autre part, placées dans une fosse de 12 m. × 19 m. en plan, dont le fond est à la cote (0).

En plus des pompes de circulation, la salle des pompes abritera des pompes à cendres, des pompes à incendie, des compresseurs et des réservoirs d'air. Elle sera couverte par une terrasse à la cote (+ 13,50) sur laquelle se trouveront des réservoirs intermédiaires de stockage du mazout destinés aux chaufferies.

La chaufferie correspondant à la première tranche forme un bâtiment de 58 m. × 37 m., symétrique par rapport à un axe perpendiculaire à la Loire. Elle contiendra deux générateurs de vapeur de 225 tonnes/heure, l'un d'eux est construit en Amérique et l'autre en France.

Les caractéristiques thermiques de ces générateurs sont :

timbre .....	105 hpz
surchauffe .....	530° C
température de l'eau d'alimentation..	216° C

Chaque générateur comprendra :

- dans la travée centrale : une chambre de combustion, une chaudière, un dépoussiéreur ;
  - dans la travée nord : du matériel d'alimentation en charbon, des balances, des pulvérisateurs et groupes de ventilation et de cheminée ;
  - dans la travée sud : des tableaux électriques, des dépoussiéreurs et des dégazeurs.
- Entre les deux générateurs seront disposés :
- dans la travée nord : une batterie d'accumulateurs, des convertisseurs, des tableaux continus, des bureaux ;
  - dans la travée centrale : un ascenseur et un monte charge ;
  - dans la travée sud : une salle de contrôle.

Le bâtiment « chaufferie » comportera une série de planchers aux cotes (13,500), (25), (34), (43) et ( 54,60).

La salle des machines correspondant à la première tranche forme un bâtiment de 58 m. × 38 m. contigu au bâtiment « chaufferie ». Elle contiendra deux groupes turbo-alternateurs de 55.000 kw. construits conjointement et solidairement, l'un en Suisse, l'autre en France.

Les caractéristiques principales des groupes sont données ci-après :

pression à l'admission :	89 kgs
température de la vapeur :	520° C
voltage aux bornes de l'alternateur :	10.500 V.
vitesse de rotation :	3.000 t/m.

La portée du pont roulant de desserte de la salle est de 35 m.

La couverture de la salle des machines légèrement convexe, atteint la cote (+ 35).

Les travaux de Génie Civil « Bâtiment principal, 1<sup>re</sup> tranche », ont été confiés après appel d'offres à deux Entreprises, agissant conjointement et solidairement.

Ils ont été mis en route en décembre 1949.

Les délais prévus par le marché de Génie Civil sont de 16 mois pour l'achèvement gros-cœur de la « chaufferie » et de 21 mois pour la salle des machines, bâtiments couverts et dans un état permettant le montage des charpentes et chaudières.

En fait, un retard de l'ordre de deux à trois mois, dû pour partie à des crues, grèves, intempéries, est à prévoir.

Aux conditions de prix du 1<sup>er</sup> janvier 1949, l'ensemble des travaux de la 1<sup>re</sup> tranche de la centrale de Nantes-Cheviré était estimée à 7,2 milliards de francs, se décomposant comme suit :

	millions de francs
Génie Civil et installations .....	1.870
Matériel Usine .....	4.510
Poste interconnexion et répartition.	790
Total.....	7.170

étant entendu que, pour un certain nombre d'installations et d'équipement, la première tranche doit inclure des dépenses qui s'appliquent, en fait, à des tranches ultérieures.

En principe, compte tenu, des délais de montage et de mise au point, l'usine, première tranche, devrait pouvoir fonctionner dans les premiers mois de 1953.

Il est actuellement procédé aux études et consultations relatives à la deuxième tranche que l'on compte mettre en chantier très prochainement.

L'Ingénieur en Chef  
chargé de la 3<sup>e</sup> Circonscription Electrique

R. Piraud.

## PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

### *Séance du Mardi 10 Juillet 1951*

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mardi 10 juillet 1951, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Daval** et **Lambert**, Vice-Présidents, **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Agard**, **Armengaud** (représentant M. **Doroche**), **Brandels**, **Carpentier**, **Cassard**, **Coquand**, **Cor**, Michel **Legrand**, **Leroy**, **Pavaux**, **Renoux**, **Saint-Requier** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Couteaud**, Vice-Président, **Prot**, Trésorier, **Champsaur**, **Curet**, **Pelissonnier** et **Thiébaud**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Brunot** et **Pouyol**.

La séance est ouverte à 9 heures 30.

#### 1°) Adoption du P.V. de la précédente séance.

Le Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 5 juin 1951.

#### 2°) Félicitations.

Le Comité, sur la proposition de M. **Buteau**, adresse les plus vives et déférentes félicitations du P.C.M. à M. René **Roy**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, qui vient d'être élu Membre de l'Institut (Académie des Sciences Morales et Politiques), haute distinction exceptionnelle pour un Camarade en service. Il décide de publier, dans le Bulletin du P.C.M., une note retraçant la carrière de notre éminent Camarade et charge M. **Cor** de préparer une manifestation en son honneur.

#### 3°) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. **Buteau** rappelle que la position prise par la Direction de la Fonction Publique vis-à-vis du projet de Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées avait conduit le Comité du P.C.M., lors de sa dernière séance, à demander à M. le Ministre des Travaux Publics de consulter le Conseil d'Etat sur l'interprétation à donner des dispositions de la loi du 19 octobre 1946, relatives aux conditions d'avancement et à la normalisation des carrières. Il donne lecture du projet de lettre préparé en vue de provoquer cet avis du Conseil d'Etat : le Comité approuve ce texte,

étant entendu que la dite lettre ne sera envoyée qu'après la constitution du nouveau Ministère.

M. le Président fait connaître que, à la suite de la décision prise par le Comité d'ajourner, compte-tenu des discussions en cours sur le statut, la suite à donner à la demande formulée par certains Ingénieurs anciens, qui désiraient la création d'une classe exceptionnelle pour le grade d'Ingénieur des Ponts et Chaussées, il a reçu deux lettres de protestation des intéressés, dont l'une met en cause l'activité du P.C.M. Le Comité, regrettant que la position prise à ce sujet ait été mal interprétée, charge le Délégué de Groupe intéressé de prendre contact avec le Camarade intéressé et de mettre la question au point avec lui.

M. **Buteau** signale que, lors d'une réunion récente du Groupe de Paris, un Camarade, constatant que la parution du Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées paraissait reportée à une date assez lointaine, a demandé s'il ne conviendrait pas de demander à nouveau la création immédiate de la Commission Administrative Paritaire des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Au cours de l'échange de vues auquel se livre le Comité à ce sujet, MM. **Brunot** et **Coquand** estiment qu'il convient de ne pas laisser s'instituer sur ce point une jurisprudence dangereuse et il est décidé de demander à l'Equipe Personnel de reprendre la question, étant entendu que le P.C.M. continuera à insister pour que, en attendant la création de notre Commission Administrative Paritaire, le Conseil Général des Ponts et Chaussées soit consulté avant tout déplacement pouvant présenter un caractère disciplinaire.

#### 4°) Attributions générales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

M. **Buteau** fait connaître que M. **Couteaud** procède à la mise au point de la note que le Comité lui a demandée, en vue de :

— Procéder à une enquête parmi les Camarades sur les attributions générales des Ingénieurs de nos deux Corps ;

— Constituer une Equipe spéciale chargée d'étudier cette importante question.

Une note sera vraisemblablement insérée sur ce sujet dans le prochain N° du Bulletin du P.C.M.

5°) **Ingénieurs des Ponts et Chaussées d'Algérie.**

M. le Président donne connaissance des réponses qu'il vient de recevoir, de M. le Gouverneur Général de l'Algérie, aux deux notes qu'il lui avait adressées à son retour d'Afrique du Nord. M. **Léonard** fait connaître :

— que la question du cumul des fonctions d'Inspecteur Général des Travaux Publics et de Directeur des Travaux Publics d'Algérie allait être prochainement tranchée dans le sens du rétablissement de la situation antérieure ;

— que la question de la rémunération des Ingénieurs de nos Corps ne pouvait faire l'objet d'un examen distinct, la situation étant la même pour tous les Corps de Fonctionnaires en service en Algérie.

Le Comité prend note de ces indications, en signalant l'intérêt d'une solution pour cette deuxième question, en vue de faciliter les échanges avec la Métropole.

6°) **Mission Permanente en Amérique.**

M. **Buteau** fait connaître que M. **Jouvent** a signalé qu'une loi de 1911 a institué une Mission permanente en Amérique, composée d'un Inspecteur Général et d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Minos ; il a demandé si cette loi avait été abrogée et, dans la négative, s'il ne conviendrait pas d'en demander l'application. Après échange de vues, le Comité renvoie cette question à M. **Gouteaud**, pour examen par la nouvelle Equipe chargée des attributions générales des Ingénieurs.

La séance est levée à 11 heures, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu exceptionnellement, en raison de la période des vacances, le mardi 21 août 1951, à 9 heures, la séance devant être reprise dans l'après-midi si l'ordre du jour n'était pas épuisé dans la matinée.

Le Secrétaire,  
**Durand-Dubief.**

Le Président,  
**L. Buteau.**

---

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

---

### *Séance du Mardi 10 Juillet 1951*

---

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le mardi 10 juillet 1951, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Lambert**, Vice-Président, **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Agard**, **Armengaud** (représentant M. **Dorche**), **Brandeis**, **Carpentier**, **Cassard**, **Coquand**, **Cor**, Michel **Legrand**, **Leroy**, **Pavaux**, **Renoux**, **Saint-Requier** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Couteaud**, Vice-Président, **Champsaur**, **Curet**, **Pellissonnier**, **Prot** et **Thiébault**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Brunot** et **Pouyol**.

La séance est ouverte à 11 heures.

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 mardi 5 juin 1951.

2°) **Frais d'utilisation des voitures personnelles.**

M. **Buteau** fait connaître que la question du remboursement des frais d'utilisation des voitures personnelles a donné lieu à de nombreuses difficultés depuis la dernière séance du Sous-Comité. La Fonction Publique a voulu, en effet, faire adopter par le Conseil des Ministres un texte modifiant les décrets des 9 octobre 1947 et 30 mars 1949. Une action a été engagée par le Bureau, qui a procédé à une nouvelle étude détaillée de la question ; une liaison a été établie à cette occasion avec les représentants du Génie Rural. Une note a été envoyée au Ministre des Travaux Publics, en attirant tout spécialement son attention sur le caractère nocif, pour les Services des Ponts et Chaussées, des mesures envisagées. Finalement, il ressort des derniers renseignements recueillis que la sortie d'un nouveau texte est écartée pour l'instant : les taux actuels seraient ainsi maintenus.

Un débat s'instaure au sujet de cette affaire, au

cours duquel MM. **Coquand** et **Renoux** soulignent l'intérêt de présenter à cet égard des demandes soigneusement étudiées et modérées.

### 3°) **Frais de déplacements du Service Vicinal.**

Plusieurs Délégués de Groupe signalent l'émotion causée par la dernière note de la Direction de la Comptabilité Publique, enjoignant aux Trésoriers-Payeurs Généraux de ne pas payer les frais de déplacements du Service Vicinal et la situation catastrophique qui en résulte pour le Service.

M. le Président indique qu'une action très énergique est actuellement engagée par notre Direction du Personnel, auprès de la Direction du Budget et de la Direction de la Comptabilité Publique au Ministère des Finances et que le Cabinet du Ministre des Travaux Publics est également intervenu auprès du Cabinet de son Collègue des Finances. On peut espérer ainsi qu'une solution favorable interviendra prochainement.

### 4°) **Commissions Départementales du Tourisme.**

M. Roger **Renault** a signalé la création des Commissions Départementales du Tourisme et la situation des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, qui ne font pas nommément partie de ces Commissions. Après discussion, le Sous-Comité demande à M. **Durand-Dubief** de préparer une lettre rappelant au Ministre que les Services des Ponts et Chaussées sont toujours prêts à apporter leur aide au Commissariat au Tourisme et que, à cet égard, il serait très souhaitable que les Ingénieurs en Chef siègent dans les Commissions Départementales.

### 5°) **Loi du 29 septembre 1948.**

M. **Buteau** rend compte de l'état actuel des relations avec le Syndicat des Ingénieurs-Conseils, qui a récemment tenu son Assemblée Générale. Il donne connaissance de la lettre qui a été envoyée au représentant de ce Syndicat avant cette Assemblée, lui indiquant que les difficultés évoquées semblaient parfaitement pouvoir être résolues, dans le cadre des textes actuels, notamment par l'établissement de contacts locaux, comme le montre l'exemple du Département du Nord.

Sur la demande de quelques membres du Comité, M. **Durand-Dubief** donne des indications sur la récente circulaire du Ministère des Travaux Publics, relative au paiement, par les Collectivités, d'un impôt de 5 % sur les honoraires versés au Service des Ponts et Chaussées.

M. **Brandels** rappelle que le Groupe d'Amiens,

au cours de sa dernière réunion, a protesté contre le rattachement au Bureau de l'Arrondissement, pour la répartition des honoraires, des fonctionnaires titulaires en Service dans les Subdivisions, autres que l'Ingénieur T.P.E. ou son Adjoint. M. **Durand-Dubief** répond que le P.C.M. avait, en effet, fait observer que ce système viendrait inopportunément charger la part déjà réduite des Bureaux, mais que la Commission des Activités Accessoires en a malgré tout décidé ainsi.

### 6°) **Conseil de Perfectionnement de l'Ecole des Ponts et Chaussées.**

M. le Directeur du Personnel a demandé au Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées des propositions en vue de pourvoir au remplacement de MM. **Bouzoud** et **Coyne**, dont le mandat de Membres du Conseil de Perfectionnement de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées est venu à expiration. M. **Cor**, Président du Syndicat Général, propose de désigner MM. Pierre **Cot** et **Bonnêt**, Ingénieurs à Paris. Le Sous-Comité donne son accord à ce sujet.

### 7°) **Organisation des Groupes.**

Plusieurs Camarades des Départements d'Outre-Mer ont demandé la création d'un Groupe spécial pour ces départements. M. **Buteau** observe que ces propositions ne pourraient être adoptées qu'après modification des Statuts en Assemblée Générale Extraordinaire et que, par ailleurs, les Camarades en cause sont peu nombreux. Il propose, conformément à une suggestion faite par M. **Bernasse**, que ceux d'entre eux qui se trouvent momentanément en congé en France soient cordialement invités à participer aux séances du Comité du P.C.M. et du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées, où ils seront toujours les bienvenus. Le Sous-Comité adopte ce point de vue.

M. **Buteau** indique que le Groupe de Paris a tenu une réunion à la fin du mois de juin dernier à l'Aéroport d'Orly ; à la suite de cette réunion, les Délégués du Groupe de Paris, ainsi que les Membres du Comité résidant dans la région parisienne, doivent tenir une séance à la fin de la présente réunion du Sous-Comité, pour mettre au point les modalités d'une mise en activité réelle du Groupe.

### 8°) **Congrès de la Fédération des Collectivités concédantes et Régies.**

En l'absence de M. **Lamouroux**, qui aurait pu donner des indications plus précises à ce sujet, M. **Buteau** indique qu'il a été représenté au Con-

grès de la Fédération des Collectivités Concédantes et Régies par notre Camarade **Bringer**, ancien Président du P.C.M.

**9°) Travaux d'Equipeement Sportif.**

M. **Durand-Dubief** rappelle que la question des vacations pour les travaux exécutés pour le compte du Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports est toujours en suspens. M. **Lambert** donne à ce sujet certaines précisions sur la position du Ministère des Finances, qui a été à nouveau présentée récemment, mais qui maintient sa position de refus. Après échange de vues, le Sous-Comité invite son Président et l'Equipe Sports à préparer les interventions nécessaires pour obtenir satisfaction à ce sujet.

**10°) Contrôle des constructions relevant du Ministère de l'Education Nationale.**

M. **Durand-Dubief** rappelle que le Groupe d'Amiens a demandé le relèvement des taux des

vacations instituées avant la guerre pour le Contrôle des constructions relevant du Ministère de l'Education Nationale. Il signale que M. **Brandeis** a retrouvé les textes applicables en cette matière et il demande au Sous-Comité la suite qu'il y a lieu de donner à cette proposition. Il est procédé à un échange de vues à ce sujet, d'où il résulte que, comme pour la question du Contrôle des travaux subventionnés par le Ministère de la Santé Publique, qui a été évoquée précédemment par le Sous-Comité, une opinion générale paraît difficilement pouvoir être dégagée. Finalement, après intervention de M. **Wennagel**, le Sous-Comité décide d'envoyer l'affaire pour examen à l'Equipe Personnel.

La séance est levée à 13 heures, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées aura lieu le mardi 21 août 1951, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour la Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,  
**Durand-Dubief.**

Le Président,  
**L. Buteau.**

---

## **Amicale d'entr'aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines**

---

1°) Le Comité de Direction provisoire a été complété par M. **Fischesser**, représentant les Ingénieurs des Mines.

2°) Conformément à l'avis paru dans le Bulletin du P.C.M. de mai 1951, les Ingénieurs qui ont donné ou envisagent de donner leur adhésion provisoire à l'Amicale **sont invités à verser pour l'année 1951**, une cotisation de solidarité de **deux mille francs**, destinée à venir en aide aux enfants des Camarades décédés avant la constitution de l'Amicale.

Le versement doit être par chèque postal ou chèque bancaire barré, à l'ordre de M. **Courbon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères à Paris 7° (**C.C.P. PARIS-7862.81**).

3°) Le Comité de Direction provisoire s'efforce de procéder à la constitution définitive de la Société à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1952.

Des bulletins d'adhésion définitive seront alors envoyés à chaque Ingénieur, en même temps que le projet des statuts sera à nouveau inséré dans le Bulletin du P.C.M.

---

## **PAYEZ VOTRE COTISATION AU P.C.M.**

*(Voir l'avis à la page 24 du présent numéro du Bulletin du P.C.M.)*

---

## ACTIVITÉ DES GROUPES

### GROUPE D'AMIENS

#### Réunion du 21 Juin 1951

Les Ingénieurs du Groupe d'Amiens se sont réunis à Dunkerque, le jeudi 21 juin 1951, au Bureau de M. **Le Gorgeu**, Directeur du Port de Dunkerque.

Étaient présents : MM. **Berson, Bonitzer, Brandeis, Briquel, Castille, Cayla, Chazy, Chevrier, Collin, Couvreur, Dupire, Etienne, Lefebvre, Le Gorgeu, Lerouge, Malegarie, Moret, Oliver, Petit, Rio, Roy, Ternant, Tiohox, Tourre, Vermont, de Viry, Wilhois.**

La séance est ouverte à 11 heures 15. Un échange de vues a lieu sur les questions suivantes :

#### a) Relations avec les Ingénieurs-Conseils.

Les Ingénieurs confirment qu'il n'y a pas eu de difficulté sur le plan local avec les Ingénieurs-Conseils. M. **Etienne** expose la solution qui sera vraisemblablement retenue pour l'étude du Syndicat Intercommunal du Nord.

La plupart des Ingénieurs se montrent hostiles à la mission incomplète des techniciens privés estimant que tous ceux qui travaillent dans la région se prêtent de très mauvaise grâce aux modifications de leurs projets demandées par les Ingénieurs.

#### b) Répartition des honoraires pour l'année 1950.

Après examen de la question, la résolution ci-dessous est adoptée à l'unanimité : « Les Ingénieurs du Groupe d'Amiens protestent contre l'imputation, sur la part des bureaux des Arrondissements, des honoraires des Auxiliaires de bureau du Cadre Complémentaire employés en Subdivision, ainsi que le prévoit une récente circulaire. Ils demandent que l'imputation de ces honoraires soit faite sur les parts des Subdivisions ainsi qu'il a été effectué dans certains départements après accord de la Commission locale. Ils demandent également que les participations aux honoraires des Chefs de Bureau soient notablement augmentées ».

#### c) Situation des Ingénieurs Elèves.

Le Délégué indique les résultats des dernières réunions de l'Equipe Personnel. Les Ingénieurs

regrettent qu'une amélioration de traitement ne puisse être trouvée ; certains indiquent que, dans d'autres Administrations, la question paraît avoir été résolue par l'octroi de frais de déplacement ou de mission (Ecole des Contributions Directes de Lyon). Il est demandé au Comité du P.C.M. de voir si une solution analogue ne pourrait pas être adoptée.

#### d) Honoraires accordés par le M.R.U. pour les travaux de voirie et réseaux divers.

Les Ingénieurs accueillent avec satisfaction le relèvement des plafonds accepté par le Ministère des Finances. Cependant, les nouveaux plafonds sont encore très insuffisants pour les Ingénieurs Ordinaires des départements très sinistrés. Les Ingénieurs regrettent qu'il n'ait pas été obtenu la suppression pure et simple de ce plafond particulier, ce qui aurait été la seule solution logique.

#### e) Adduction d'eau — Relations avec le Génie Rural.

Le Délégué rend compte des démarches qui ont été effectuées auprès du Directeur du Génie Rural.

#### f) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Après avoir pris connaissance de la récente position intransigeante de la Fonction Publique, les Ingénieurs du Groupe d'Amiens confirment le vœu qui a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée Générale et demandent qu'une action énergique soit exercée auprès de la Fonction Publique.

#### g) Crédits d'entretien.

Les Ingénieurs constatent que les crédits mis à leur disposition pour l'entretien tant des routes Nationales que des Voies Navigables ou des Ports Maritimes sont, chaque année, de plus en plus réduits ; en particulier, ceux de l'Exercice 1951 sont dérisoires et ne permettront pas d'effectuer le strict entretien. Cette situation risque de provoquer une dégradation rapide du Domaine public

et même des catastrophes, dont l'opinion publique nous rendra responsables.

Après un échange de vues, les Ingénieurs du Groupe d'Amiens décident à l'unanimité « de demander à M. le Président du P.C.M. d'intervenir d'urgence auprès des Directeurs intéressés et du Ministre pour décider des moyens d'action qui doivent être mis en œuvre dans la lutte à entreprendre pour une revalorisation immédiate des crédits ci-dessus ».

La séance est levée à 13 heures, étant entendu

que la prochaine réunion aura lieu à Beauvais, vers le 15 octobre.

Après le déjeuner à Malo-les-Bains, les Ingénieurs visitent le Port de Dunkerque sous la conduite de M. l'Ingénieur en Chef **Le Gorgeu**. Un parcours en vedette permet aux Camarades d'avoir un aperçu des travaux entrepris au Port et de se rendre compte de l'activité actuelle du trafic.

Le Délégué de Groupe,  
**Y. Brandeis.**

---

## GROUPE DE PARIS

---

### Réunion du 26 Juin 1951

Le Groupe de Paris a tenu une réunion, le 26 juin 1951, à l'Aéroport d'Orly, où notre Camarade **Lesieux**, Directeur Général de l'Aéroport de Paris, nous avait très aimablement invités. Une trentaine de Camarades, appartenant surtout aux Services Extérieurs — Travaux Publics — des Départements du Groupe, assistaient à cette réunion, qui était la première depuis la guerre et qui avait pour objet principal d'examiner les conditions dans lesquelles le Groupe de Paris pourrait reprendre une activité réelle. M. le Président **Buteau**, qui avait bien voulu se joindre à nous, a présidé le débat qui s'est institué sur ce point et dont les conclusions ont été les suivantes :

1) assurer la vitalité du Groupe de Paris par les Camarades des Services Extérieurs, à l'aide de réunions périodiques organisées comme dans les Groupes de Province et auxquelles on pourrait espérer attirer un certain nombre de Camarades Parisiens de situation administrative variée ;

2) examiner dans ce sens s'il n'y aurait pas lieu d'agglomérer au Groupe de Paris quelques Départements supplémentaires qui le désireraient ;

3) désigner un Camarade d'un Service Extérieur, qui s'occuperait des réunions de Groupe ainsi conçues ;

4) pour faciliter les liaisons avec les Camarades en Service détaché dans divers Ministères, à

la S.N.C.F., à E.D.F., à la Ville de Paris, etc..., désigner un certain nombre de « Correspondants », qui serviraient d'intermédiaires ;

5) désigner, parmi les six Délégués du Groupe de Paris, un super-Délégué, qui serait responsable du fonctionnement du Groupe.

M. **Buteau** a indiqué que, en vue de la mise en application de ces diverses mesures, il réunirait prochainement dans son bureau les Membres du Comité du P.C.M. (Délégués Généraux et Délégués du Groupe de Paris) en résidence dans la région Parisienne.

Des renseignements ont été ensuite donnés par les Camarades **Lesieux** et **Guéydon de Divès** sur la constitution de l'Amicale de Secours. Enfin, M. **Buteau** a indiqué l'état actuel de la question de notre statut, dont la parution paraît reportée à une échéance assez lointaine ; M. **Chary** a fait remarquer que, dans ces conditions, il serait sans doute opportun de demander à nouveau la constitution immédiate de la Commission Administrative Paritaire des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

À la suite de cette séance de travail, les Camarades ont participé à un déjeuner dans le cadre agréable et pittoresque de l'Aéroport d'Orly. L'après-midi a été consacrée à un exposé du Camarade **Lesieux** sur l'Aéroport de Paris suivi d'une visite des installations d'Orly sous la conduite du Camarade **Fontaine**.



## Composition des Equipes d'Etudes du P.C.M.

AU 15 JUILLET 1951

La liste ci-dessous annule, complète et remplace la liste publiée à la page 19 du N° de juin 1951 du Bulletin du P.C.M.

Il est rappelé que la composition des Equipes n'est aucunement limitative et que les Chefs d'Equipe accueilleront très volontiers les Camarades qui voudront bien apporter leur collaboration aux travaux des Equipes et assister à leurs réunions.

S'adresser à ce sujet aux Chefs d'Equipe ou à M. DURAND-DUBIEF, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Secrétaire du Comité du P.C.M., 24, rue du Renard à Paris 4° (Tél. TURbigo 71.70).

### EQUIPE STATUT PERSONNEL REMUNERATION

#### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Pelissonnier**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 8, boulevard Voltaire à Dijon (Côte d'Or) (Tél. 34.30) et 246 boulevard Saint-Germain à Paris (Tél. LITtré 46-40).

#### MEMBRES :

— M. **Armengaud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 24, rue Victor Hugo à Sartrouville (Seine-et-Oise) ou au Ministère de la France d'Outre-Mer, 27, rue Oudinot, Paris 7° (Tél. SEG. 25.00) ;

— M. **Arribehaute**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, avenue Eugène Godin à Melun (Seine-et-Marne) (Tél. 37) ;

— M. **Brandels**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2 bis, rue Vermenton à Compiègne (Oise) (Tél. 0.59) ;

— M. **Brunot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, rue de la Bretonnerie à Orléans (Loiret) (Tél. 31.01) ;

— M. **Caohera**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, place de la République à Strasbourg (Bas-Rhin) (Tél. 501.20) ;

— M. **Dauvergne**, Ingénieur Général des Mines, 244, boulevard Saint-Germain, Paris 7° (Tél. LIT. 46.40) ;

— M. **Durand-Dubief**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 24, rue du Renard, Paris 4° (Tél. TUR. 71-70) ;

— M. **Fontaine**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 20, rue Gustave Courbet, Paris 16° (Tél. PASsy 13.24 et GOBelins 51.41) ;

— M. **Gueydon de Dives**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Direction du Port de Paris, 25, rue du Renard, Paris 4° (Tél. TURbigo 45.80) ;

— M. **Issarte**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 17, rue Camille Flammarion à Melun (Seine-et-Marne) et 246, boulevard Saint-Germain à Paris 7° (Tél. LITtré 46.40) ;

— M. **Lambert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 17, boulevard de la Reine à Versailles (Seine-et-Oise) (Tél. 17.32, ou INValides 83.74) ;

— M. **Lamouroux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1<sup>re</sup> Circonscription Electrique, 9, rue de Milan, Paris 9° (Tél. TRInité 29.60) ;

— M. **Leroy**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Sous-Directeur à l'Office National de la Navigation, 47, rue Cambon, Paris 1° (Tél. OPERa 54.61) ;

— M. **Lesieux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général de l'Aéroport de Paris, 7, Rond-Point des Champs Elysées, Paris 8° (Tél. Balzac 41-54) ;

— M. Louis-Jean **Martin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Service Central de Reconstruction des Voies de Communication, 244, boulevard St-Germain, Paris 7° (LITtré 46.40) ;

— M. **Rerolle**, Ingénieur des Mines, Direction des Mines, 244, boulevard Saint-Germain, Paris 7° (Tél. LITtré 46.40) ;

— M. **Saint-Requier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 26, boulevard Lundy à Reims (Marne) (Tél. 54.11) ;

— M. **Valentin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1, rue Louis Majorelle à Nancy (Meurthe-et-Moselle) (Tél. 70.51).

### EQUIPES METHODES

#### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Genet**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 246, boulevard Saint-Germain, Paris 7° (Tél. LITtré 46.40) ;

#### MEMBRES :

— M. **Allais**, Ingénieur en Chef des Mines 15, rue Gate Ceps à Saint-Cloud (Seine-et-Oise) et 218, Boulevard Saint-Germain à Paris 7° (Tél. LITtré 74.59) ;

— M. **Baudet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 50, quai du Breuil à Mâcon (Saône-et-Loire) (Tél. 3.93) ;

— M. **Coquand**, Ingénieur en Chef des Ponts et

Chaussées, Centre Administratif Condé à Bourges (Cher) (Tél. 23.27) ;

— M. **Fontaine**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 20 rue Gustave Courbet, Paris 16° (Tél. PASSy 13.24 ou GOBELins 51.41) ;

— M. **Simon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 24, rue du Réveillon à Brunoy (Seine-et-Oise) ou 15, rue Traversière à Paris 12° (Tél. DIDerot 85.10).

#### EQUIPE CULTURE ENSEIGNEMENT

##### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Bouzoud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 40, rue Royale à Fontainebleau (Seine-et-Marne) (Tél. 57.91) ;

##### MEMBRES :

— M. **Cachera**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, place de la République à Strasbourg (Bas-Rhin) (Tél. 501.20) ;

— M. **Gaudrelier-Benac**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 7, rue de Beauvais à Senlis (Oise) (Tél. 1.67) ;

— M. **Decelle**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, E.D.F., 11, avenue de Marveyre, à Marseille ;

— M. **Fischesser**, Ingénieur en Chef des Mines, Sous-Directeur de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines, 60, boulevard Saint-Michel à Paris (Tél. DANton 63.60) ;

— M. **Laval**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 52, quai Gaston Boulet à Rouen (Seine-Inférieure) (Tél. RI 74.54) ;

— M. **Michel** Jacques, 2, rue de Tournon à Paris 6° ;

— M. **Stahl**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 7, rue des Réservoirs à Versailles (Seine-et-Oise) ;

— MM. les Représentants des Ingénieurs-Elèves.

#### EQUIPE AIR

##### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Maurin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1, rue des Clés à Colmar (Haut-Rhin) (Tél. 33.07) ;

##### MEMBRES :

— M. **Avril** Maurice, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Centre Administratif Condé à Bourges (Cher) (Tél. 23.27) ;

— M. **Cachera**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, place de la République à Strasbourg (Bas-Rhin) (Tél. 501.20) ;

— M. **Lesieux**, Ingénieur en Chef des Ponts et

Chaussées, Directeur Général de l'Aéroport de Paris, 7, Rond Point des Champs Elysées à Paris 8° (Tél. BALzac 41.54) ;

— M. **Mazen**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 6 bis, rue de la Molle à Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône) (Tél. 18.30) ;

— M. **Noël**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Direction des Bases Aériennes, 155, rue de la Croix Nivert à Paris 15° (Tél. VAUgirard 34.20) ;

— M. **Olivier** Jean-Robert, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 33, rue Moncey à Lyon (Rhône) (Tél. MONcey 45.61) ;

— M. **Tinturier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 5, quai du 4 Septembre à Boulogne-sur-Seine (Seine) (Tél. MOLitor 61.02 et VAUgirard 34.20) ;

— M. de **Vaucelles**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 155, rue de la Croix Nivert, Paris 15° (Tél. VAUgirard 34.20).

#### EQUIPE RECONSTRUCTION LOGEMENT

##### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Baudet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 50, quai du Breuil à Mâcon (Saône-et-Loire) (Tél. 3.93) ;

##### MEMBRES :

— M. **Brandels**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2 bis, rue Vermenton à Compiègne (Oise) (Tél. 0.59) ;

— M. **Carpentier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, rue de la Préfecture à Epinal (Vosges) (Tél. 30.51) ;

— M. **Gayet** Jean, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 19, rue Jean Mermoz à Marseille (Bouches-du-Rhône) ;

— M. **Coquand**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Centre Administratif Condé à Bourges (Cher) (Tél. 23.27) ;

— M. **Doilet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 23, rue Bourgmayeur à Bourg-en-Bresse (Ain) (Tél. 3.58) ;

— M. Gilbert **Dreyfuss**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 214, avenue Général Leclerc à Nancy (Meurthe-et-Moselle) (Tél. 52.58) ;

— M. **Feron**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1, avenue de Fontainebleau à Melun (Seine-et-Marne) ;

— M. **Garnier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 29, Côte des Chapeliers à Valence (Drôme) (Tél. 21.27) ;

— M. **Lizée**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 24, rue Saint-Louis à Evreux (Eure) (Tél. 900 à 907) ;

— M. **Loriferne**, Ingénieur en Chef des Ponts

et Chaussées, 9, rue des Réservoirs à Versailles (Tél. VER. 41.03).

— M. **Olivier** Jean-Robert, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 33, rue Monecy à Lyon (Tél. MON-  
cey 45.61).

#### EQUIPE SPORTS

##### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Arribehaute**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, avenue Eugène Godin à Melun (Seine-et-Marne) (Tél. 37) ;

##### MEMBRES :

— M. **Cassoux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 22, avenue Docteur Defrançois à Chambéry (Savoie) (Tél. 19.16) ;

— M. **Jouvent**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Port de Commerce à Toulon (Var) (Tél. 49.85) ;

— M. **Lambert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 17 boulevard de la Reine à Versailles (Seine-et-Oise) (Tél. 17.32, ou INV. 83.74) ;

— M. **Vandange**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 7, passage Pilatre de Rozier à Versailles (Seine-et-Oise) (Tél. 31.64).

#### EQUIPE AGRICULTURE

##### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Loriferne**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue des Réservoirs à Versailles (Tél. VER. 41.03).

##### MEMBRES :

— M. **Bollard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 28, rue de la Banque à Montauban (Tarn-et-Garonne) (Tél. 0.53) ;

— M. **Chaste**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 30, rue du Château à Dijon (Côte-d'Or) (Tél. 35.26) ;

— M. **Maurin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1, rue des Clés à Colmar (Haut-Rhin) (Tél. 33.07) ;

— M. **Pelissonnier**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 8, boulevard Voltaire à Dijon (Côte-d'Or) (Tél. 34.30) ;

— M. **Vandange**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 7, passage Pilatre de Rozier à Versailles (Seine-et-Oise) (Tél. 31.64) ;

— M. **Wennagel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, avenue Eugène Godin à Melun (Seine-et-Marne) (Tél. 37).

#### EQUIPE DOCUMENTATION ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE

##### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Siegfried**, Ingénieur en Chef des Ponts

et Chaussées, 25, rue de la Nuée Bleue à Strasbourg (Bas-Rhin) (Tél. 414.65) ;

##### MEMBRES :

— M. **Allais**, Ingénieur en Chef des Mines, 218, boulevard Saint-Germain à Paris 7° (Tél. LIT. 74.59) ;

— M. **Arribehaute**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, avenue Eugène Godin à Melun (Seine-et-Marne) (Tél. 37) ;

— M. **Decelle**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, E.D.F., 11, avenue de Marvèyre, à Marseille ;

— M. **Dugas**, Ingénieur des Mines, Service Technique de la Direction Générale de la S.N.C.F., 88, rue Saint-Lazare à Paris 9° (Tél. 88.00 ou 96.00) ;

— M. Robert **Lévi**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Service des Installations Fixes de la S.N.C.F., 42, rue de Châteaudun à Paris 9° (Tél. TRI. 29.94) ;

— M. **Paoli**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, rue Beaubourg à Paris 4° (Tél. TURbigu 71.70) ;

— M. **Reuffiet**, Ingénieur Général des Mines, 9, rue de l'Université à Paris 7°.

#### EQUIPE QUESTIONS SOCIALES

##### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Lesieux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général de l'Aéroport de Paris, 7, Rond Point des Champs Elysées à Paris 8° (Tél. BALzac 41.54) ;

##### MEMBRES :

— M. **Bouzoud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 40, rue Royale à Fontainebleau (Seine-et-Marne) (Tél. 57.91) ;

— M. **Courbon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Service Central d'Etudes Techniques, 28, rue des Saints-Pères à Paris 7° (Tél. LITtré 18.89) ;

— M. **Fischesser**, Ingénieur en Chef des Mines, Sous-Directeur de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines, 60, boulevard Saint-Michel à Paris (Tél. DANton 63.60) ;

— M. **Giraud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, rue Beaubourg à Paris 4° (Tél. TURbigu 71.70) ;

— M. **Gueydon de Dives**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 25, rue du Renard à Paris 4° (Tél. TURbigu 45.80) ;

— M. **Le Gorgeu**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 7, rue du Poncau à Dunkerque (Nord) (Tél. 7.72) ;

— M. **Viellard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 26, avenue de Villeneuve l'Etang à Versailles (Seine-et-Oise).

#### EQUIPE ELECTRICITE

##### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Lamouroux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue de Milan à Paris 9° (Tél. TRInité 29.60) ;

##### MEMBRES :

— M. **Baudet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 50, quai du Breuil à Mâcon (Saône-et-Loire) (Tél. 3.93) ;

— M. **Bollard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 28, rue de la Banque à Montauban (Tarn-et-Garonne) (Tél. 0.53) ;

— M. **Gayet Jean**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 19, rue Jean Mermoz à Marseille (Bouches-du-Rhône) ;

— M. **Chauvez**, Ingénieur des Mines, 62, rue Guy Moquet à Paris 17° ;

— M. **Long-Depaquit**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 22, rue F.-D. Roosevelt à Evreux (Eure) (Tél. 908) ;

— M. **Pavaux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 11, rue Mazagran à Laval (Mayenne) (Tél. 2.68) ;

— M. **Vauthier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 40, boulevard Anatole France à Châlons-sur-Marne (Marne) (Tél. 2.10).

#### EQUIPE INTERIEUR

##### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Guerbigny**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées 9, rue des Réservoirs à Versailles (Seine-et-Oise) (Tél. VER. 41.03) ;

##### MEMBRES :

— M. **Cachera**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, place de la République à Strasbourg (Bas-Rhin) (Tél. 501.20) ;

— M. **Delaigue**, Inspecteur Général Honoraire des Ponts et Chaussées, 60, cours de la Liberté à Lyon (Rhône) ;

— M. **Issarte**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 17, rue Camille Flammarion à Melun (Seine-et-Marne) et 246, boulevard Saint-Germain à Paris 7° (Tél. LITré 46.40) ;

— M. **Jouvent**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Port de Commerce à Toulon (Var) (Tél. 49.85) ;

— M. **Loriferne**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue des Réservoirs à Versailles (Tél. VER. 41.03) ;

— M. **Maurin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1, rue des Clés à Colmar (Haut-Rhin) (Tél. 33.07) ;

— M. **Pavaux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 11, rue Mazagran à Laval (Mayenne) (Tél. 2.68) ;

— M. **Wennagel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, avenue Eugène Godin à Melun (Seine-et-Marne) (Tél. 37).

#### EQUIPE TOURNEES

##### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Cor**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard Saint-Germain à Paris 7° (Tél. LITré 46.40) ;

##### MEMBRES :

— M. **Lamouroux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue de Milan à Paris 9° (Tél. TRInité 29.60) ;

— M. Michel **Legrand**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Région Ouest de la S.N.C.F., 20, rue de Rome à Paris (Tél. LABorde 88.00) ;

— M. **Leroy**, Ingénieur des Ponts et Chaussées. Office National de la Navigation, 47, rue Cambon à Paris 1° (Tél. OPÉra 54.61) ;

— M. **Paoli**, Ingénieur des Ponts et Chaussées 2, rue Beaubourg à Paris 4° (Tél. TURbigo 71.70) ;

— M. **Rerolle**, Ingénieur des Mines, Direction des Mines, 244, boulevard Saint-Germain à Paris 7° (Tél. LITré 46.40).

#### EQUIPE RETRAITES

##### CHEF D'EQUIPE :

— M. **Guerbigny**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées 9, rue des Réservoirs à Versailles (Seine-et-Oise) (Tél. VER. 41.03) ;

##### MEMBRES :

— M. **Delaigue**, Inspecteur Général Honoraire des Ponts et Chaussées, 60, cours de la Liberté à Lyon (Rhône) ;

— M. Louis-Jean **Martin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain à Paris 7° (Tél. LITré 46.60) ;

— M. **Leprince-Ringuet**, Ingénieur Général des Mines en retraite, 176, boulevard Saint-Germain à Paris 6° (Tél. LITré 15.18).

## ÉLECTION de M. René ROY

Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, à l'Institut

Les nombreux Camarades qui connaissent René Roy se sont réjouis de sa récente élection à l'Institut (Académie des Sciences Morales et Politiques).

Cette haute distinction honore le P.C.M. tout entier dans la personne d'un de ses membres les plus éminents dont la carrière exceptionnelle mérite une attention particulière.

René Roy fut admis à l'École Polytechnique en 1914.

Engagé dans l'Artillerie de campagne, comme tous ses Camarades de promotion, il fut promu sous-lieutenant au 24<sup>e</sup> Régiment d'artillerie au printemps de 1915.

Il fut grièvement blessé à l'attaque du Chemin des Dames le 16 avril 1917 et perdit progressivement la vue de façon complète.

Il a retracé lui-même cette phase douloureuse de son existence dans son ouvrage émouvant « Vers la lumière », que les Camarades peuvent lire à la bibliothèque de l'École des Ponts.

On y voit notamment comment par un effort extraordinaire il réussit à se réadapter à sa situation nouvelle, à créer même les instruments de travail qui lui faisaient défaut (transcription en Braille du langage mathématique par exemple).

Ses efforts, que ses Camarades d'alors se souviennent d'avoir suivi avec sympathie et admiration, le conduisirent à sortir major de sa promotion.

Classé sur sa demande dans les Ponts et Chaussées, il fut affecté en 1922 à l'Inspection Générale des Voies Ferrées d'Intérêt Local.

Remarqué aussitôt pour ses qualités intellectuelles et morales, René Roy continua la brillante ascension qui devait le mener à être l'un des plus jeunes Académiciens de France.

Ses services et travaux sont succinctement résumés ci-après :

### Administration des Ponts et Chaussées.

- 1922 — Ingénieur des Ponts et Chaussées adjoint à l'Inspecteur Général du contrôle des voies ferrées d'intérêt local.
- 1933 — Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.
- 1944 — Inspecteur Général des Transports.

- 1946 — Membre du Comité Supérieur du Revenu National.
- 1948 — Membre du Conseil Supérieur des Transports.
- 1949 — Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, chargé, au Ministère des Travaux Publics, de l'Inspection générale des voies ferrées secondaires et des transports urbains.

### Enseignement et Recherches.

- 1929 — Professeur d'Economie Politique générale et d'Economie Sociale à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.
- 1931 — Professeur d'Economie mathématique à l'Institut de Statistique de l'Université de Paris (Eléments d'économétrie).
- 1947 — Chargé de la Direction d'un Séminaire d'Econométrie au Centre National de la Recherche Scientifique.
- 1949 — Chargé du Cours d'Econométrie à l'École d'application de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques.
- 1950 — Membre de la Section des Etudes Economiques et Financières du Comité National de la Recherche Scientifique.

### Participation aux Travaux de diverses Sociétés.

- Membre de la Société des Etudes Economiques.
- Membre de la Société d'Economie politique.
- 1944 à 1946 Membre du Conseil de la Société Internationale d'Econométrie (Université de Chicago).
- 1949 — Membre de l'Institut International de Statistique.
- 1949 — Président de la Société de Statistique de Paris.

### Publications, Communications, Conférences.

L'activité de René Roy n'a jamais cessé de s'exercer dans les domaines les plus divers ; en font foi ses nombreuses publications économiques, techniques, littéraires, faites depuis 1925 et parmi lesquelles il convient de citer particulièrement :

dans le domaine économique :

— Le régime économique des Voies ferrées d'Intérêt Local (thèse de Doctorat en 1925) ;

— La demande dans ses rapports avec la répartition des revenus (Mémoire présenté en 1929 au Congrès International des Mathématiciens de Bologne ; prix Montyon de Statistique décerné par l'Académie des Sciences) ;

— La demande des biens de consommation directe (1936) ;

— Contribution à la théorie des choix (1942) ;

— De nombreux articles publiés dans diverses Revues (Revue d'Economie Politique, Revue Générale des Sciences Pures et Appliquées, *Econometrica*, organe de la Société Internationale d'Econométrie, Journal de la Société de Statistique de Paris, Revue Internationale Métro Economica, etc...) ;

dans le domaine technique :

— Ses articles parus dans les Annales des Ponts et Chaussées, qui lui ont valu la deuxième Médaille d'Or et des lettres de félicitations du Ministère des Travaux Publics ;

dans le domaine littéraire :

— Vers la lumière (ouvrage couronné en 1930 par l'Académie Française et par l'Académie des Sciences Morales et Politiques) ;

— Les yeux clos : une expérience personnelle (article publié en 1931 dans la Revue des Deux Mondes) ;

— Revivre (article publié en 1932 dans la Revue Revivre) ;

— A la mémoire d'Eugène Brioux (article publié en 1944 dans la Revue de France).

A cette œuvre déjà importante, s'ajoutent les communications et conférences qu'il a données notamment à l'Université de Lausanne (Congrès

Européen de la Société Internationale d'Econométrie), à la Faculté Commerciale de Venise, à la Commission Cowles (Colorado Spring U.S.A.), à Mons, à Charleroi, à Liège, à l'Université de Genève, à l'Institut International de Statistique à Washington, à l'Académie des Sciences Morales et Politiques, aux Congrès Européens de la Société d'Econométrie, à La Haye, Colmar, Varèse, à l'Institut Français du Royaume Uni, etc...

\*  
\*\*

Ajoutons que René **Roy** est Docteur en Sciences politiques et économiques ; son élection à l'Institut, le 20 juin dernier, apparaît comme le couronnement d'une carrière magnifique, qui a valu à notre Camarade de nombreuses distinctions :

Croix de Guerre (2 citations) ;

Chevalier de la Légion d'Honneur, le 21 avril 1917 ;

Officier de la Légion d'Honneur, le 16 août 1920 ;

Commandeur de la Légion d'Honneur, le 31 août 1932 ;

Commandeur du Ouissam Alaouite ;

Officier de l'Instruction Publique en 1947 ;

Titulaire de la 2<sup>e</sup> Médaille d'Or des Annales des Ponts et Chaussées (1927) et de nombreuses lettres de félicitations du Ministère des Travaux Publics.

Nous nous garderons d'ajouter aucun commentaire à cette liste des travaux et des titres de notre Camarade ; mais tous ceux qui ont approché René **Roy** et qui ont apprécié ses qualités de cœur et d'esprit, sont heureux de l'occasion qui leur est offerte de lui manifester leurs plus cordiales sympathies et leurs bien vives félicitations.

Ils citent en exemple cette carrière exceptionnelle à leurs jeunes Camarades.

---

## Traité pratique du Droit des Travaux Publics

---

Sous ce titre, M. Henri **Prieux**, Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat (Ponts et Chaussées), vient de publier un très intéressant ouvrage. fruit d'une étude très approfondie des problèmes que posent, sous leurs différents aspects, les marchés de travaux publics.

La présentation de cet ouvrage, les nombreuses références et les tables analytiques qu'il com-

porte doivent en faire un précieux instrument de documentation et de travail pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et leurs Collaborateurs.

Tous renseignements concernant l'acquisition de l'ouvrage dont il s'agit seront fournis par son auteur, M. Henri **Prieux**, Ingénieur des T.P.E., Service de la Navigation de la Seine, 9, rue Lebloucheux à Paris 17<sup>e</sup>.

---

## **Mutations, Promotions et Décisions diverses** **concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines**

---

M. Jacques **Rerolle**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> juin 1951, du Service Ordinaire du département du Rhône, en remplacement de M. Marcel **Boutet** (Arrêté du 5 juin 1951. J.O. du 14 juin 1951).

M. Clément **Roques**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Grenoble a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1951, des fonctions d'Ingénieur en Chef Adjoint, pour la 1<sup>re</sup> Section, à l'Ingénieur en Chef du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Département du Rhône, en remplacement de M. **Rerolle** (Arrêté du 5 juin 1951. J.O. du 14 juin 1951).

M. Hervé **Venencie**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Agen, a été chargé, à compter du 16 juin 1951, à la résidence du Mans, de l'Arrondissement Est du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Département de la Sarthe, en remplacement de M. Léon **Vincent**, décédé (Arrêté du 8 juin 1951. J.O. du 15 juin 1951).

M. Henri **Grisier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Alger, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, pour compter du 29 juillet 1951 (Décret du 14 juin 1951. J.O. du 17 juin 1951).

M. Adrien **Gillard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en Service détaché au Ministère de la France d'Outre-Mer, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 12 juillet 1951 (Décret du 14 juin 1951. J.O. du 17 juin 1951).

M. Clément **Breton**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Blanc, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, pour compter du 15 juin 1951 (Décret du 14 juin 1951. J.O. du 17 juin 1951).

M. Toussaint **Franchi**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Alger a été admis à faire valoir ses droits à la retraite pour compter du 27 juin 1951 (Décret du 14 juin 1951. J.O. du 17 juin 1951).

M. Henri **Mathieu**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Service Central d'Etudes Techniques à Paris, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1951, à la résidence d'Evreux, de l'Arrondissement spécial des travaux neufs et des contrôles du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du

Département de l'Eure, en remplacement de M. **Long-Depaquit** (Arrêté du 5 juin 1951. J.O. du 19 juin 1951).

M. Louis-Jean **Martin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Secrétaire Général du Conseil Supérieur des Transports, a été chargé, à compter du 16 juin 1951, des fonctions de Chef du Service Central de Reconstruction des Voies de Communication, en remplacement de M. **Outrety** (Arrêté du 16 juin 1951. J.O. du 27 juin 1951).

M. Pierre **Couderg**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées a été mis, à compter du 1<sup>er</sup> mai 1951, à la disposition de la Présidence du Conseil, pour être affecté au Secrétariat Général Persament de la Défense Nationale à un poste de chargé de mission (Arrêté du 23 juin 1951. J.O. du 27 juin 1951).

M. Jean **Mante**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Epinal, a été chargé, à compter du 16 août 1951, de l'Arrondissement Sud du Service des Ponts et Chaussées du Département de l'Isère, à Grenoble, en remplacement de M. Clément **Roques** (Arrêté du 22 juin 1951. J. O. du 30 juin 1951).

A été reportée au 1<sup>er</sup> septembre 1951 la date d'application de l'arrêté du 5 juin 1951 chargeant M. Henri **Mathieu**, Ingénieur des Ponts et Chaussées de l'Arrondissement spécial du Service des Ponts et Chaussées du Département de l'Eure, à Evreux (Arrêté du 26 juin 1951. J.O. du 5 juillet 1951).

M. Bernard **Hirsch**, Ingénieur des Ponts et Chaussées a été mis à compter du 1<sup>er</sup> juin 1951, en Service détaché pour une période de cinq ans, à la disposition du Ministère de la France d'Outre-Mer, pour être affecté au Service des Travaux Publics de l'A.O.F. (Arrêté du 28 juin 1951. J.O. du 7 juillet 1951).

M. Ludovic **Dassonville**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur en Chef des Travaux Maritimes, a été nommé Chevalier de la Légion d'Honneur (Décret du 16 juillet 1951. J.O. du 8 juillet 1951).

Ont été promus ou nommés dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, au titre du Ministère des Tra-

vaux Publics (Décret du 9 juillet 1951. J.O. du 11 juillet 1951) :

Au grade de Commandeur :

— M. Jean **Parmentier**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Vice-Président du Conseil des Ponts et Chaussées ;

Au grade d'Officier :

— M. Henri **Condemine**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées au Mans ;

— M. André **Hermil**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris ;

— M. Louis **Liotard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Digne ;

— M. Marcel **Mardon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;

— M. Etienne-Marcel **Prot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;

— M. François de **Viry**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Boulogne-sur-Mer ;

— M. Jean **Tuja**, Ingénieur des Mines, Directeur à la S.N.C.F. à Paris ;

— M. Paul **Vidal**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Draguignan ;

Au grade de Chevalier :

— M. Jean **Agard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Sous-Directeur à l'Office National de la Navigation à Paris ;

— M. Pierre **Bigot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Foix ;

— M. Ephrem **Bontoux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Avignon ;

— M. Jules **Clément**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Valence ;

— M. Maurice **Doudrich**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur en Chef à la S.N.C.F. à Paris ;

— M. Louis **Leger**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Grenoble ;

— M. Louis **Lehanneur**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;

— M. Georges **Lepoussé**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Blois ;

— M. Hubert **Loriferne**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Versailles ;

— M. Urbain **Olivier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Amiens ;

— M. Raymond **Peltier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris.

M. Henri **Mazen**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Aix-en-Provence, a été nommé Directeur de l'Aéroport principal de Marseille-Marignane (Décret du 9 juillet 1951. J.O. du 11 juillet 1951).

Ont été promus ou nommés dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, au titre du Ministère de l'Industrie et du Commerce (Décret du 9 juillet 1951. J.O. du 11 juillet 1951) :

Au grade d'Officier :

— M. Pierre **Guillaumat**, Ingénieur en Chef des Mines, Directeur des Carburants à Paris ;

— M. Paul **Reufflet**, Ingénieur Général des Mines à Paris ;

Au grade de Chevalier :

— M. Roger **Frereau**, Ingénieur en Chef des Mines à Dijon.

M. Pierre **Jacquinet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été nommé Inspecteur Général des Travaux Publics au Ministère de la France d'Outre-Mer, en remplacement de M. **Coursin**, décédé (Décret du 6 juillet 1951. J.O. du 11 juillet 1951).

---

## NAISSANCES.

Notre Camarade René **Roos**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Conseiller Technique à l'O. A.C.I., nous a fait part de la naissance, à Montréal (Canada), le 22 mai 1951, de sa fille **Michelle**.

Notre Camarade Max **Tourasse**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Lyon, nous a fait part de la naissance, à Lyon, le 4 juillet 1951, de sa fille **Christine**.

Notre Camarade Jacques **Thédié**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Bourg-en-Brasse, nous a fait part de la naissance, à Bourg, le 8 juillet 1951, de sa fille **Jacqueline**.

Toutes nos félicitations aux heureux parents

---

## MARIAGES.

Notre Camarade Louis **Lehanneur**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part du mariage de son fils, M. Jacques **Lehanneur**, Capitaine au Long Cours, avec Mademoiselle Anne **Le Taillandier de Gabory**. La bénédiction nuptiale a été donnée le 5 juillet 1951 en l'Eglise Cathédrale Saint-Julien, au Mans.

Notre Camarade Pierre **Guelfi**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Sète, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Colette **Eberschweiler**. La bénédiction nuptiale a été donnée le 16 juillet 1951 en l'Eglise Décanales Saint-Louis à Sète.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

---



**MOTS CROISÉS**

**EXAMENS ET CONCOURS**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
I														
II		■	■						■				■	
III														
IV		■		■			■					■		
V					■		■			■			■	
VI			■		■						■			
VII									■				■	
VIII														
IX		■		■			■							
X		■		■			■							■
XI			■							■				
XII		■		■			■					■		
XIII	■						■							
XIV				■									■	

**HORIZONTALLEMENT**

- I. — Vieille dame un peu rébarbative qui séduit encore de jeunes candidats.
- II. — Ce qu'il ne faut pas trop faire quand on prépare un examen — Le nouveau risque tout au plus d'avoir à passer un examen médical — Sous la plume d'un candidat électricien.
- III. — Résiste souvent à l'examen — Oblige à classer ex-æquo les concurrents d'une certaine compétition.
- IV. — Répété, donne un mimologisme qui s'accorderait mal avec la gravité d'un examen — Le candidat ne peut en sortir à son gré.
- V. — Le succès peut rendre ainsi les candidats, directement ou indirectement — Pour un concours des Beaux-Arts.
- VI. — Lettre qui peut être employée par un candidat es-lettres ou es-sciences — Permet, dans une certaine mesure de transformer un oral en écrit — Beaucoup s'en donnent pour réussir.
- VII. — Peut être le souvenir d'un concours de pêche ou de chasse — Pour un concours du conservatoire.
- VIII. — A la chance de ne pas avoir à s'occuper de toutes les matières de l'examen — Se prête à des plaisanteries faciles que ne saurait entendre l'examinateur de géographie.
- IX. — Phonétiquement : peut se présenter à

un concours de beauté — Ses élèves sont sûrs de remporter une veste d'un genre particulier.

- X. — Abréviation d'une mention flatteuse — Tout examen permet d'en faire un — Peut espérer une place de major dans le royaume des cieux.
- XI. — Son concours fut précieux dans la dernière guerre — Phonétiquement : un candidat littéraire doit en avoir — D'une locution qui s'applique aux réponses de certains candidats — La question la plus difficile n'aurait pas fait pâlir certains habitants de cet état.
- XII. — Peut intéresser l'examinateur de géographie — A de grandes chances de triompher dans les examens et concours — Maint raisonnement de candidat n'est pas aussi démonstratif.
- XIII. — Le mauvais candidat y perd son encre et ses illusions — Porte furtivement témoignage de la science du candidat.
- XIV. — Il est peu recommandé de rester ainsi dans un examen — Le candidat doit en sortir le moins possible — A l'inverse de la plupart des candidats, il en est un qui brille.

**VERTICALEMENT**

- 1. — Attend les triomphateurs du concours d'entrée.
- 2. — Ainsi sont les candidats d'un concours — En épelant : rudiments qu'aucun candidat ne doit ignorer — Agrémente le titre de ceux qui ont passé certains examens.
- 3. — S'intéresse surtout aux concours agricoles — Certains candidats la perdent complètement.
- 4. — Ainsi doit être une candidate, s'il s'agit de connaissances — Visé par les candidats de l'école de guerre — Pour un concours de tir.
- 5. — Qualifie un candidat dont les chances sont minimales — Participe passé d'un verbe que l'on conjugue peu au cours d'un examen.
- 6. — Eut un élève qui triompha dans les concours d'éloquence — Il en faut pour tout concours.
- 7. — Ne voulut pas qu'on examinât son père dans des circonstances défavorables — Certains candidats en sont accablés.
- 8. — Moitié d'une mention superlative — Objet de certains concours qui mènent à

- Rome — Désigne abréviativement un lieu où l'on interroge avec sévérité.
9. — Un rapport qui peut mettre dans l'embarras certains candidats — Pour le candidat malheureux.
10. — Ont donné leur nom à un ouvrage d'art redouté des candidats défectifs — Plus d'un candidat est ainsi — — Désigne abréviativement un grade donné au concours.
11. — Pour certaines épreuves — Voit généralement les mêmes examens et concours que son prédécesseur — Ainsi doit être un sujet de composition.
12. — Doit cracher le moins possible au cours des épreuves — Les candidats brillants ou nuls finissent souvent ainsi leurs compositions — Sous la plume d'un candidat mécanicien.
13. — Où le silence n'est pas d'or — A la réputation d'user la partie postérieure d'un vêtement en préparant, peu ou prou, ses examens.
14. — Le candidat ne la trouve pas toujours bien bonne — Candidat possible à un concours d'élégance masculine — Ne peut se prêter qu'à un examen rétrospectif.

Henri Marcel,

Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.

## Paiement des Cotisations au P. C. M.

En application de l'article 22 des Statuts de l'Association, le Comité du P. C. M. a maintenu les cotisations de l'Exercice 1951 aux mêmes taux que pour l'Exercice précédent, savoir :

### Inspecteurs ou Ingénieurs Généraux :

En activité .....	1.000 frs
En disponibilité, hors cadres, en congé .....	500 frs
En retraite ou démissionnaires .....	200 frs

### Ingénieurs en Chef :

En activité .....	800 frs
En disponibilité, hors cadres, en congé .....	400 frs
En retraite ou démissionnaires .....	160 frs

### Ingénieurs Ordinaires :

En activité .....	600 frs
En disponibilité, hors cadres, en congé .....	300 frs
En retraite ou démissionnaires .....	120 frs

Ingénieurs Elèves .....	120 frs
-------------------------	---------

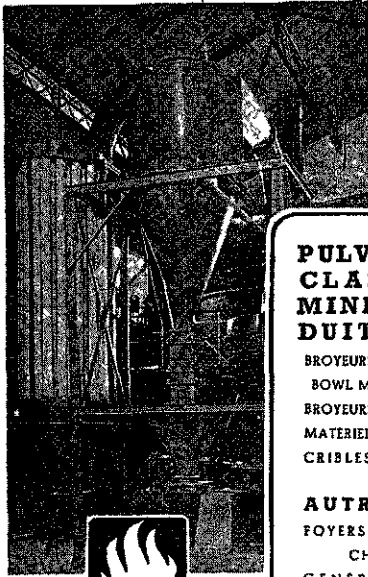
La somme due est afférente au grade au 1<sup>er</sup> janvier 1951 ou au moment de l'inscription pour les nouveaux Sociétaires ; elle est exigible dans le 1<sup>er</sup> trimestre de l'année.

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

Modes de paiement :

— **de préférence**, versement au compte de Chèques Postaux de l'Association du P. C. M. : **PARIS-508-39.**

— à défaut chèque bancaire barré au nom impersonnel du P. C. M., 28, rue des Saints-Pères à Paris (7<sup>e</sup>) (les chèques payables hors Paris devront être augmentés de la somme de 15 frs pour frais d'encaissement et ne peuvent être admis. les chèques payables sur des places ne réglant pas en francs métropolitains.



**PULVÉRISATION ET  
CLASSEMENT DE  
MINÉRAIS ET PRO-  
DUITS CHIMIQUES**

BROYEURS A GALETS RAYMOND ET  
BOWL MILL BROYEURS A BOULETS •  
BROYEURS A PERCUSSION "RESOLUTOR"  
MATÉRIEL DE CLASSEMENT TYLER •  
CRIBLES • SÉPARATEURS ETC

**AUTRES SPECIALITÉS**  
FOYERS ET GRILLES MÉCANIQUES  
CHARBON PULVÉRISÉ  
GÉNÉRATEURS DE VAPEUR  
ÉPURATION DES EAUX

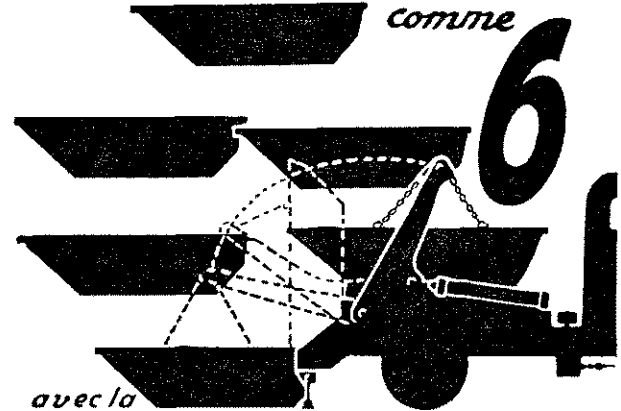
**STEIN ET ROUBAIX**

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 280 000 000 DE FRANCS  
24, rue Erlanger, Paris-16<sup>e</sup> - Tél. + JASmin 94-40  
USINES : ROUBAIX, LANNOY, LA COURNEUVE

OCERP : 10249

*une technique révolutionnaire,  
des économies massives!  
..votre camion travaillera*

*comme*



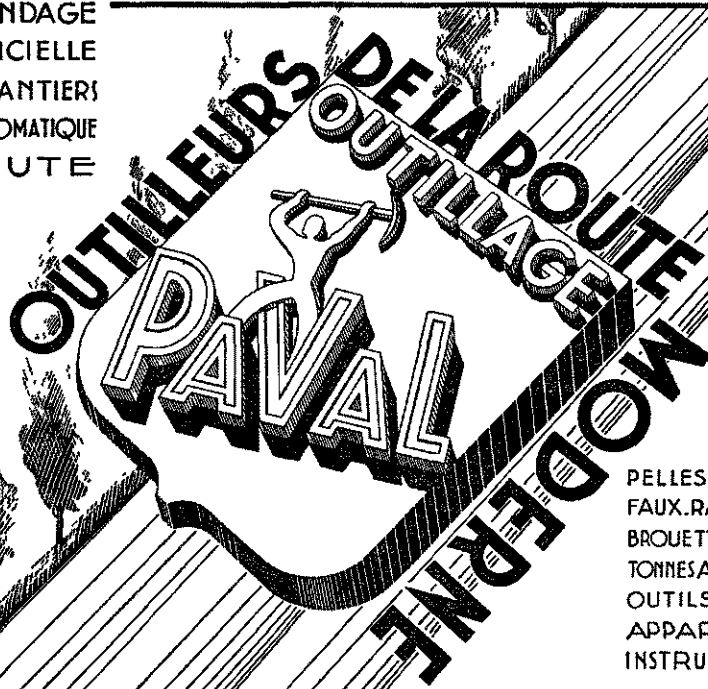
*avec la*

**MULTI  
BENNES MARREL**

BREVETÉE

RUE PIERRE COPEL S<sup>t</sup> ETIENNE LOIRE

MATÉRIEL DE RÉPANDAGE  
SIGNALISATION OFFICIELLE  
SIGNALISATION DE CHANTIERS  
SIGNALISATION ÉLECTRO-AUTOMATIQUE  
BALAIS DE ROUTE



PELLES - PIOCHES - FOURCHES  
FAUX - RACLOIRS - MASSES - MASSETTES  
BROUETTES - CHARRETTES - TOMBEREAUX  
TONNES A EAU - POMPES - MOTO POMPES  
OUTILS DE CARRIÈRES  
APPAREILS DE LEVAGE  
INSTRUMENTS D'ARPENTAGE

ETABLISSEMENTS

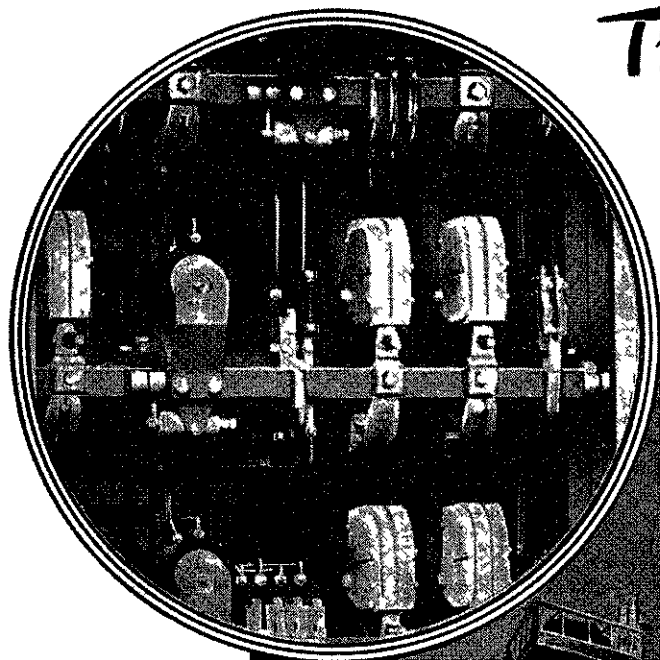
**VALLETTE & PAVON**

SAPL AU CAPITAL DE 12 050 000 DE FRANCS  
17, RUE MASSENA, LYON TELEPHONE LALANDE 24.47  
TELEGRAMMES VALPAVO LYON

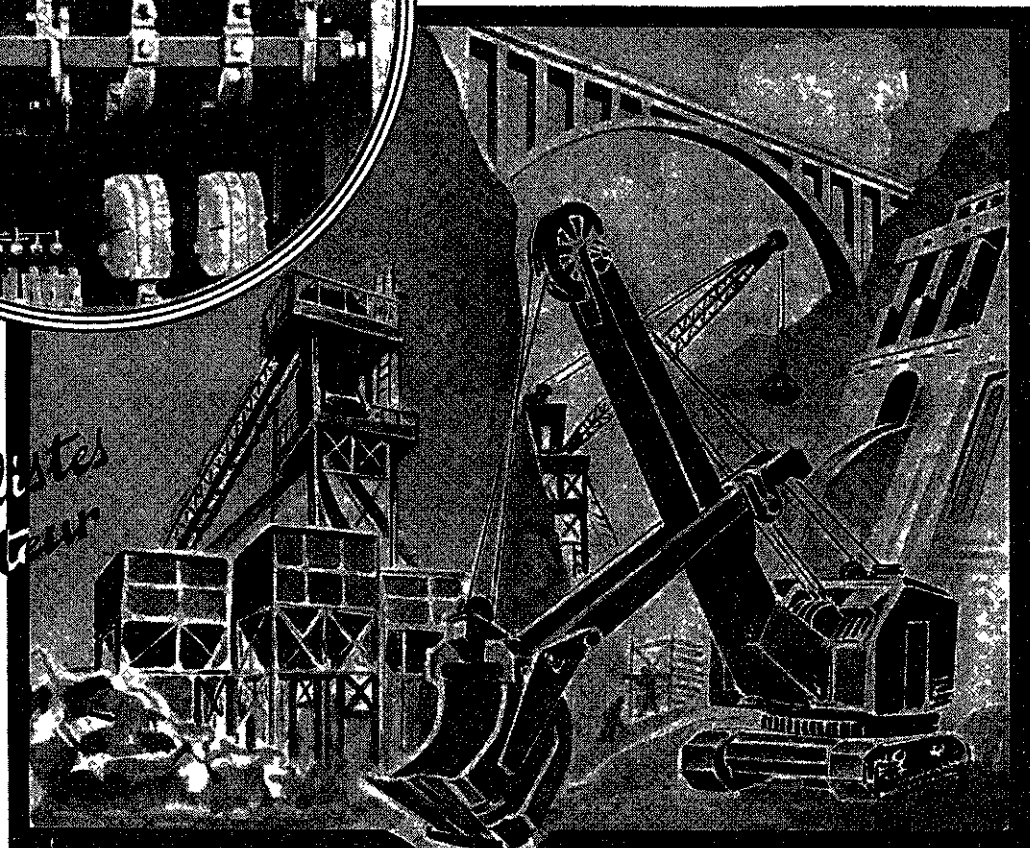
# le contacteur, au service des Travaux Publics

assure :

**AUTONOMIE  
AUTOMATISME  
SÉCURITÉ**



*consultez  
les spécialistes  
du contacteur*



MALMAISON + 18 05

**LA TÉLÉMÉCANIQUE**  
**ÉLECTRIQUE** NANTERRE  
FRANCE



*la plus forte production d'équipements à contacteurs*