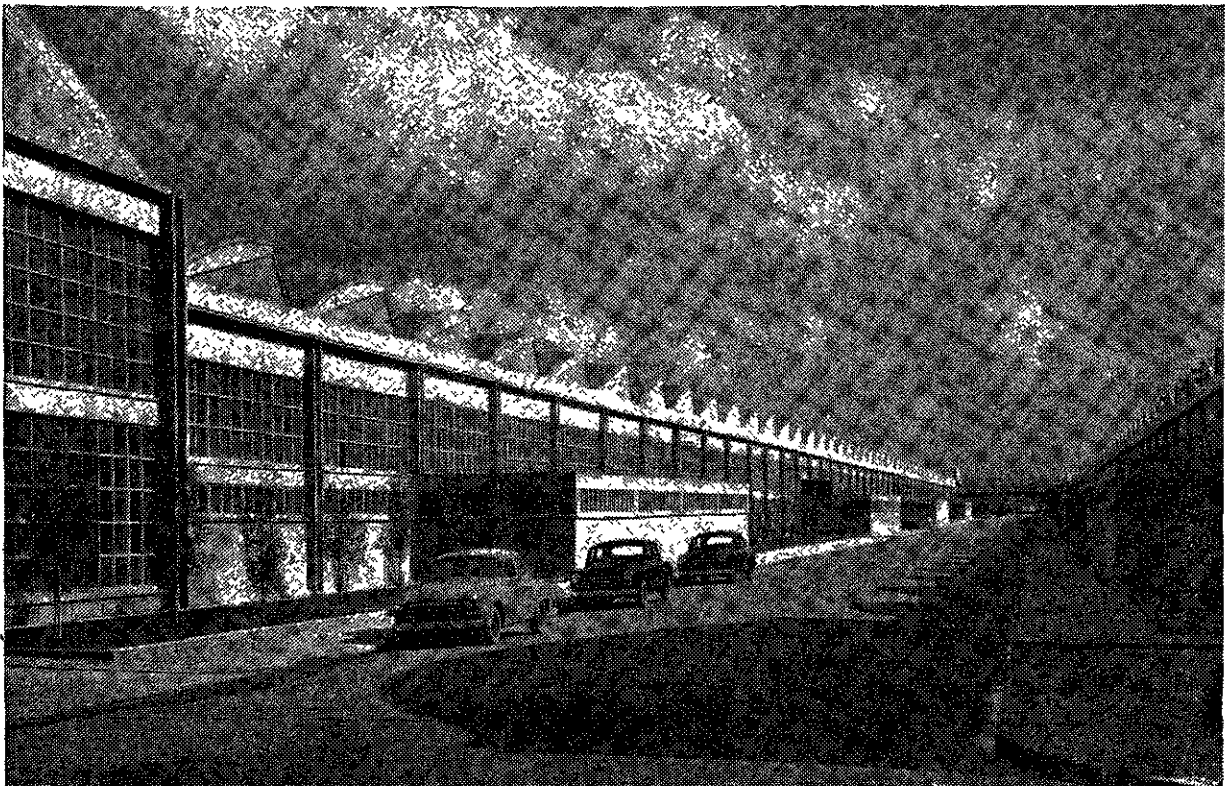


BULLETIN
DU

P.C.M.

LEGE, SOCIÉTÉ
OLE NAZIONALE DES PONTI & CHAUSSÉE
28, Rue des Saints-Pères, PARIS



L'USINE DE LA RÉGIE NATIONALE RENAULT, A FLINS

DE NUIT

Plots "CATSEYES" à Nettoyage Automatique

**PANNEAUX
LUXARMUR**



SUREAU & C^{ie} NICE
PALAIS DE L'INDUSTRIE TÉLÉPHONES 822-97 - 833 90
AGRÉÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS SOUS LE N° 6

TOUTE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE & URBAINE

PANNEAUX ARMUR
Résistants aux chocs
Inaltérables aux intempéries

NOMBREUSES RÉFÉRENCES AUPRÈS DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSÉES

PUBLI 7 RANZEL

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES FILLOD



Isolé, ventilé,
sûr,
léger et robuste,
démontable
et transportable,
incombustible
et protégé...

le
**PAVILLON TROPICAL MÉTALLIQUE
FILLOD**

a de multiples destinations :

Habitations à usage personnel - Écoles, dortoirs d'enfants - Centres de radiologie - Entrepôts - Chambres froides, etc

56, RUE DE PONTHEIU, PARIS 8^e - TÉLÉPH. : ÉLYSÉES 97-31 - TÉLÉGR. : COMEFILLOD 45 PARIS

PAUC-MARTIAL

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Siège Social : 28, rue des Saints-Pères, à PARIS-VII'

BULLETIN DU P.C.M.

RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères
PARIS-VII'

Téléphone : LITré 93.01

PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard
PARIS-XV'

Téléphone : VAUgirard 56.90

SOMMAIRE



L'USINE DE LA REGIE NATIONALE RENAULT A FLINS	2	PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. :	
CONCOURS « I.T.A.P. 1953 »	4	Séance du mardi 5 mai 1953	14
LE STATUT DES INGENIEURS DES TRAVAUX PUBLICS DE LA FRANCE D'OUTRE-MER	5	PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSÉES :	
QUESTIONS EN COURS	7	Séance du mardi 5 mai 1953	16
TOURNEE DE P.C.M. EN ANGLETERRE ET EN ECOSSE	7	MUTATIONS DANS LE PERSONNEL	17
BANQUET DU P.C.M. DU 22 MARS 1953 :		NAISSANCES, MARIAGES, DECES	19
Discours de M. le Président du P.C.M.	8	PREMIER CONGRES INTERNATIONAL DES INGENIEURS	19
Discours de M. le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme	12	BIBLIOGRAPHIE	20
PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE DE 1953 :		ASSOCIATION FRANÇAISE DES PONTS ET CHARPENTES	21
Rectificatif	14		

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences qu'elle organise ou dans les articles qu'elle publie. (Article 31 de son règlement intérieur).

**Pensez aux besoins de vos vacances !
des remises supplémentaires inaccoutumées
vous sont assurées par le Service d'Achats du P.C.M.**

Les Cotisations du P.C.M. se paient au C.C.P. Paris 508.39

L'Usine de la Régie Nationale Renault à Flins

Le lundi 23 mars 1953, au lendemain de leur Assemblée Générale Annuelle de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, une centaine de nos Camarades ont été fort aimablement accueillis par le personnel de la Régie Nationale des Usines Renault, pour une visite de l'usine que cette Régie vient d'installer à Flins (Seine-et-Oise).

Nous pensons qu'il n'est pas trop tard pour insérer ici, à titre de compte rendu de cette visite, la note d'information ci-dessous.

*
**

Les inconvénients d'ordre technique, social et administratif d'une concentration industrielle excessive sur un même point et, en particulier, dans la Région parisienne, ont incité le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme à prévoir — dès la Libération — une décentralisation des installations industrielles de la Régie Nationale des Usines Renault.

Par son développement, la Régie se voyait donc contrainte de s'établir hors de la Région parisienne proprement dite.

Ainsi, depuis 1945 et en raison de l'augmentation constante de son potentiel industriel, la Régie a — de sa propre initiative et avec ses seules ressources — développé ses usines du Mans, d'Hagondange, décentralisé à Annecy, Orléans, Choisy-le-Roi, Gudmont, ses fabrications de roulements, pompes à combustible, coussinets, automobiles, échanges standard de moteurs et scierie.

L'accroissement régulier de la production, trois fois plus élevée qu'en 1938, a révélé l'insuffisance de ces dispositions.

Toute extension à Billancourt étant impossible et la ventilation des nouvelles fabrications dans les usines déjà décentralisées n'étant pas souhaitable, la Régie a décidé d'entreprendre la construction d'une nouvelle usine de production.

Elle a fixé son choix, après accord du Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, sur des terrains situés sur le territoire des Communes d'Aubergenville et de Flins, en Seine-et-Oise, dans la vallée de la Seine, sur le même axe industriel que les usines de Billancourt et qui comportent pour le raccordement une voie de fer, une voie d'eau et une route à grande circulation, ce qui permet, d'une part, de réduire au minimum les frais de transport qu'imposent les nombreux échanges d'organes ou de produits en cours d'élaboration et, d'autre part, d'assurer au mieux les

liaisons et l'unité de commandement entre les deux usines.

L'usine d'Aubergenville-Flins est destinée aux opérations d'emboutissage des tôles, confection des « units », assemblage des caisses, peinture, sellerie, montage et livraison des voitures « Frégate ».

Sa réalisation technique fait état des différentes conceptions de la construction des usines modernes et tente d'établir un compromis heureux entre l'usine à étages et l'usine constituée par un bâtiment unique en rez-de-chaussée. Cette conception permet d'éviter les difficultés de construction proprement dite, de transport et de circulation des usines à étages, le manque d'aération, de confort et les inconvénients de circulation des usines en bâtiment d'un seul tenant. Elle constitue un ensemble de bâtiments parallèles, soit accolés les uns aux autres par affinité de fabrication, soit séparés par de larges voies de circulation plantées d'arbres et formant chacun une ligne de travail distincte, où s'exécutent différents groupes d'opérations. Le déplacement des fabrications d'une ligne à l'autre s'effectue par convoyeur aérien.

Les problèmes d'accès et de circulation ont été spécialement étudiés en fonction de l'implantation des ateliers ; c'est ainsi que la circulation du personnel, celle des véhicules administratifs, des camions d'approvisionnement et des voitures particulières s'effectuent sur des routes spécialement tracées pour chacun d'eux. Le personnel accède uniquement par la façade principale où sont situés — en étage — les vestiaires-douches dont l'hygiène et le confort sont particulièrement soignés et qui desservent, par passerelle, les différents ateliers. En façade sont également construits les groupes de restaurants, aussi clairs et confortables que possible et qui comportent des terrasses « solarium ».

Le débroussaillage et le nivellement du terrain pour constituer une plateforme, au niveau de 24 m. 12 au-dessus du niveau de la mer — évitant tout risque d'inondation — ont nécessité un peu plus de 100.000 mètres cubes de terrassements ; ces travaux ont commencé fin août 1950.

La construction des bâtiments n'a commencé qu'en mars 1951. En même temps que s'effectuait cette construction, l'installation des premières presses était en cours et celles-ci fonctionnèrent pour la première fois moins d'un an après le début des travaux, c'est-à-dire au mois de septembre 1951. La première voiture complète est sortie de cette usine le 2 janvier 1952.

Les 80.000 mètres carrés actuellement construits comprennent :

1°) Bâtiment d'emboutissage.

Dans ce bâtiment à charpente métallique de 180 mètres de long sur 24 mètres de large sont installées vingt-trois presses à emboutir allant d'une puissance de 320 tonnes simple effet à plus de 1.000 tonnes double effet. Deux ponts-roulants fonctionnent : l'un, de 6 tonnes de puissance, dans la partie de plus faible hauteur, sert au déchargement des tôles et à l'alimentation des cisailles, l'autre, de 40 tonnes, alimente les presses au-dessus desquelles il circule. Ces presses sont posées au-dessus de fosses de 90 mètres de longueur sur 7 m. 84 de largeur et 5 m. 50 de profondeur, permettant de loger les servitudes, telles que marquetteries, graissage automatique centralisé, passage des câbles ou tuyauteries de fluides divers et la facile circulation du personnel d'entretien. Ces presses reposent sur des traverses mobiles permettant d'éventuels déplacements pour assurer, en cas de changement de modèle, la continuité d'une ligne de fabrication.

2°) Bâtiment de tôlerie et d'assemblage.

Ce bâtiment est en béton armé de 424 mètres de long sur 40 mètres de large, en forme de « shed », d'une maille de 20 mètres par 8 mètres (A ses deux extrémités, une voûte de 20 mètres de portée permet stockage et manutention). C'est dans ce bâtiment que sont élaborés les « units » et assemblées les caisses des véhicules, sur une ligne de 280 mètres de long, à l'aide de machines à souder par points et de modernes soudeuses multipoints. Un convoyeur aérien d'un kilomètre de longueur dessert les différents postes de travail.

3°) Bâtiment de peinture et de montage.

Ce bâtiment en béton armé, de 496 mètres de longueur sur 81 mètres de largeur, soit près de 40.000 mètres carrés d'un seul tenant, est construit sur le même principe et comporte la même maille que le bâtiment de tôlerie.

A leur sortie de la ligne d'assemblage, les carrosseries brutes y sont amenées par un convoyeur aérien abrité dans une passerelle en béton armé. Alors s'engage la suite des opérations : dégraissage, lavage, bondérization automatique sous tunnel, séchage, couches d'apprêts, ponçage, puis laques synthétiques, cuisson des apprêts ou des laques dans des étuves de 60 à 80 mètres de long, chauffées à la vapeur à des températures de 170° et de 135°. La peinture des carrosseries s'effectue dans des cabines étanches à rideau d'eau dans

lesquelles est soufflé de l'air conditionné en légère surpression sur l'extérieur de façon à éviter l'entrée des poussières.

Les caisses peintes passent ensuite sur des lignes au sol où elles sont habillées : sellerie, mécanique, roues, câbles électriques. Enfin, la caisse peinte et habillée, reçoit, sur une ligne aérienne, l'essieu AV et sur une ligne au sol le pont AR, le moteur, les roues, etc... La voiture est prête à rouler et se rend dans une salle annexe pour la préparation à la livraison.

Il est important de souligner que ces bâtiments, bien que très vastes sont cependant dégagés de toutes les annexes telles que bureaux d'atelier, magasins d'outillage, locaux sanitaires, etc... Elles sont logées dans des appentis, sortes de verrues qui débordent dans les rues, de façon à laisser toute la place disponible à la production proprement dite, ce qui contribue à conférer à l'ensemble un aspect particulièrement clair.

4°) Bâtiment de traitement électrolytique.

Dans ce bâtiment à charpente métallique, de 80 mètres de largeur sur 100 mètres de longueur, sont traitées (chromage, nickelage, cadmiage, etc...) les pièces qui ont besoin de telles protections. Toutes les cuves de dimensions importantes sont disposées en sous-sol, de façon à permettre un travail à hauteur d'homme et possèdent des aspirations et ventilations importantes pour éviter la nocivité des vapeurs. L'automatisme des manutentions constitue un grand progrès sur le passé.

5°) Bâtiments annexes.

Une telle entreprise, créée de toutes pièces dans un quasi désert, exige la mise en service d'annexes d'ailleurs fort importantes.

Une centrale vapeur, avec salle de pompage des eaux industrielles alimentera très prochainement les bâtiments en vapeur et en eau. Provisoirement ce service est assuré par une chaufferie installée à proximité du hall de montage et par une station de pompage provisoire.

Au bord de la Seine, également, une estacade, avec un pont roulant de 80 tonnes et un de 6 tonnes, permet le déchargement des matières ou matériels arrivant par voie d'eau. A ses côtés fonctionne une station de pompage indépendante pour le réseau d'incendie.

Un poste de distribution, alimenté provisoirement en 15.000 volts, mais ultérieurement en 60.000 volts, distribuera le courant sous 15.000 volts aux différents postes de transformation — situés sur les lieux de consommation — qui le transformeront en 220 volts pour utilisation.

A proximité du hall de montage, dans deux bâtiments de 64 mètres de longueur sur 10 mètres de largeur, se broient, se préparent et se distribuent, par canalisation, aux cabines de peinture, les apprêts et les laques (circulating system), avec six lignes pour six teintes différentes.

Il y a lieu aussi de signaler un poste d'épuration des eaux vannes, deux collecteurs d'égoûts, l'un pour les eaux vannes, l'autre pour les eaux pluviales, un réseau spécial d'incendie.

A l'extérieur de l'usine, côté Elisabethville, vers l'entrée principale, un bâtiment d'administration générale.

6°) Sécurité.

En dehors du réseau d'incendie normal, est installé, dans le bâtiment de peinture et de montage, un dispositif « Grinnel », dispositif automatique de premier secours, qui permet de parer à toute éventualité d'incendie. Des fusibles fondant à 70°, sont posés de place en place et ouvrent — dès que la température atteint 70° — des orifices qui arrosent, avec de l'eau sous pression, les points où la température anormale a été ainsi détectée.

7°) Logements.

Une telle usine comporte naturellement la construction de logements pour le personnel. Actuellement une tranche de 120 logements est construite devant l'usine sur le terrain d'Elisabethville, soit en pavillons individuels, soit en pa-

villons jumelés, soit en collectifs de 8 ou 20 logements. D'autres tranches suivront sur les secteurs d'Epone et des Mureaux.

**

Au moment de la visite par les Membres du P. C.M., l'usine de Flins montait uniquement des voitures « Frégate », à la cadence de 120 unités par jour ; elle est capable d'en monter au moins 300 ; mais la situation actuelle du marché automobile rend précaire toute prévision sur le développement de la production.

Les installations de Flins ont d'ailleurs été conçues de telle façon que la souplesse de cette unité de production permettrait facilement soit de multiplier la fabrication, soit d'en modifier la nature.

La Régie Nationale des Usines Renault sera sans doute l'une des premières entreprises à accomplir un programme de réelle décentralisation, c'est-à-dire non pas seulement, comme dans la plupart des cas, l'affectation à des tâches industrielles de travailleurs recrutés dans les régions agricoles, mais bien le déplacement de travailleurs de la Région parisienne, qui quitteront des centres surpeuplés pour venir s'établir auprès de nouvelles usines. Elles aura ainsi contribué à renverser ce courant qui, en portant depuis deux siècles les hommes de la campagne vers des cités industrielles, a contribué puissamment à créer des taudis et le cortège des misères physiques et morales qu'ils entraînent.

CONCOURS " ITAP 1953 "

L'Institut Technique des Administrations Publiques (I.T.A.P.), désireux d'associer le plus grand nombre possible de fonctionnaires à son effort de perfectionnement des pratiques administratives, ouvre un **Concours « I.T.A.P. 1953 », doté de 175.000 frs de prix**, destiné à faire connaître et à récompenser les améliorations administratives dues aux initiatives individuelles ou collectives les plus dignes d'intérêt, déjà introduites dans la pratique ou simplement proposées à l'autorité supérieure depuis moins de deux ans et ayant pour effet :

- d'accroître le rendement ;
- d'améliorer la qualité du service ;
- de simplifier les formalités ;
- de raccourcir les délais ;
- ou de faciliter les relations avec le public.

Le concours comprend deux séries :

- Série A « **Réalisations** » (trois prix : 60.000, 30.000 et 15.000 francs) ;
- Série B « **Suggestions** » (trois prix : 20.000, 15.000 et 10.000 francs).

Il est ouvert aux fonctionnaires de l'Etat, des Départements, des Communes ou des Etablissements Publics, pouvant concourir isolément, ou mieux, en équipe, ou au nom d'un Service ou d'une partie de Service (Division, Bureau...).

Les mémoires conformes au règlement devront parvenir **avant le premier juillet 1953** au Secrétariat de l'I.T.A.P., qui enverra les détails du règlement du concours, sur demande adressée 33, rue Jean-Goujon à Paris 8° (Téléphone Balzac 27.30).

Le Statut des Ingénieurs des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer

M. le Ministre des Travaux Publics a bien voulu communiquer à l'Association du P.C.M. le projet de statut des Ingénieurs des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer élaboré par ce dernier Ministère.

On trouvera ci-après le texte de la lettre, datée du 9 mars 1953, par laquelle le P.C.M. a fait part, à M. le Ministre de la France d'Outre-Mer, des observations principales auxquelles le projet précité donne lieu de sa part.

**

Monsieur le Ministre,

M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, que vous avez saisi du projet, élaboré par vos Services, portant statut particulier des Ingénieurs des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, a bien voulu communiquer ce document à notre Association Professionnelle, dont les Membres sont appelés à fournir, par la voie du détachement, une part importante de la hiérarchie supérieure du Cadre des Travaux Publics d'Outre-Mer.

C'est à ce titre que je me permets de vous présenter un certain nombre d'observations que l'examen de ce projet nous conduit à formuler, observations portant essentiellement sur les questions de détachement et de réintégration des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

*

**

L'importance de ce mode de recrutement pour la hiérarchie supérieure du Corps des Ingénieurs des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer est caractérisée par les chiffres suivants.

Actuellement, appartiennent au Corps des Ponts et Chaussées :

- tous les Ingénieurs Généraux des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer ;
- plus de la moitié des Ingénieurs en Chef (23 sur 42) ;
- 43 % des Ingénieurs Principaux (54 sur 126).

Dans la très grande majorité, ces Ingénieurs des Ponts et Chaussées ont été détachés auprès de votre Département sous le régime de l'engagement de Service Outre-Mer organisé par le décret du 9 mai 1920.

Ces dispositions permettent aux intéressés de commencer leur carrière Outre-Mer et, ensuite, s'ils le désirent, de reprendre un poste dans la Métropole ; elles contribuent ainsi à assurer une communauté de doctrine et un échange d'expériences entre les Services Métropolitains des

Ponts et Chaussées (auxquels il faut ajouter les Services des Travaux Publics de Tunisie et du Maroc) et les Services des Travaux Publics dépendant de votre Département, qui ne peuvent être que favorables à la bonne marche des deux Administrations.

Toutefois, ces dispositions ont fait apparaître dans le passé deux inconvénients importants :

— 1°) il arrive que, pour des raisons diverses, une certaine proportion d'Ingénieurs détachés auprès de votre Département demandent leur réintégration, non pas immédiatement après les six ans de Service Outre-Mer prévus par le décret du 9 mai 1920, mais sensiblement plus tard, à un moment où ils ont vocation pour accéder au grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, s'ils ne le sont même déjà. Ces réintégrations tardives sont alors une cause de perturbation dans l'avancement du Corps des Ponts et Chaussées ;

— 2°) l'âge de la retraite imposé aux cadres dépendant de votre Département se situe, selon la situation de famille des intéressés, entre 57 et 59 ans, alors que les limites d'âge des métropolitains sont nettement plus élevées et peuvent atteindre 65 ans pour les Ingénieurs en Chef et 70 ans pour les Inspecteurs Généraux. Lorsque les intéressés demandent leur réintégration, des difficultés analogues à celles signalées plus haut se produisent.

Ces inconvénients sont d'ailleurs accusés par les irrégularités qu'a souvent présentées, d'une année à l'autre, le recrutement des Ingénieurs Elèves astreints au Service d'Outre-Mer ; ils paraissent enfin devoir s'accroître avec le développement que prend le Service des Travaux Publics dans les Territoires d'Outre-Mer ou les Etats Associés.

Pour pallier ces inconvénients, votre Administration recrute depuis quelques années à la sortie de l'Ecole Polytechnique des Ingénieurs Elèves des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, à côté d'Ingénieurs Elèves des Ponts et Chaussées astreints au Service Outre-Mer.

Notre Association a étudié les problèmes que pose ce double recrutement et est arrivée à la conclusion qu'il y aurait intérêt à régulariser ce système en fixant, pour le recrutement annuel des Ingénieurs Elèves des Ponts et Chaussées astreints au Service Outre-Mer, une proportion sensiblement constante avec le recrutement des Ingénieurs Elèves des Ponts et Chaussées, de manière que le rapport existant entre le nombre d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées en Service détaché auprès de votre Département et le nombre d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées en Service normal ne subisse pas de variation appréciable.

Il nous apparaît qu'il y aurait lieu de modifier dans ce sens l'article 40 du projet de statut.

Ce même article 40 devrait d'ailleurs également être modifié sur la question des permutations qu'il ne paraît pas possible d'envisager en général dans le sens de l'incorporation des Ingénieurs de la France d'Outre-Mer dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, par suite de la difficulté d'adaptation à des règles administratives, comme aussi à des Services très différents de ceux de la France d'Outre-Mer.

De telles permutations pourraient toutefois se faire pour des postes d'Ingénieurs ou d'Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées dans les départements d'Outre-Mer ou dans les Services des Bases Aériennes des Territoires d'Outre-Mer.

*

**

Les détachements d'Ingénieurs Elèves, s'ils sont les plus nombreux, ne sont cependant pas les seuls et le détachement d'Ingénieurs ayant commencé leur carrière dans la Métropole mérite également un examen.

Notre Association souhaite supprimer les obstacles qui entravent actuellement ces détachements et attire, à ce sujet, votre attention sur les points suivants :

— 1°) Les exigences de Service Outre-Mer que posent dès maintenant les règles d'avancement ont déjà joué pour empêcher en fait le détachement Outre-Mer d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées en âge de passer Ingénieurs en Chef. Or, ces obstacles, loin d'être levés, sont aggravés considérablement par les dispositions du projet actuel, aux termes desquelles, par exemple, un Ingénieur des Ponts et Chaussées ne pourra plus être détaché comme Ingénieur en Chef des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, mais subir pendant trois ans une véritable rétrogradation (Articles 10 et 31). Il en est d'ailleurs de même pour la nomination au grade d'Ingénieur Général (Articles 10 et 32).

— 2°) Même en conservant les errements ac-

tuels, il nous paraîtrait équitable de considérer comme séjour Outre-Mer les séjours que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées auraient fait dans les départements Outre-Mer, ainsi que dans les postes Outre-Mer du Service des Bases Aériennes relevant les uns et les autres du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme. Il conviendrait pour ce faire d'étendre aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées les dispositions de l'article 36 relatif aux Ingénieurs en Service détaché.

— 3°) En tout état de cause, il nous paraît souhaitable de prévoir la possibilité de dérogations exceptionnelles à ces règles rigoureuses.

— 4°) Une disposition d'apparence accessoire, mais fort importante en pratique, supprimerait encore un autre obstacle à ces détachements. Elle consisterait à stipuler à l'article 40 que les arrêtés de détachement désigneront explicitement le poste d'affectation, par dérogation à la règle, actuellement en vigueur dans votre Administration, selon laquelle les fonctionnaires sont mis à la disposition des Chefs de Territoire qui les affectent à leur gré. Cette dérogation permettrait notamment de pourvoir plus spécialement des postes relativement spécialisés pour les travaux maritimes ou les travaux d'infrastructure ne relevant pas du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale, où les Services se rapprochent peut-être plus que tout autre des Services Métropolitains de même espèce.

— 5°) Enfin, il est certain que l'institution d'un congé annuel serait également de nature à faciliter les détachements.

Nous nous permettons enfin de signaler à votre attention les dispositions de l'article 19 qui, traitant du recrutement sur titres, exige des Ingénieurs diplômés de l'Ecole Polytechnique qu'ils soient en outre titulaires d'un diplôme délivré par une Ecole d'Application. Il nous semble que cette exigence est excessive et qu'elle se concilie mal avec le fait que l'Ecole Polytechnique est habilitée à délivrer le titre d'Ingénieur diplômé.

**

Telles sont, du point de vue des Ingénieurs des Ponts et Chaussées que représente notre Association, les observations que nous suggère le projet de statut des Ingénieurs des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer. Nous souhaitons vivement qu'il vous soit possible d'en tenir compte.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération et de mes sentiments les plus dévoués.

L. Buteau,
Président du P.C.M.

QUESTIONS EN COURS

1°) Utilisation des voitures personnelles. Frais de mission et de tournées.

Le Comité du P.C.M., après avoir examiné ces questions, dans sa séance du 5 mai 1953, a demandé au Camarade **Bonitzer**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 53, rue de Douai, à Arras, de lui présenter un rapport à ce sujet. Les Camarades qui s'intéressent à ces questions sont invités à lui adresser leurs idées et suggestions.

2°) Remplacement des classes d'Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées par des échelons avec remaniement du tableau indiciaire.

Le Comité du P.C.M. a demandé, dans sa séance du 5 mai 1953 au Camarade **Cachera**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département

du Bas-Rhin, d'étudier les modifications qu'il serait nécessaire d'apporter à cette fin au décret de 1926. Les Camarades qui s'intéressent à cette question sont invités à lui adresser leurs idées et suggestions.

3°) Commission Administrative Paritaire.

Le Comité du P.C.M. a demandé, dans sa séance du 5 mai 1953, au Camarade **Wennagel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Melun, de lui présenter un rapport sur la possibilité de modifier le Statut de 1926 des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, pour permettre la création et le fonctionnement, dès à présent, de la Commission Administrative Paritaire. Les Camarades qui s'intéressent à cette question sont invités à lui adresser leurs idées et suggestions.

Tournée du P.C.M. en Angleterre et en Ecosse

La tournée du P.C.M. en Angleterre et en Ecosse s'organise. Comme il avait été prévu, cette tournée comportera deux voyages successifs, effectués chacun par 45 personnes environ :

- premier voyage, départ de Paris le dimanche 14 juin, retour à Paris le samedi soir 27 juin ;
- deuxième voyage, départ de Paris le dimanche 28 juin, retour à Paris le samedi soir 11 juillet.

Toutes indications utiles ont été données aux Camarades dont l'inscription définitive a été reçue en temps voulu. Les autorisations d'absence ont été demandées dans la forme habituelle aux Ministères intéressés. Voici le texte de la réponse du Ministère des Travaux Publics au Président du P.C.M. :

Ministère des Travaux Publics
Personnel — 1^{er} Bureau
N° 2323/53/P.1.

Paris, le 11 mai 1953.

Monsieur le Président,

Par lettre du 28 avril, vous m'avez informé que

l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines se propose d'effectuer sa tournée d'études annuelle en Angleterre et en Ecosse, en deux voyages successifs, qui auront lieu entre le 14 juin et le 11 juillet.

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 manifestations, à charge par eux d'en aviser, s'il y a lieu, le Préfet du Département, étant entendu que la durée de l'absence non imputable sur le congé annuel sera limitée à dix jours.

Je crois devoir préciser que les frais de déplacement ne pourront être pris en charge par l'Administration.

Veuillez agréer...

Par délégation :

Le Directeur du Personnel,
de la Comptabilité et de
l'Administration Générale,

B. **Renaud**.

Assemblée Générale Annuelle du P. C. M. en 1953

BANQUET du Dimanche 22 Mars 1953

Discours de M. BUTEAU, Président du P. C. M.

Monsieur le Ministre,

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont la réputation d'être fortement attachés à des traditions ; ils sont donc sensibles à celle qui est née il y a quelques années dans le Ministère que vous dirigez, tradition que vous avez bien voulu confirmer en étant présent à leur table ce soir. En leur nom, je vous en remercie et vous exprime leurs sentiments de respectueuse déférence.

A vos côtés, je saluerai M. LECARPENTIER, Directeur du Cabinet de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, représentant celui-ci, empêché,

notre Camarade VIALA, Conseiller technique de M. le Ministre de l'Industrie et de l'Energie. M. LOUVEL pensait bien être parmi nous ce soir, mais la Compagnie Nationale du Rhône, en organisant aujourd'hui même une visite inaugurale de ses chantiers de Montélimar, nous a privés au dernier moment de sa présence.

Enfin, M. le Secrétaire d'Etat à la France d'Outre-Mer pensait se faire représenter ce soir par son Chef de Cabinet, mais un incident de route nous a privés de la présence de celui-ci.

Vous voudrez bien, Messieurs, transmettre l'expression de tout notre dévouement à nos Ministres.

Je saluerai aussi M. CLAUDIUS-PETIT, ancien Ministre, dont la présence ici ce soir est un nouveau gage de l'estime et de la confiance qu'il nous a toujours témoignées.

Je remercierai également M. AUBERT, Sénateur, Président de la Commission des Communications au Conseil de la République, d'avoir accepté notre invitation.

Par contre, MM. les Députés REGAUDIE et WAGNER, Présidents des Commissions des Moyens de Communication et de l'Intérieur à l'Assemblée Nationale, M. le Sénateur LONGCHAMON, Président de la Commission de la Production Industrielle au Conseil de la République, ont dû s'excuser, ainsi que M. PENOY, Député des Ardennes, que nous aurions aimé avoir parmi nous ce soir.

Si nous avons à déplorer l'absence de M. BLUM-PICARD, Vice-Président du Conseil Général des Mines, et de M. PARMENTIER, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, ce dernier également retenu à l'improviste par la visite de la Compagnie Nationale du Rhône, nous nous réjouissons, par contre, de la présence de M. DORGES, Secrétaire Général aux Travaux Publics, ainsi que de celle de nos Directeurs : MM. FRIEDEL, Bernard RENAUD, RUMPLER.

Malheureusement, M. LEMAIRE, Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale, qui avait manifesté son intention d'être des nôtres, a dû se décommander au dernier moment. Nous l'excuserons, ainsi que MM. GRELOT, PELTIER, BONNENFANT, DESROUSSEAU, SAULGEOT, CROUZET

et que M. GRÉGOIRE, Directeur de la Fonction Publique, dont je déplore d'autant plus l'absence que je n'avais pas l'intention de lui parler ce soir du statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées !...

M. DEHÉ, Président du Syndicat des Entrepreneurs de Travaux Publics, empêché au dernier moment, a bien voulu confier à M. LASSAILLY, que je suis heureux de saluer ici, le soin de le représenter.

Enfin, je note avec plaisir à notre table la présence de deux de mes prédécesseurs à la présidence du P.C.M. : M. l'Ingénieur Général des Mines DAUVERGNE et M. l'Ingénieur en Chef BRINGER, ainsi que celle, devenue traditionnelle, de M. LABRO, Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat, de M. DECROIX, représentant M. MILARD, Président de la Fédération des Travaux Publics C.F.T.C. et de M. VESPERINI, représentant M. LAPEYRE, Secrétaire Général de la Fédération F.O. des Travaux Publics.

Mes Chers Camarades,

L'année dernière, ayant évoqué les noms et les œuvres de ceux qui, au cours de la première moitié de ce siècle, ont porté haut le flambeau de nos deux Corps, je vous ai invité à procéder à un examen de conscience approfondi pour dégager les voies que nous devons suivre, afin que dans le respect des traditions qui sont notre fierté, nous soyons capables de faire face aux missions qui peuvent nous être confiées.

Cet appel a été entendu et nombreuses sont les suggestions qui ont été adressées à l'Equipe que votre Comité avait chargée d'étudier spécialement les problèmes que posent notre formation, nos aptitudes, le rôle que nous devons jouer dans la Nation.

C'est que cet appel répondait sans aucun doute à un mouvement d'idées commun et profond, mouvement dépassant peut-être même le cadre de nos Corps.

Après ce demi-siècle marqué par deux guerres qui ont engendré, la seconde surtout, les plus grandes crises que l'humanité ait connues, celle-ci s'interroge sur son avenir, cherche la voie qui lui permettra de construire un monde de prospérité réelle et de paix.

Il n'est donc pas étonnant que, dans une telle atmosphère, conscients du rôle auquel notre formation intellectuelle et pratique nous donne vocation, nous ayons voulu repenser notre position au sein de la communauté.

Sans doute, ce désir se trouve-t-il, si je puis ainsi m'exprimer, doublé d'un malaise, malaise dont nous voudrions nous libérer.

Nous constatons en effet que depuis de trop longues années, des atteintes sérieuses ont été portées au prestige

de nos Corps ; nous ressentons profondément l'impression que les pouvoirs publics semblent oublier les services que nos prédécesseurs ont rendus et qu'avec le plus absolu désintéressement nous continuons de rendre à la Nation.

Il est hélas trop certain que notre situation morale et matérielle a été continuellement rabaissée au cours des dernières décades. Il s'agit là, sans doute, d'un phénomène assez général, puisqu'on le constate également dans la plupart des grands Corps de l'Etat, comme si les hauts fonctionnaires de ce pays étaient plus spécialement frappés par les conséquences d'une dégradation continue de la fonction publique, qui, jusqu'à présent, n'a pas semblé retenir suffisamment l'attention de nos gouvernements.

Aussi bien, ces problèmes ont-ils donné lieu cet après-midi, au sein de notre Assemblée Générale, à un débat fertile et aimerais-je ce soir, reprendre quelques-uns des aspects essentiels qui se dégagent de nos premiers travaux et qui touchent :

— aux aptitudes interministérielles des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines,

— aux mesures à envisager pour que leur formation scientifique et technique réponde aux conditions du monde moderne,

— aux moyens à mettre à leur disposition, en rapport avec l'ampleur des tâches qui leur sont confiées.

Monsieur le Ministre,

Prédisposés par notre formation à l'étude des grands problèmes d'intérêt général, sous leur triple aspect technique, administratif et économique, ayant de plus, par la pratique de notre métier, l'occasion constante d'éprouver dans la réalité vivante les répercussions des mesures réglementaires au contact des hommes et des faits, nous croyons pouvoir apporter utilement notre concours dans les différents ministères, organismes nationaux ou internationaux, commissions diverses, auxquels se posent ces problèmes.

Est-il par contre présomptueux de penser que dans bien des circonstances, la présence d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines dans certains organismes économiques dont ils étaient absents, aurait permis d'éviter certaines mesures dont l'application pratique s'est révélée souvent insuffisamment adaptée, pour ne pas dire plus ?

Dans le même ordre d'idée, alors que la plupart des Ministères tendent aujourd'hui à avoir leurs propres services techniques, cet état de fait nous amène à réviser certaines positions que nous pouvions avoir dans le passé, en tant que Corps techniques. Il serait illusoire de notre part d'essayer de lutter contre une tendance aussi solidement ancrée aujourd'hui et qui trouve sa justification tant dans l'ampleur des tâches qui imposent l'intervention de la puissance publique que dans le développement et la spécialisation des techniques. La solution à laquelle nous devons nous attacher est d'apporter le concours de nos cadres à des Services nouveaux. Notre hiérarchie même, qui confie au jeune Ingénieur la direction des chantiers, à l'Ingénieur en Chef l'administration d'un Service, à l'Inspecteur Général la coordination des initiatives et des disciplines, nous autorise à penser que, nous inspirant de l'exemple d'autres grands Corps de fonctionnaires, nos Corps constituent la pépinière des

conseillers techniques des grands organismes économiques.

Ainsi, c'est une politique de participation qui se présente à nous, participation qui permettrait à ceux d'entre nous placés dans d'autres ministères ou dans des organismes à caractère économique d'aider souvent de l'extérieur l'action des Camarades demeurés au service de leur Ministère d'origine. Combien de fois n'avons-nous pas déploré, lors de l'établissement de programmes de grands travaux ou de grands plans d'investissements, qu'il nous ait été impossible d'arriver à convaincre, de vérités évidentes à nos yeux, certaines Administrations chargées d'arrêter les programmes et de distribuer les crédits, parce que nous n'avions pas de possibilité commune d'échange d'idées.

Et puisque vous nous faites l'honneur, Monsieur le Ministre, d'être ce soir parmi nous, je voudrais indiquer quelle peut être l'action des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans le Département dont vous venez de prendre la direction.

Déjà, en vertu d'un protocole passé entre le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme et celui des Travaux Publics, nous sommes chargés, après les travaux de déblaiement, des travaux de voirie et réseaux divers dans les communes sinistrées ; nos Camarades y ont consacré, ces dernières années, une grande part de leur activité et, dans certains départements, la tâche n'est certes pas encore achevée.

En outre, à la Libération, vos prédécesseurs ont confié, dans de nombreux départements, les fonctions de Délégué départemental à des Ingénieurs en Chef. Quinze de ces postes sont encore tenus par des Ingénieurs en Chef, dont onze concurremment avec leurs fonctions de Chef du Service Ordinaire du département.

Une fois la Reconstruction achevée, nous l'espérons, dans quelques années, un problème considérable restera posé : celui de l'animation de la Construction.

Ici, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées peuvent apporter leur expérience administrative de maître d'œuvre et leur connaissance des collectivités locales.

Ainsi, dans l'un et l'autre domaines, nous pouvons concourir efficacement à l'œuvre de votre Administration et je formulerai le vœu que vous veuillez bien réserver bon accueil à tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui désirent participer à la mission qui vous incombe : soit dans les Cadres de votre Administration Centrale, soit dans les départements par l'exercice simultané, par exemple, des fonctions d'Ingénieur en Chef et de Délégué départemental, ou d'Ingénieur Ordinaire et de Conseiller technique d'un groupement de construction ou de reconstruction.

Au-delà des problèmes que je viens d'évoquer, se posent ceux de l'aménagement du territoire.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ont dans leurs attributions normales l'étude des problèmes de circulation et de transport qui se présentent dans leur département, qui constitue en quelque sorte l'infrastructure de l'aménagement du territoire ; ils sont en contact avec toute la vie économique et industrielle ; ils peuvent avoir pour tous les problèmes d'aménagement du territoire une audience locale et régionale qui est nécessaire pour l'établissement et la réalisation d'une politique efficiente dans ce domaine.

Sans doute, dans les départements où ces problèmes

revêtent une ampleur particulière, certains penseront-ils, malgré leur désir, ne pouvoir y consacrer tout le temps qu'ils souhaiteraient. Je crois cependant que l'appel que je leur adresse ce soir ne restera pas sans écho.

Il est un autre domaine où nous tenons à jouer un rôle important : c'est celui des contrôles des grands organes industriels ou commerciaux auxquels la puissance publique a confié la charge d'un secteur important de l'économie : chemins de fer ; électricité ; gaz ; charbon.

Les nationalisations ont traduit l'intérêt majeur que le Pays porte à la mise en valeur et à l'exploitation de ces secteurs pour le service de tous. Il est donc indispensable que le contrôle de leur gestion soit assuré, au nom de la Nation, non un contrôle tâillon qui se substituerait aux responsabilités propres à l'exploitant et lui enlèverait toute initiative, mais un contrôle d'ensemble, tendant à déterminer les principes directeurs de l'action de l'exploitant, à donner au Gouvernement les informations nécessaires à ses décisions, à s'assurer enfin que ces décisions et directives sont respectées.

Il nous paraît qu'un contrôle ainsi conçu doit être essentiellement technique et économique et il faut le dire, avant d'être financier. Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines sont tout naturellement désignés pour exercer un tel contrôle, au nom d'ailleurs des Ministères de tutelle auxquels ils appartiennent et dont ce contrôle relève au premier chef. Nous aimerions que ces principes ne fussent pas méconnus le jour où le Gouvernement se penchera à nouveau sur le statut général des Entreprises publiques.

La large politique de participation dont je viens d'indiquer l'esprit suppose de vastes et faciles communications entre nos Ministères d'origine et ceux où nous pouvons être appelés à exercer les fonctions que nous revendiquons ou les organismes et commissions qui feraient appel à notre concours.

Il s'agit en fait d'un élargissement de la notion du Service détaché, afin qu'il y ait égalité de traitement pure et simple, et notamment du point de vue de l'avancement, entre ceux d'entre nous demeurés au Service du Ministère de tutelle et ceux qui l'auront quitté pendant tout ou partie de leur carrière. Il faudra évidemment que cessent les distinctions faites actuellement, qui font peser, sur la carrière de nos Camarades placés en Service détaché, une inquiétude qui freine leur départ de la maison mère. Il faudra aussi que soient aplanies les difficultés nées lors du retour, dans l'Administration d'origine, des Camarades qui l'auront momentanément quittée.

Nous sommes convaincus qu'un peu de bonne volonté et d'imagination doit apporter la solution de ces problèmes et, par voie incidente, permettre la modification de la pyramide hiérarchique qui préoccupe particulièrement, à juste titre, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Pour ne donner qu'un exemple, la création des Services d'études, de laboratoire, de recherches, de bibliographie dont je serai conduit à vous entretenir tout à l'heure, accorderait des possibilités d'emploi aux Ingénieurs rentrant dans leurs Ministères d'origine et où ils pourraient faire profiter l'ensemble du Corps de l'expérience acquise dans leurs fonctions précédentes.

Le second objectif qui me paraît essentiel concerne la formation des Ingénieurs, formation qu'il convient d'adapter aux nécessités de l'époque actuelle et, notamment,

aux progrès de la spécialisation sans cesse plus poussée de la technique.

Des mesures doivent être prises pour assurer le plein épanouissement de nos possibilités :

— tant pour donner à quelques-uns d'entre nous la faculté de se spécialiser à fond dans certaines branches de la science ou de la technique qu'ils auront pour mission de faire progresser,

— que pour permettre à l'ensemble des Ingénieurs non spécialisés de se tenir constamment au courant des progrès réalisés dans les techniques qu'ils utilisent couramment.

Parmi ceux qui ont le plus contribué à assurer le prestige de nos Corps ou le maintiennent encore, figurent en premier lieu ceux qui ont réussi à s'imposer comme des maîtres dans l'une des branches de l'Art de l'Ingénieur ; ce sont leurs noms qui sont toujours évoqués dans les cérémonies commémoratives et c'est à leurs travaux qu'on se réfère quand on veut situer notre place dans l'œuvre d'une génération.

Il est donc évident que nous devons veiller soigneusement à favoriser la formation et l'épanouissement de tous ceux qui, parmi nous, se sentent une vocation naturelle pour la science ou pour une technique déterminée et qu'il est de notre intérêt de veiller à ce que les progrès des diverses techniques, plus ou moins reliées au Génie Civil, continuent à être largement animés par nos Camarades.

Il est essentiel toutefois de remarquer que, devant le développement actuel de la science et l'extrême diversité des techniques, il devient de plus en plus difficile d'embrasser le champ des connaissances humaines.

Ce n'est point là un phénomène spécial à notre activité particulière ; on constate aujourd'hui une situation analogue dans la plupart des branches de la science et de la technique. Il faut aujourd'hui savoir se spécialiser.

Mais alors comment pourra-t-on concilier la présence simultanée dans nos rangs :

— d'une part, d'Ingénieurs spécialisés, hautement qualifiés dans une technique déterminée,

— et, d'autre part, d'Ingénieurs polyvalents dont la présence à la tête des Services est nécessaire.

La solution paraît consister à former des spécialistes d'une technique déterminée, lesquels seront ensuite utilisés comme Conseils, Moniteurs ou Pilotes de leurs Camarades non spécialisés.

Pour cela, il serait souhaitable que le service des jeunes Ingénieurs leur laissât le loisir de séjourner longuement sur leurs propres chantiers, de faire leurs propres observations, de se cultiver par la lecture et le contact des réalités ; il est évident que chaque Ingénieur devrait avoir accès à un laboratoire situé dans le rayon de son Service et y faire toutes expériences, contrôles, essais utiles soit au Service, soit à sa formation personnelle.

En outre, les Ingénieurs qui désirent acquérir des connaissances approfondies dans tel domaine de la science ou de la technique, devraient recevoir une position administrative particulière, leur permettant de donner tout leur temps à un effort qui, dans les meilleures conditions, doit réclamer plusieurs mois ou même plusieurs années. Ce n'est d'ailleurs qu'après être entrés en contact avec les réalités humaines que sont les chantiers que ces Ingénieurs accéderaient à ce cadre spécial et non au sortir de l'Ecole des Ponts et Chaussées ou des Mines.

Ainsi tirerait-on pleinement parti de la formation

scientifique et technique que l'Etat s'efforce de donner à ses Ingénieurs à l'Ecole Polytechnique puis à l'Ecole d'application, mais qu'il n'utilise ensuite qu'imparfaitement ; ceux de nos Camarades ayant la vocation de devenir des savants ou des spécialistes techniques devraient être considérés « comme le sel de la terre » et l'on devrait prendre tous les moyens possibles dans l'ordre administratif, moral et financier pour leur permettre de consacrer leurs efforts à une technique spécialisée qu'ils feraient progresser ; les avantages à en attendre tant sur le plan de nos activités propres que sur le plan du prestige national seront hors de proportion avec les quelques sacrifices, d'ailleurs bien modestes, à consentir.

Et ceci ne s'applique pas seulement à la technique dans le sens étroit du terme, mais aussi à l'économique. L'un d'entre nous, qui s'est acquis des mérites singuliers dans l'Economie politique, ne nous disait-il pas, tout ce que la formation de base d'un Ingénieur des Ponts et Chaussées ou des Mines, jointe à l'expérience de quelques années de service, accordait de facilités pour l'étude de ce domaine ; l'an dernier encore, notre éminent Camarade, M. Albert CAQUOT, dont la carrière a été et demeure singulièrement fructueuse, ne nous déclarait-il pas tout ce qu'il devait à sa formation initiale d'Ingénieur des Ponts et Chaussées ?

Sans doute des études spéciales et longues sont nécessaires ; mais nos Camarades qui en sentent l'appel possèdent tous les éléments voulus pour les aborder.

J'ai insisté sur la nécessité aujourd'hui reconnue de permettre à la masse des Ingénieurs non spécialisés et voués par la nécessité à une activité multiple, de se tenir cependant au courant du progrès, au moins pour les techniques qu'ils ont quotidiennement à mettre en œuvre.

Certes, personne n'admet l'attitude paresseuse qui consisterait à penser qu'une fois sorti de l'Ecole, l'Ingénieur n'a plus rien à apprendre ; tout le monde est bien d'avis qu'il doit se tenir au courant du progrès ; mais comment demander pratiquement cet effort à un chef de service aujourd'hui harassé de travail, la plupart du temps débordé par l'ampleur des tâches qui lui sont confiées et insuffisamment secondé dans son travail ?

Le but serait atteint par l'organisation de « colloques, périodes d'instruction ou journées d'études » qui, suivant des durées variables pouvant aller de la semaine à plusieurs mois, permettraient de temps à autre aux Ingénieurs de se mettre au courant des nouvelles méthodes de travaux, des nouvelles conceptions, des nouveaux essais, des nouveaux calculs et de confronter leurs vues.

Comment organiser ces contacts d'information ? La réponse est aisée : Ce seront précisément les Ingénieurs spécialisés dont j'ai proposé à l'instant la formation qui seront les moniteurs naturels de leurs Camarades non spécialisés ; ils auront la charge de mettre en œuvre les moyens de toute nature permettant la mise au courant des Ingénieurs polyvalents.

Ils seront les organisateurs naturels des journées d'études, les conseillers de leurs Camarades qui pourront s'adresser à eux dans les cas difficiles.

J'aborderai enfin le troisième point de ce tour d'horizon, celui des moyens mis à notre disposition et de leur insuffisance.

Un de ses aspects particuliers, qui a retenu l'attention en premier lieu, est non seulement frappant en lui-même,

mais il est évocateur de quelques-unes des causes profondes auxquelles nous pouvons attribuer le malaise que j'évoquais au début de mon propos, c'est celui des bureaux d'études de nos Services.

On ne conçoit plus aujourd'hui qu'une étude sérieuse de grands ouvrages puisse se faire si l'on ne dispose pas d'un nombre suffisant d'Ingénieurs qualifiés, de bureaux convenablement équipés et animés par des dessinateurs qualifiés.

Or nous savons tous combien il est difficile de décider un bon Ingénieur T.P.E. à prendre la tête d'un bureau d'études parce qu'il préférera diriger une Subdivision. Les Adjoints Techniques sont tout à fait insuffisants en nombre, à supposer qu'on ait eu la chance d'en trouver. Quant aux dessinateurs, les salaires notoirement insuffisants fixés par l'Administration des Finances ne permettent que de recruter des jeunes gens ignorant tout, qui viennent apprendre leur métier et nous quittent dès qu'ils le connaissent pour aller gagner, dans l'industrie privée, des salaires deux à trois fois supérieurs ; ou encore qui viennent en réalité comme stagiaires pour préparer les concours d'Adjoint Technique ou d'Ingénieur T.P.E. et disparaissent en tant que dessinateurs au moment même où ils pourraient rendre des services.

Une telle organisation n'est pas rationnelle ; si l'Etat, suivant l'exemple de certains industriels, chargeait un bureau spécial d'organisation de lui dire ce qui ne va pas dans son Service des Ponts et Chaussées, il y a gros à parier que la première chose qu'on lui conseillera serait d'organiser ses bureaux d'études sur le plan et avec les mêmes moyens d'action que les entreprises de travaux publics et les grandes Sociétés industrielles françaises. Mais, nous sommes victimes d'un excessif désintéressement qui nous a conduit à subir une politique de soi-disant économie, en réalité génératrice de désorganisation.

Trop souvent, pour n'avoir pas su les refuser, nous avons accepté d'assumer des tâches en supplément de notre travail normal sans obtenir l'appoint de personnel qui eût été justifié : il en est résulté un surmenage inadmissible pour nos agents et, parfois, l'impossibilité d'exécuter correctement les études.

Je me garderai d'illustrer ceci par des exemples, ils sont trop nombreux et trop bien connus et certains sont tout récents.

En définitive, cette attitude, dictée par un souci des économies et de l'intérêt général, souci partagé par notre Administration, non seulement n'a pas abouti dans un sens favorable, non seulement semble méconnue de l'opinion toujours prête à considérer le fonctionnaire quel qu'il soit comme un gaspilleur — et parfois même des pouvoirs publics eux-mêmes — mais encore a conduit l'Etat que nous voulions défendre contre lui-même, à se lancer dans la voie de la facilité en créant dans d'autres Administrations des organismes bien plus coûteux que ceux dont nous nous serions contentés.

Même effet de la même cause, notre souci trop strict de réaliser des économies de personnel ne nous a plus permis de disposer dans les services du minimum d'agents nécessaires pour mener à bien les tâches qui nous sont confiées ; ainsi, progressivement, notre temps s'est trouvé littéralement « dévoré » par la seule marche des affaires courantes administratives et nous n'avons plus eu le temps nécessaire, la liberté d'esprit — voire même les

loisirs souvent plus indispensables à un certain niveau intellectuel que le travail courant lui-même — pour nous permettre d'assumer, comme nous l'aurions souhaité, nos missions de conception.

Nous estimons donc que notre Administration doit faire un gros effort pour créer des bureaux d'études dignes de ce nom, pour y affecter un personnel compétent et convenablement payé. Au-dessus d'eux, doivent se trouver des Services centraux d'études pour l'ensemble du Ministère, dont la compétence couvrirait toutes les techniques relevant de nos attributions.

Parallèlement, nous préconisons le développement de nos laboratoires, de nos Services de bibliographie, actuellement presque inexistantes : l'efficacité de notre travail serait largement augmentée.

Les cadres de ces Services centraux d'études, de ces laboratoires, seraient fournis par ceux de nos Camarades ayant la vocation de spécialistes techniciens dont j'ai parlé tout à l'heure ; ces Services étant purement techniques pourraient d'ailleurs s'accommoder de certaines allées et venues du personnel et l'on conçoit fort bien que pourraient y trouver place, au moins pour un temps, les Ingénieurs ayant servi à l'extérieur de nos Ministères et rentrant dans leur sein.

Nos études se trouveraient grandement améliorées, le prix de nos ouvrages sensiblement réduit ; nous irions ainsi dans le sens de cette productivité qu'on prône actuellement partout et nous pourrions alors faire profiter l'Etat d'économies très substantielles dans le prix de revient des ouvrages.

Enfin, nous retrouverions un climat plus favorable au progrès de la science et de la technique.

Mais encore faudra-t-il que notre Administration dispose des crédits nécessaires à l'accomplissement des grandes tâches qui lui sont proposées.

Tout a déjà été dit à ce sujet, sur le danger que font courir à la conservation de notre patrimoine national, réseau routier, voies de navigation, ports maritimes, l'insuffisance des crédits accordés à notre Ministère, l'impossibilité dans laquelle se trouve, par la faute d'une politique financière à courte vue, notre Administration de dresser à l'avance des plans de travaux s'étendant sur plusieurs années ! Et quand une chance apparaît d'apporter remède à cette situation — je veux parler de la création récente du Fonds Routier — des mesures sont prises

qui rétrécissent régulièrement mais inéluctablement les possibilités entrevues ou même promises !

Placés à la tête des Services qui ont la garde de ce patrimoine, qui doivent travailler à l'enrichir afin qu'il reste digne, au regard des autres pays, de la place que l'histoire a donnée et réserve à notre Patrie, nous avons le devoir de pousser un cri d'alarme et de demander qu'il soit entendu.

*
**

Je m'en voudrais que cet appel fût pris comme une manifestation de pessimisme. Des Corps comme les nôtres, aux traditions séculaires, qui ont poursuivi leur tâche à travers les vicissitudes des régimes politiques ou les catastrophes qui ont frappé notre Pays, ont la force de regarder l'avenir avec confiance. Dresser le bilan de nos réflexions, marquer certaines des directions dans lesquelles nous devons poursuivre notre effort est une preuve de notre foi dans la pérennité de notre action.

Hier matin, nous rendions un solennel hommage à l'un de ceux qui ont magnifié le titre d'Ingénieur des Ponts et Chaussées dans le monde entier, Paul SÉJOURNÉ et la Ville de Paris, en nous accueillant à l'Hôtel de Ville, marquait la gratitude qu'elle garde à ceux d'entre nous qui l'on bien servie dans le passé et la servent encore, la place que nous tenons dans les grands Corps de l'Etat.

De telles marques d'estime doivent nous garder de la crainte d'avoir démerité, mais au contraire nous encourager à poursuivre notre tâche, à perfectionner nos connaissances, à améliorer nos Services.

Parlant de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, ses paroles s'appliquaient aussi bien à l'Ingénieur des Mines, M. Albert CAQUOT nous disait, l'an dernier :

« L'initiative est sa qualité maîtresse ; son culte de « la vérité assure son indépendance ; son souci d'économie en fait l'honnête homme au sens du Grand siècle » et lui permet de voir grand parce qu'il voit utile », et il concluait :

« Il aspire à tout instant à être le bon serviteur du « pays. Il a accoutumé sa pensée à ne pouvoir jamais se « diriger que vers l'intérêt général, même quand son « propre intérêt est en jeu ».

Que pourrais-je ajouter à ces paroles ?

(Applaudissements).

Discours de M. Pierre COURANT, Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme

Monsieur le Président,
Messieurs,

Mes premières paroles seront pour vous remercier de l'aimable accueil que vous m'avez fait ce soir et pour vous dire le plaisir que j'ai eu à venir parmi vous après une semaine que j'ai passée à débattre et à discuter une loi qui intéressera grandement, au moins quelques-uns d'entre vous, et qui, je l'espère, donnera à la France la possibilité d'exercer une activité accrue dans un des secteurs les plus utiles d'aujourd'hui.

Vous avez fort bien dégagé les traits principaux de vos hautes fonctions dans l'Etat et je veux vous donner l'assurance que le Gouvernement, malgré les difficultés de l'heure présente, difficultés qui sont notamment —

l'ancien Ministre du Budget que je suis peut, moins que tout autre, l'ignorer — des difficultés financières, n'oublie pas, n'oublie à aucun instant, l'efficacité de votre mission et la hauteur de votre idéal.

Les très belles paroles que vous venez de prononcer résument d'ailleurs beaucoup mieux que nous pourrions le faire ce soir la synthèse de cette mission et la hauteur de cet idéal. Haute technique, dévouement total à l'intérêt public, voilà, je crois, les deux termes qui résument le mieux l'importance que vous avez dans l'Etat.

Nous sommes en une période où, plus que jamais, la technique des Etats modernes leur confère leur valeur et prend une importance capitale dans la lutte des Nations.

La France a toujours su honorer ses techniciens, elle

en a toujours compté un grand nombre. N'a-t-elle pas couvert le monde de grands travaux qui, aujourd'hui encore, font son orgueil et qui sont enviés par les autres pays civilisés ? Les Ingénieurs français, au moins les meilleurs d'entre eux, ont toujours été appelés par les jeunes Nations désireuses de s'équiper et leur ont toujours apporté un concours dont le mérite s'est reporté sur leur pays d'origine.

Et la technique acquise à l'Ecole Polytechnique se fortifie chez vous d'études et de méditations, vous y faisiez allusion il y a un instant, qui vous permettent d'améliorer sans cesse la qualité de vos travaux et l'efficacité de vos vues.

Mais le grand Corps que vous faites ne vaut pas seulement par les qualités techniques, si hautes soient-elles : il vaut, il émerge surtout dans la Nation par le dévouement qu'il montre au service de l'intérêt public, au service de l'Etat.

Ce Pays, qui a tant souffert, qui a subi deux catastrophes en une génération, dans lequel il a existé par deux fois depuis le début du siècle des ruines si impressionnantes que l'imagination la plus exaspérée n'aurait jamais pu les concevoir, ce Pays se trouve avoir à faire face à des tâches qui, elles non plus, n'étaient pas prévisibles, qui, elles aussi, sont d'une amplitude telle qu'il était vraiment difficile de réaliser qu'elles pourraient un jour exister et qu'elles pourraient un jour incomber à la France. Tâches de reconstruction des régions sinistrées, tâches d'équipement, nous devons les considérer toutes comme essentielles, si nous voulons que notre Pays puisse affronter, le regard clair et avec confiance dans son destin, les grandes luttes dans lesquelles les peuples pacifiques s'affronteront encore sans cesse, les grandes luttes desquelles dépendra le classement des Nations, ou leur déclasserement si elles ne sont pas armées pour les mener à bien.

Dans ces luttes, dans ces efforts, plus que jamais, il faut que nous sachions suppléer à l'insuffisance de certains moyens matériels que nous n'avons pas au même degré que les Nations plus jeunes et mieux pourvues, par le dévouement de tous à l'intérêt public, par la passion que nous mettons au service de l'Etat, au service de tous ceux qui ont besoin de nous.

Et il me plaît, ce soir, de constater que la France possède encore des grands Corps tels que le vôtre ayant gardé l'idéal d'autrefois, les traditions d'autrefois, le même dévouement au Pays, accompagné d'une juste conscience des responsabilités et de l'importance du rôle qui leur est dévolu. Il me plaît de constater que la France n'a rien perdu de la qualité des grands Ingénieurs qui lui ont rendu de si grands services dans le passé, de la qualité de ces grands serviteurs de l'Etat, selon une expression très noble, parce que l'homme qui se consacre à une grande chose ne s'asservit point, mais se grandit. Il me plaît de constater que vous êtes là, fervents, dévoués et capables de rendre à la France moderne les mêmes services qu'on a toujours attendus de ceux qui vous ont précédés, de ceux qui ont honoré les générations précédentes.

Messieurs, je ne peux que vous demander, dans ces années qui vont être encore difficiles, de continuer votre dé-

vouement. Je le sais, je l'ai entendu dire par votre Président de la manière la plus courtoise, cela est accompagné parfois de quelque amertume. Je le sais, vous l'avez remarqué, l'Etat ne rend pas toute la justice qu'il devrait, qu'il voudrait rendre à ses principaux fonctionnaires. Je suis le premier à le regretter. J'ai essayé, d'ailleurs, de le manifester, dans la mesure où je le pouvais, lorsque, en septembre 1951, dans une autre époque troublée de nos finances publiques, j'ai tenu à rouvrir l'éventail, à exprimer que je ne pensais pas qu'une mesure d'écrasement de la hiérarchie pût être de nouveau prise, mais que, au contraire, il fallait, à un certain degré, dans le domaine où on le pouvait faire à ce moment pénible, réagir contre les mesures précédentes. Mais cela est, bien entendu, insuffisant ; hélas ! je pense qu'il ne peut être fait davantage actuellement, parce que nous sommes toujours en présence, au cours de toutes ces années, de difficultés financières, de crises d'impossibilité et, forcément, de mesures qui ne sont point logiques, qui ne sont peut-être point d'apparence entièrement raisonnable, mais qui sont imposées par la nécessité, par une nécessité dont on a toujours dit qu'elle était aveugle et qui reste aveugle en 1953 comme elle l'a toujours été autrefois.

Cela, d'ailleurs, augmente encore la qualité de votre dévouement à l'Etat. Et si tous les hauts fonctionnaires du Pays, non seulement vous-mêmes, mais aussi, vous le savez, vos collègues des autres Administrations, sont fondés à se plaindre que les écarts anciens ne subsistent pas, que l'éclat de leur dévouement n'est point suffisamment récompensé, il est pénible d'avouer que cela doit tout de même être maintenu, mais il est magnifique de constater que cela n'a point diminué le moins du monde votre dévouement pour l'Etat et que vous êtes restés aussi fervents, aussi ardents, aussi utiles que vous l'étiez autrefois. Et cela doit accroître le désir qu'a chacun de nous, de voir cette situation s'améliorer et qu'il y ait, dans un temps proche, des mesures efficaces pour que cette situation ne subsiste plus.

Messieurs, à la fin de cet agréable banquet, après les excellentes paroles prononcées par votre Président, je ne veux pas prolonger plus longtemps ces remerciements et ce discours.

M. le Président du Conseil, M. le Ministre de l'Industrie et de l'Energie sont eux-mêmes occupés de travaux publics aujourd'hui, puisqu'ils inaugurent un admirable effort nouveau qui va montrer au monde entier que la France est capable de recommencer de grandes tâches à peine l'une d'elles est-elle achevée.

Continuons et espérons ; espérons que, de toutes nos tâches, de tous nos efforts, de tout notre dévouement, sortira pour le monde un valable témoignage de la permanence de la France, de la permanence d'un pays qui veut vivre, qui veut montrer qu'il a, quoi qu'on en ait dit, gardé sa jeunesse et sa volonté, qui n'est pas un pays d'abdication et de décadence, mais, au contraire, une Nation encore capable de créer, de réaliser et d'être à l'égal des plus grands pays du temps présent.

C'est dans cet espoir, Messieurs, qu'à vous tous je lève mon verre, à vos œuvres, à vos actions, à votre idéal, qui est l'idéal commun de dévouement de tous les bons Français (*Applaudissements*).

Assemblée Générale Annuelle du P.C.M. en 1953

Procès-Verbal de l'Assemblée Générale du Dimanche 22 Mars 1953

RECTIFICATIF

Dans le procès-verbal de cette Assemblée Générale, sous le titre Rapport Moral du Président :

— au paragraphe Indemnités kilométriques, au 4^e alinéa, au lieu de :

— Question écrite posée par M. Aimé **Pasquet** à M. le Ministre des Travaux Publics...

il faut lire :

— Question écrite posée par M. **Tourné** à M. le Ministre des Travaux Publics...

— à la dernière phrase du paragraphe Tableaux d'avancement,

au lieu de :

...il n'apparaît plus qu'il y ait lieu à semblable intervention.

il faut lire :

...il n'apparaît pas qu'il y ait lieu à semblable intervention.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Mardi 5 Mai 1953

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mardi 5 mai 1953, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Filippi**, Secrétaire, **Prot**, Trésorier, **Brandels**, **Cachera**, **Hasson**, **Lerouge**, **Leroy**, **Pavaux**, **Poullain**, **Prud'homme**, **Saillard**, **Tichoux**, **Wahl** et **Wen-nagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Clermont**, Secrétaire Adjoint, **Agard**, **Armengaud**, **Arquié**, **Curet** et **Damian**, Membres.

Assistait à la séance : M. **Bonitzer**.

La séance est ouverte à 9 heures 20.

1°) Adoption des P.V. des précédentes séances.

Le Comité adopte les textes qui lui ont été soumis pour les procès-verbaux des précédentes séances, savoir :

- Réunion du Comité du samedi 21 mars 1953, sans observations ;
- Assemblée Générale Annuelle du dimanche 22 mars 1953, sous réserve de rectifications de petites erreurs matérielles ;
- Réunion du Comité du dimanche 22 mars 1953, sans observations.

2°) Méthodes de travail du P.C.M.

M. **Buteau** rappelle les observations formulées au cours de la dernière Assemblée Générale Annuelle, sur les méthodes de travail du Comité du P.C.M.

Une longue discussion s'engage sur les modifications à apporter aux méthodes de travail actuelles. Le Comité prend finalement les décisions suivantes :

— les Equipes ne seront plus saisies, en règle générale, de l'étude préalable des questions soumises au Comité ; le Chef d'Equipe procédera à cette étude, avec le concours d'un ou plusieurs Rapporteurs spécialisés pour chaque affaire. Le P.C.M. procédera, autant que possible, à la consultation des Camarades au moyen d'avis insérés dans le Bulletin. Les Camarades intéressés par une question pourront être désignés de cette façon comme Rapporteurs ;

— auprès de chaque Chef d'Equipe, un Camarade pourra jouer le rôle de Rapporteur Général, ou celui de Correspondant du Chef d'Equipe auprès du Comité ; ce dernier cas est celui où le Chef d'Equipe n'étant pas lui-même Membre du Comité, il est nécessaire d'assurer une liaison étroite avec le Comité.

Le Comité procède à la désignation d'un certain nombre de Chefs d'Equipe, de Correspondants et de Rapporteurs.

3°) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

— a) M. **Buteau** informe le Comité de l'accord donné par la Fonction Publique aux projets de décret et d'arrêté relatifs notamment à l'obtention de l'indice 550 pour les Ingénieurs Ordinaires, ainsi que des observations faites par le Budget, notamment en ce qui concerne la date à partir de laquelle seront attribués les échelons ainsi créés : cette date serait le 1^{er} janvier 1950, au lieu du 1^{er} janvier 1948. Il indique enfin que le projet de décret remanié par la Direction du Personnel est actuellement soumis au Conseil d'Etat. Le Comité prend acte de ces indications.

— b) Le Comité décide de mettre à l'étude de nouvelles modifications du Statut de 1926 des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, pour ne pas retarder encore indéfiniment l'application de dispositions communes au projet de statut du P.C.M. et des quatre Syndicats et au projet de Statut de l'Administration.

Il décide de commencer par étudier :

— la suppression de Classes des Ingénieurs en Chef et leur remplacement par des échelons ;

— la possibilité de créer et de faire fonctionner dès à présent la Commission Administrative Paritaire ;

étant bien spécifié que le Statut de 1926 ainsi modifié ne devra pas être considéré comme rendant sans objet le Statut définitif. L'étude de ce dernier Statut devra être poursuivie, notamment en ce qui concerne le changement nécessaire de la pyramide hiérarchique.

Le Comité charge respectivement MM. **Cachera** et **Wennagel** des deux études sus-visées.

4°) Reclassement des retraités.

M. **Buteau** donne connaissance au Comité d'un Arrêt du Conseil d'Etat favorable au reclassement des retraités, lorsqu'ont eu lieu des modifications de classes et d'échelons susceptibles de modifier leur situation d'activité. Le Comité invite M. **Wahl**, Chef de l'Equipe Personnel-Statut à suivre cette question et désigne M. **Poullain** comme Rapporteur.

5°) Frais de tournées et indemnités kilométriques.

M. **Buteau** rappelle que le P.C.M. est intervenu récemment pour obtenir un relèvement des taux des frais de déplacement et de remboursement des frais pour utilisation des voitures automobiles

personnelles pour les besoins du Service. Il signale qu'une refonte générale du système de remboursement ainsi que des frais de déplacement et de mission est actuellement à l'étude. Un échange de vues a lieu pour déterminer s'il faut demander un relèvement des taux et des crédits ou s'il suffirait d'obtenir un relèvement des taux. M. **Bonitzer** expose quelle est, à son avis, la position juridique de la question.

Après discussion générale, le Comité charge M. **Bonitzer** de lui présenter un rapport sur cette question.

6°) Réforme administrative.

Le Président signale que le Journal Officiel du 25 avril 1953 a publié deux décrets du 22 du même mois, relatifs à :

— l'établissement d'un inventaire de l'Administration Française,

— la détermination du coût et du rendement des Services.

Le Comité charge M. **Leroy** de suivre ces questions.

7°) Statut des Ingénieurs des Travaux Publics Coloniaux.

M. **Buteau** rappelle que, à la suite d'une étude faite par M. **Armengaud**, le P.C.M. a adressé à M. le Ministre de la France d'Outre-Mer son avis sur le projet de Statut des Ingénieurs des Travaux Publics Coloniaux, dans une lettre datée du 9 mars 1953. Il donne, d'autre part, connaissance au Comité des observations qui viennent de lui être adressées par des Camarades de l'Afrique du Nord sur ce projet. Le Comité constate que ces observations ne sont pas en contradiction avec les termes de cette lettre et décide que celle-ci sera insérée dans le prochain N° du Bulletin du P.C.M.

8°) Affermage de la publicité dans le Bulletin du P.C.M.

Le Président rappelle que le contrat d'affermage de la publicité dans le Bulletin du P.C.M. expire le 31 décembre 1953. Il donne connaissance au Comité des propositions préparées en vue du renouvellement de ce contrat sur des bases un peu différentes.

Le Comité approuve le principe de ces modifications et charge MM. **Buteau** et **Prot** de négocier avec le fermier de la publicité pour la mise en vigueur d'un nouveau contrat en temps voulu.

9°) Centre d'Etudes Supérieur de la Sidérurgie.

M. **Buteau** fait connaître que M. **Bringer** a attiré l'attention de la Direction du Personnel sur

l'intérêt, pour les Ingénieurs, de faire des stages au Centre d'Etudes Supérieur de la Sidérurgie. M. **Wahl** donne, à ce sujet, des indications recueillies par lui dans un récent séjour qu'il a fait aux U.S.A. ; il pense que les stages préconisés peuvent avoir une réelle utilité.

Le Comité décide d'associer le P.C.M. aux suggestions de M. **Bringer**.

La séance est levée à 13 heures, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le mardi 2 juin 1953, en deux séances, l'une à 9 heures précises, l'autre au commencement de l'après-midi du même jour.

Le Secrétaire,
Filippi.

Le Président,
L. Buteau.

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

Séance du Mardi 5 Mai 1953

Le Sous-Comité de la Section Pontes et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le mardi 5 mai 1953, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Filippi**, Secrétaire, **Brandeis**, **Cachera**, **Hasson**, **Lerouge**, **Leroy**, **Pavaux**, **Prot**, **Prud'homme**, **Salllard**, **Tichoux**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Agard**, **Armengaud**, **Arquidé**, **Curet**, Membres.

M. **Bonitzer** assiste à la séance, qui est ouverte à 13 heures.

1°) Adoption des P.V. des précédentes séances.

Le Sous-Comité adopte sans observations le texte qui lui a été proposé pour les procès-ver-

baux des séances tenues les samedi 21 et dimanche 22 mars 1953.

2°) Génie Rural.

M. **Buteau** donne connaissance d'une note qu'il a reçue du Syndicat des Ingénieurs du Génie Rural, annonçant la création d'emplois de ce Corps en Algérie.

La séance est levée à 13 heures 15, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Pontes et Chaussées aura lieu le mardi 2 juin 1953, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,
Filippi.

Le Président,
L. Buteau.

Le local réservé aux INGÉNIEURS DE PASSAGE à Paris se trouve dans la Bibliothèque du Ministère (Escalier I, premier étage au-dessus de l'Entresol, pièce n° 92. Téléphone LITtré : 38.47). Accès par la cour du Ministre.

Mutations, Promotions et Décisions diverses concernant les Corps d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

Ont été nommés Chevaliers dans l'Ordre de la Légion d'Honneur MM. André **Bonafos**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Salon-de-Provence et Michel **Pfaff**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Bordeaux (Décret du 15 janvier 1953. J.O. du 20 janvier 1953).

M. Michel **Benoist**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Rouen, a été nommé Chevalier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, au titre du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (Décret du 23 février 1953. J.O. des 23 et 24 février 1953).

M. Jean-Pierre **Fontaine**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Conseiller Technique au Cabinet du Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, a été nommé Membre de la Commission d'Agrément des Plans Types, créée audit Ministère (Arrêté du 12 mars 1953. J.O. du 13 mars 1953).

Ont été nommés Membres de la Commission d'Etudes créée, au Commissariat Général au Plan, des plans de modernisation et d'équipement de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc, MM. **Gosselin**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées et René **Martin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées (Arrêté du 17 mars 1953. J.O. du 18 mars 1953).

M. Emile **Baseilhac**, Ingénieur en Chef des Mines, est maintenu en Service détaché, pour une période de cinq ans, à compter du 1^{er} mars 1953, auprès des Charbonnages de France, pour occuper les fonctions de Directeur Général de cet Organisme (Arrêté du 10 février 1953. J.O. du 19 mars 1953).

M. Pierre **Joubert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été promu au grade d'Ingénieur Général des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, à compter du 31 décembre 1952 (Décret du 16 mars 1953. J.O. du 19 mars 1953).

M. Marcel **Mary**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées démissionnaire sur sa demande, a été nommé Ingénieur en Chef Honoraire des Ponts et Chaussées (Arrêté du 9 mars 1953. J.O. du 20 mars 1953).

M. Jacques **Vasseur**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Havre, a été mis, pour cinq ans, à compter du 1^{er} avril 1953, en Service détaché, à la disposition du Ministère des Affaires Etrangères, pour être affecté au Service des Travaux

Publics de la Résidence de France au Maroc (Arrêté du 7 mars 1953. J.O. du 29 mars 1953).

M. Jacques **Michel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en Service détaché auprès du Ministère de la France d'Outre-Mer, est réintégré dans les cadres de l'Administration des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (Arrêté du 16 mars 1953. J.O. du 29 mars 1953).

M. Bernard **Gaspard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été chargé, à compter du 1^{er} avril 1953, de l'Inspection Générale des Bases Aériennes en A.O.F. et A.E.F. (Arrêté du 9 mars 1953. J.O. du 29 mars 1953).

M. André **Boullouche**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été mis, à compter du 1^{er} avril 1953, à la disposition du Secrétariat d'Etat à l'Air, pour être chargé de la Direction du Service de l'Infrastructure, en remplacement de M. **Long-Depaquit** (Arrêté du 12 mars 1953. J.O. du 29 mars 1953).

Ont été promus ou nommés dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur, au titre du Ministère des Affaires Etrangères (Décret du 24 mars 1953. J.O. du 2 avril 1953) :

— au grade d'Officier, M. Philippe **Schereschewsky**, Ingénieur en Chef des Mines, représentant aux Etats-Unis des Charbonnages, du Gaz et de l'Electricité de France et du Comptoir des Phosphates d'Afrique du Nord ;

— au grade de Chevalier : M. Henri **Surleau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Casablanca.

MM. **Stahl**, Inspecteur Général, **Prot** et **Robinson**, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, ont été désignés, pour une période de trois ans, à compter du 11 février 1953, pour représenter le Ministre des Travaux Publics au sein du Conseil d'Administration de l'Association Française des Ponts et Charpentes (Arrêté du 23 mars 1953. J.O. du 2 avril 1953).

MM. **Frontard**, **Outrey**, **Wahl**, **Naud**, Marcel **Boutet**, Inspecteurs Généraux, **Duriez**, **Prot** et **Robinson**, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, ont été nommés Membres de la Commission de Normalisation, dont M. **Frontard** est le Président et M. **Prot** le Secrétaire (Arrêté du 25 novembre 1952. J.O. du 4 avril 1953).

M. Marcel **Fuzeau**, Ingénieur des Ponts et

Chaussées à Libourne, a été affecté, à compter du 1^{er} avril 1953, à la résidence de Bordeaux, à l'Arrondissement du Nord du Service des Ponts et Chaussées de la Gironde, en remplacement de M. **Faisandier** (Arrêté du 7 avril 1953. J.O. du 15 avril 1953).

M. André **Servière**, Ingénieur des Mines à Paris et M. Jean **Thénaut**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Brazzaville ont été nommés Chevaliers de la Légion d'Honneur, au titre du Ministère de la France d'Outre-Mer (Décret du 31 mars 1953. J.O. du 16 avril 1953).

M. Achille **Lazard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été maintenu en Service détaché auprès de la S.N.C.F. pour une nouvelle période de cinq ans, à compter du 15 novembre 1952 (Arrêté du 20 avril 1953. J.O. du 24 avril 1953).

M. Henri **Gilbert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été chargé, à compter du 16 avril 1953, des Services de Navigation (Seine, Marne, Yonne) précédemment assurés par M. **Gaspard** (Arrêté du 16 avril 1953. J.O. du 26 avril 1953).

M. Albert **Long-Depaquit**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été chargé, à la résidence de Paris, à compter du 16 avril 1953, des fonctions d'Ingénieur en Chef Adjoint à l'Ingénieur en Chef du Service de la 2^e Section de la Navigation de la Seine (Arrêté du 16 avril 1953. J.O. du 26 avril 1953).

M. Pierre **Guinvarc'h**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été maintenu, pour une nouvelle période de cinq ans, à compter du 16 février 1953, en Service détaché auprès de la Préfecture de la Seine (Arrêté du 17 avril 1953. J.O. du 26 avril 1953).

M. Jean-Pierre **Poinier**, Ingénieur des Mines nouvellement promu, a été placé, pour une période de cinq ans, à compter du 1^{er} octobre 1952, en Service détaché près du Bureau Minier de la France d'Outre-Mer, Direction locale de Dakar (Arrêté du 20 avril 1953. J.O. du 24 avril 1953).

M. Claude **Chazy**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Valenciennes, a été affecté, à compter du 1^{er} mai 1953, au Service du Port Autonome du Havre, en remplacement de M. **Vasseur** (Arrêté du 20 avril 1953. J.O. du 29 avril 1953).

M. Georges **Maurin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Colmar, a été désigné, à compter du 1^{er} mai 1953, comme Directeur de la Mission des Grands Travaux Aéronautiques en zone Française d'Occupation, en remplacement

de M. **Stahl** (Arrêté du 23 avril 1953. J.O. du 5 mai 1953).

M. Paul **Aussure**, Ingénieur des Mines à Bordeaux, a été chargé du Sous-Arrondissement Minéralogique de Metz-Nord (Arrêté du 28 avril 1953. J.O. du 10 mai 1953).

M. Maurice **Kirchner**, Ingénieur des Mines à Caen, a été chargé du Sous-Arrondissement Minéralogique de Nancy-Nord (Arrêté du 28 avril 1953. J.O. du 10 mai 1953).

M. **Stahl**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, a été nommé, à compter du 1^{er} mai 1953, Directeur du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. Marcel **Boutet** (Arrêté du 23 avril 1953. J.O. du 14 mai 1953).

M. Charles **Charreton**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Tunis a été affecté, à compter du 1^{er} juillet 1953, au Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Seine-Inférieure (Arrondissement Spécial) (Arrêté du 24 avril 1953. J.O. du 14 mai 1953).

M. Emile **Breure**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Agen, a été chargé, à compter du 1^{er} octobre 1952, en plus de ses attributions actuelles, de l'intérim de l'Arrondissement Nord du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du département de Lot-et-Garonne (Arrêté du 27 avril 1953. J.O. du 14 mai 1953).

M. Henry **Deschènes**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Havre a été désigné, à compter du 1^{er} avril 1953, pour remplacer, en cas d'absence, le Directeur du Port Autonome du Havre, dans les conditions prévues par l'Article 16 du Décret du 25 avril 1937 (Arrêté du 28 avril 1953. J.O. du 14 mai 1953).

M. Lucien **Marme**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Bar-le-Duc, a été chargé, à compter d'une date qui sera fixée ultérieurement, de l'Arrondissement de l'Ouest du Service Ordinaire du département de l'Indre, à la résidence du Blanc (Arrêté du 28 avril 1953. J.O. du 14 mai 1953).

M. **Blum-Picard**, Ingénieur Général des Mines à Paris, a été désigné comme Président du Conseil d'Administration des Mines Domaniales de Poisse d'Alsace (Décret du 15 mai 1953. J.O. du 19 mai 1953).

M. Vincent **Bauzil**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en service à la Direction des Travaux Publics du Maroc, a été promu au grade d'Officier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur (Décret du 18 mai 1953. J.O. du 21 mai 1953).

NAISSANCES.

Christine, Claire, Laurence, Agnès et Jean-Marie **Rousselin** font part de la naissance, à Paris, le 21 avril 1953, de leur petit frère **Alain**, sixième enfant de notre Camarade Michel **Rousselin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, détaché à la France d'Outre-Mer.

Christine **Joneaux** fait part de la naissance, à Porto-Novo, le 26 avril 1953, de sa petite sœur **Micheline**, deuxième enfant de notre Camarade René **Joneaux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service au Dahomey.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

MARIAGE.

Notre Camarade Henri **Curet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Pau, fait part du mariage de Mademoiselle Jacqueline **Curet**, sa fille, avec M. André **Mathieu**. La bénédiction nuptiale a été donnée en l'Eglise de Ciboure le mardi 7 avril 1953.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

DÉCÈS.

Notre Camarade André **Bollard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Draguignan, fait part de la mort de son beau-frère, M. Antoine **Rosary**, Professeur au Collège Claude-Bernard à Villefranche-sur-Saône, où il est décédé acciden-

tellement le 5 avril 1953 et où ont eu lieu les obsèques le 8 du même mois.

Notre Camarade Alfred **Margaine**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite, Membre Honoraire du Parlement, Ancien Sous-Secrétaire d'Etat à Paris, est décédé le 17 avril 1953. Ses obsèques ont eu lieu le 22 du même mois à Rochecorbon (Ille-et-Vilaine).

Notre Camarade Emile **Jeannin**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à La Noue, par La Ferté-Imbault (Loir-et-Cher), y est décédé le 17 avril 1953. Les obsèques y ont eu lieu le 21 du même mois.

Mademoiselle **Gervet** fait part de la mort de son Père, notre Camarade Pierre-Marcel **Gervet**, Ingénieur en Chef Honoraire des Ponts et Chaussées à Libourne, où il est décédé le 19 avril 1953.

Madame **Rosier** fait part de la mort de son Mari, notre Camarade Pierre **Rosier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Montargis, où il est décédé le 8 mai 1953 et où ont eu lieu ses obsèques le 11 du même mois.

Madame **Bailly** fait part de la mort de son Mari, notre Camarade Pierre **Bailly**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Blois, où il est décédé le 14 mai 1953. Les obsèques ont eu lieu dans la plus stricte intimité à Angoulême.

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

Premier Congrès International des Ingénieurs

(ROME — OCTOBRE 1953)

La Fédération Internationale des Associations Nationales d'Ingénieurs (F.I.A.N.I.) organise au premier Congrès International des Ingénieurs, qui aura lieu à Rome, du 8 au 11 octobre 1953, sous le Haut Patronage de M. le Président de la République Italienne.

Ce Congrès, ayant pour thème « La préparation de l'Ingénieur à son rôle dans la Société », aura le programme suivant :

- Jeudi 8 octobre, séance solennelle d'ouverture;
- Vendredi 9 octobre, séance de travail; rapports et discussion sur la préparation de l'Ingénieur à son rôle dans : l'échelle de la profession, l'économie, l'administration publique, la structure sociale de la Nation; cette séance sera suivie d'une réception au Capitole;
- Samedi 10 octobre, séance de travail: rapports et discussion sur la préparation de l'Ingénieur à son rôle dans le cadre de l'ensemble des professions et dans la vie internationale;

cette séance sera suivie de l'Assemblée Générale de la F.I.A.N.I.;

- Dimanche 11 octobre, séance solennelle, conclusions et vœux du Congrès.

Un programme de voyages de trois ou quatre jours immédiatement après le Congrès :

- de Rome à Venise avec visites artistiques à Ombrie et Ravenne et visites techniques d'installations hydro-électriques notamment;
- de Rome à Milan, avec visites artistiques à Volterra, Firenze et Bologne et visites techniques;
- de Rome à Torino avec visites artistiques à Pisa et Genova et visites techniques (industries sidérurgiques, navales et automobiles);
- de Rome à Rome, avec visites artistiques à Naples et Amalfi et visites techniques (industrialisation de l'Italie du Sud).

Pour tous renseignements concernant ce Congrès, s'adresser au **Secrétariat Italien du Congrès (A.N.I.A.I.)**, 90 Via Delle Terme, Rome.

BIBLIOGRAPHIE

Annuaire du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (M.R.U.).

Le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme compte publier pour juillet prochain la première édition de son Annuaire.

Cette publication contiendra des renseignements sur tous les Services de l'Administration Centrale, les Services Extérieurs (Délégués Départementaux et Interdépartementaux), les adresses des Fédérations Nationales des Sinistrés, des Associations adhérentes à la Fédération Nationale des Associations Professionnelles des Industriels et Commerçants Sinistrés de Guerre.

Les souscriptions sont reçues uniquement par la Société **Publicifa**, 9, rue Scribe à Paris 9^e, au prix de 1.695 francs franco de port et taxes (Compte de Chèques Postaux Paris 1.597-66).

*
**

La Méthode de Cross et le calcul pratique des constructions hyperstatiques, théorie et applications par P. **Charon**, Ingénieur des Arts et Manufactures.

Un volume 16,5 x 25, 304 pages, 260 figures et de très nombreux tableaux 3.800 fr.

La méthode de Cross a apporté une véritable révolution dans l'étude des constructions hyperstatiques, en permettant de remplacer par des calculs simples et rapides donnant des résultats rigoureux, les calculs souvent inextricables et toujours très longs auxquels conduisaient les méthodes classiques de la résistance des matériaux.

L'ouvrage de M. **Charon** expose, pour la première fois, la théorie de Cross en partant de notions familières à tous les Ingénieurs, à savoir les équations de Bresse. Il est conçu de manière à permettre l'application immédiate de la théorie à toutes les constructions hyperstatiques, depuis le portique simple jusqu'au gratte-ciel ; cette application immédiate est possible, que les constructions soient composées de poutres droites ou courbes, que les sections soient constantes ou variables, que les charges soient fixes ou mobiles.

Les progrès réalisés, au cours de ces dernières an-

nées, en Amérique, en France, en Allemagne, en Italie, dans l'application de la méthode de Cross — notamment dans les cas où il y a déplacement des nœuds — sont exposés sous une forme qui en rend la compréhension très facile.

L'ouvrage constitue donc un document très complet et mis à jour, sur les immenses possibilités ouvertes par la méthode de Cross. De très nombreux exemples, entièrement traités et choisis parmi les cas les plus courants, permettent d'appliquer sans hésitation les méthodes exposées. C'est donc un livre indispensable à tous les Ingénieurs qui étudient les constructions hyperstatiques en béton armé et en charpente métallique, à tous les Directeurs d'entreprises soucieux du rendement de leur bureau d'études et à tous ceux qui utilisent les méthodes de calcul des constructions hyperstatiques.

EXTRAIT DE LA TABLE DES MATIÈRES

Constructions hyperstatiques constituées de poutres droites de section constante — Méthode de Cross — Nœuds fixes ; déplacement des nœuds ; constructions symétriques ; portiques à traverse brisée ; cadres rectangulaires ; poutres vierendeel ; variations de température — Méthode Cross-Grinter-Zaytzeff — Méthode Cross-Kammüller — Méthode Cross-Cocchi — *Constructions hyperstatiques constituées de poutres droites de section variable* — *Constructions hyperstatiques comprenant des poutres courbes* — *Etude des gratte-ciel* — Méthodes d'avant-projet et projets définitifs.

COMMANDES

Les commandes doivent être adressées à votre libraire ou à M. le Directeur des Editions Eyrolles, 61, boulevard Saint-Germain, Paris-5^e. Elles doivent être accompagnées de leur montant en mandat-poste, chèque bancaire sur Paris ou chèque postal (C.C.P. : Paris 1524-75) ou peuvent être faites contre remboursement. Au prix des livres, doivent être ajoutés les frais de port et d'emballage, soit 10 % pour la France et les Colonies (*minimum* : 55 francs).

Prière de rappeler la commande au dos des mandats-cartes ou chèques postaux.

AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES

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

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

Association Française des Ponts et Charpentes

BULLETIN N° 43 — AVRIL 1953

I. — INFORMATIONS GÉNÉRALES

Assemblée générale de l'A.F.P.C.

L'Assemblée générale ordinaire de l'Association s'est tenue le 2 mars 1953 en l'Hôtel des Ingénieurs Civils, 19, rue Blanche, à Paris, sous la présidence de M. Grelot.

Le nombre des membres présents ou représentés s'élève à 106, le quorum (49) étant atteint, la séance est ouverte à 10 heures 45.

Le Président donne lecture du rapport du Conseil d'Administration sur l'exercice 1952, rapport reproduit en annexe qui résume l'activité de l'Association pendant l'année écoulée.

Le Trésorier présente ensuite son rapport sur la situation financière de l'Association. Le compte de profits et pertes fait apparaître un solde créditeur de 309.000 francs environ qui ne couvre pas entièrement le coût de l'impression du Bulletin annuel 1952 (390.000 francs environ) dont le règlement n'est pas encore effectué. Il n'est pas proposé de modifications du taux des cotisations pour 1953, une augmentation pouvant être évitée si le nombre des membres de l'Association continue à s'accroître notablement.

Il est ensuite procédé à l'élection au scrutin secret de 8 membres du Conseil d'Administration en remplacement des 8 membres dont le mandat est arrivé à expiration.

50 bulletins de votes ont été adressés avant l'Assemblée et 26 sont recueillis en séance.

Sont élus Membres du Conseil pour les exercices 1953-1954-1955 :

S.N.C.F. : MM. Cassé, Lazard.

Entrepreneurs de Constructions Métalliques de France :
MM. Dunoyer, Lorin.

Constructeurs en Ciment Armé de France :
MM. Kahn, Lossier.

Société des Ingénieurs Civils de France :
MM. Baudet, Fougea.

L'ordre du jour étant épuisé et les Membres de l'Assemblée n'ayant ni question à poser ni proposition à présenter, le Président déclare close l'Assemblée générale ordinaire et ouvre la séance de l'Assemblée générale extraordinaire.

Assemblée générale extraordinaire.

Le nombre des Membres présents ou représentés s'élève à 106, le quorum (98) est atteint et l'Assemblée peut délibérer valablement.

Le Président expose que les statuts actuels de l'Association ne permettent pas d'admettre des Ingénieurs étrangers de formation française exerçant dans des pays où n'existe pas de groupement national de l'A.F.P.C., non plus que des Ingénieurs étrangers exerçant en France. Aussi le Conseil a-t-il envisagé, pour ces étrangers, la possibilité de faire partie de l'A.F.P.C. au titre de membres associés.

Après une discussion à laquelle prennent part divers Membres de l'Assemblée, l'Assemblée approuve à l'unanimité les nouveaux textes ci-après des articles II et V.

Article II. — Membres et correspondants.

Peuvent être Membres de l'Association :

1°) Les savants, les Ingénieurs et Constructeurs français, les entreprises, sociétés ou offices français qui adhèrent aux présents statuts.

2°) Les Délégués des Administrations publiques et des Collectivités qui la subventionnent.

Peuvent d'autre part être admis à faire partie de l'Association, à titre de « correspondants » :

Les savants, les Ingénieurs et Constructeurs étrangers, les entreprises et sociétés étrangères qui adhèrent aux présents statuts.

Les Membres et les correspondants doivent être agréés par le Conseil d'Administration.

Le titre de... (le reste sans changement).

Article V. — Ressources.

Les ressources de l'Association se composent :

1°) Des cotisations de ses membres et de ses correspondants fixées à :

— Pour les membres et les correspondants autres que les Délégués, à 800 francs par an ; cette cotisation peut être relevée dans la limite d'un maximum de 1.000 francs par an par l'Assemblée générale ordinaire des membres de l'Association, sur la proposition du Conseil d'Administration.

— Pour les membres et les correspondants collectifs (entreprises, sociétés, organismes) au minimum cinq fois le montant de la cotisation individuelle.

2°) Des subventions... (le reste sans changement).

Article XII. — Démission.

Cessent de faire partie de l'Association :

1°) Les membres et les correspondants qui ont donné leur démission par lettre recommandée adressée au Président.

2°) (sans changement).

3°) (sans changement).

4°) Les membres et les correspondants démissionnaires sont tenus au paiement de la cotisation de l'année en cours lors de leur démission.

Voyage annuel de l'A.F.P.C.

Le voyage annuel de l'A.F.P.C. aura lieu cette année les jeudi 21 et vendredi 22 mai 1953, dans la Vallée de la Loire.

Visite des Ateliers Baudin à Châteauneuf-sur-Loire.

Visite des ponts ou chantiers de ponts d'Orléans, Châteauneuf, Amboise, Saumur, Gennes, Saint-Mathurin, Angers, Varades, Ancenis.

Les dames intéressées par la partie touristique du voyage pourront se joindre à la tournée.

Des bulletins d'inscription ont été adressés aux membres de l'A.F.P.C.

Bulletin annuel 1952 A.F.P.C. — Errata.

Page 7, lignes 18, 19, 20, il faut lire :

Fauconnier — Directeur des Services Techniques de la Régie Autonome des Transports Parisiens, 2, boulevard Diderot, Paris (12°).

Page 11, lignes 38 et 39, il faut lire :

Demulder et Gajac (Etablissements), 61, rue de Paris, Saint-Etienne du Rouvray (Seine-Inférieure).

II. — INFORMATIONS TECHNIQUES

Travaux du Comité Technique.

Comité de Janvier.

Programme de recherches A.F.P.C.

Au cours de la dernière réunion, il avait été décidé que les Membres du Comité ayant à proposer des recherches dans le cadre du programme A.F.P.C., les présenteraient dans de courtes notes soulignant l'intérêt de ces recherches pour l'amélioration de l'économie et la sécurité des constructions.

MM. **Goelzer, Lazard** et **Lorin** remettent au Président les notes qu'ils ont préparées.

A la lecture de ces trois notes succède un large échange de vues, notamment sur les possibilités actuelles d'obtenir de la sidérurgie, à des prix acceptables, des aciers d'une qualité définie répondant bien aux besoins des utilisateurs.

Il est finalement convenu que le Secrétaire préparera pour la prochaine séance, un tableau constituant l'ébauche du programme A.F.P.C. où seront classées, suivant les chapitres adoptés au cours de la dernière séance, les propositions précises de recherches suggérées par les Membres du Comité au cours des dernières séances.

Questions diverses.

M. **Lebelle** signale qu'en vue de la réalisation d'essais prolongés, difficiles à réaliser au Laboratoire, il étudie la construction d'une plateforme : des possibilités d'ancrage seraient aménagées en de nombreux points permettant ainsi de soumettre des éléments importants de béton armé à des chargements très divers.

M. **Dunoyer** insiste sur les confusions qui entachent les discussions du fait de l'emploi d'un même terme pour dénommer des phénomènes très différents : le terme de cohésion aurait au moins 3 sens suivant qu'il est employé par des spécialistes de la constitution des cristaux, de la structure des métaux ou de la construction métallique. Un aménagement de la terminologie s'impose aussi bien sur le plan national que sur le plan international. Le Président espère que la publication d'une norme française et les études envisagées sur la déformation des solides par un groupement de Chefs de Laboratoire d'essai pourront aider aux progrès de la question.

Comité de Février.

Programme des recherches à entreprendre en matière de Ponts et Charpentes.

Le Président a cherché à rassembler méthodiquement les sujets des diverses recherches qui ont été proposées par les Membres du Comité et de celles qui figurent dans les diverses conclusions du Congrès de Cambridge.

Le résultat de ce travail a été communiqué aux Membres du Comité en leur demandant :

1°) de proposer les additions, suppressions, regroupements, modifications diverses qu'il leur paraîtrait utile d'apporter à la rédaction ;

2°) d'indiquer quel serait à leur avis l'ordre d'urgence dans lequel il conviendrait d'aborder ces différentes recherches ;

3°) de présenter des suggestions sur les façons dont les recherches les plus urgentes pourraient être entreprises.

La lecture du programme donne lieu à de nombreuses interventions, au cours desquelles diverses additions ou modifications sont décidées.

Le Président demande alors aux Membres du Comité de donner leur avis sur l'urgence relative des recherches préconisées et sur les délais d'aboutissement. Il propose de noter d'abord les recherches déjà engagées ou sur le point d'être engagées par divers organismes.

Les recherches suivantes entrent dans ces catégories :

I. — Définition des sollicitations.

Sollicitations statiques provoquées par le vent (Commission permanente de recherches concernant les effets mécaniques du vent et de la neige sur les constructions, du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment).

II. — Matériaux — Définition — Choix et contrôle de la qualité — Prix.

1. — Essais susceptibles de caractériser l'aptitude d'un métal à l'emploi en construction soudée (Institut de Soudure et Chambre Syndicale des C.M.).

Essais en France sur de nouvelles qualités d'acier (Aciéries de Longwy et Chambre Syndicale des C.M.).

2. — Essais de torsion en vue de la détermination de la courbe intrinsèque du béton (Chambre Syndicale du béton armé).

Essais de béton sous charges voisines de la rupture longtemps maintenues (S.N.C.F.).

Retrait, fluage et relaxation des bétons (Chambre Syndicale du béton armé. Laboratoire des T.P.. S.N.C.F.).

Essais de corrosion des ciments au Havre et à Marseille (M. **Prot**).

3. — Recherches sur les aciers pour précontrainte (Chambre Syndicale du Béton armé et Laboratoire des Travaux Publics).

III. — Liaison des matériaux.

1. — Liaison des pièces entre elles compte tenu de l'adhérence (Chambre Syndicale du B.A.).

3. — Essais sur soudures d'angle (Chambre Syndicale des C.M. et Institut de Soudure).

4. — Adhérence des aciers dans les pièces tendues en béton armé (Chambre Syndicale du B.A. — S.N.C.F.).

IV. — Ouvrages et éléments d'ouvrages — Contraintes et déformations.

1. — Essais de déversement de poutres métalliques (Chambre Syndicale des C.M.).

3. — Observations sur ouvrages mixtes (Chambre Syndicale C.M.).

Essais sur l'influence de l'armature sur la résistance des poteaux en béton armé (Chambre Syndicale du B.A.).

Essais sur poutres en béton précontraint à deux taux très élevés (S.N.C.F.).

V. — Sécurité.

1. — Définition rationnelle d'un coefficient de sécurité (M. Prot).

3. — Etude statistique des différentes causes de ruine des ouvrages (Bureau Sécurité).

VI. — Normes — Règlements — Cahiers des Charges.

3. — Nouveau Cahier des Charges pour l'exécution de constructions en béton armé ou en béton précontraint (S.N.C.F.).

Le Président demande aux représentants des Chambres Syndicales et Administrations intéressées, d'une part de revoir la liste ci-dessus des études entreprises ou à entreprendre incessamment et de proposer les modifications ou compléments utiles, d'autre part, de rechercher dans le programme général les questions qui seraient à classer en première urgence avec l'indication des moyens et des délais à envisager pour les mener à bien.

ANNEXE au Bulletin n° 43 d'avril 1953.

Rapport du Conseil d'Administration sur l'exercice 1952 présenté par M. Grelot, Président de l'A.F.P.C.

L'année 1952 a vu disparaître l'un de nos Membres, M. Méric, Directeur Général des Etablissements Saint-Sauveur à Arras et Président du Groupement des constructeurs métalliques de la Région du Nord, décédé accidentellement. Hautement estimé dans sa profession, il ne l'était pas moins de ses concitoyens qui l'avaient choisi pour présider plusieurs assemblées et sociétés dont la diversité témoignait à la fois de l'attention qu'il portait aux questions d'intérêt général et de son dévouement.

Il avait été élu maire d'Arras en janvier 1944, à un moment particulièrement critique de la dernière guerre.

Nous prions sa famille de trouver ici nos sincères condoléances.

L'événement marquant de l'année 1952 a été, pour notre Association, sa participation à Cambridge au 4^e Congrès de l'Association internationale des Ponts et Charpentes. Nous avons signalé, l'année dernière, l'importante activité qu'avaient manifesté nos Membres dans la préparation des études destinées à ce Congrès. La participation française y a été très remarquable, tant par son abondance que par sa qualité.

Sur 20 sujets proposés, répartis en 6 thèmes par les organisateurs, 18 ont été traités par les Congressistes en 53 communications ; 13 d'entre elles étaient dues à nos Collègues, soit très sensiblement le quart, ce qui représente une proportion remarquable, puisque les représentants de 22 nations différentes participaient à ce Congrès. Parmi les 40 Membres de notre Association qui assistaient au Congrès, plusieurs prirent part, en outre, aux discussions, ou présentèrent des communications verbales ; l'un d'entre nous présida l'une des séances et un autre fut Rapporteur de l'un des thèmes étudiés.

L'abondance des Mémoires présentés était telle que

certaines ne purent qu'être publiés dans les 11^e et 12^e Volumes de Mémoires de l'Association internationale des Ponts et Charpentes : 6 études françaises y figurent.

Cette production scientifique et technique représente un effort considérable, dont les auteurs doivent être spécialement remerciés ; les Ingénieurs français n'auraient sans doute pas pu parvenir à un semblable résultat sans le travail de prospection et de coordination fait par l'Association et plus particulièrement par son Comité Technique, qui s'étaient déjà préoccupés, vous le savez, de l'élaboration des thèmes qui devaient être discutés au Congrès et avaient pu faire accepter des sujets qui sont l'objet de nos préoccupations.

Il semble que nos efforts et notre utilité rencontrent une plus large compréhension active que par le passé, à en juger par le nombre de nos adhérents : au 31 décembre 1952, nous comptons 110 Membres individuels, et 81 Membres collectifs, soit au total 191, alors qu'il y a un an, nous n'étions que 92 Membres individuels et 73 Membres collectifs, soit 165 Membres au total ; l'accroissement est donc de 26 Membres, soit près de 15,8 %.

Depuis l'année 1947, notre effectif total a plus que doublé.

Il faut, semble-t-il, attribuer ce fait à deux causes principales, qui sont les manifestations de notre activité :

- la publication d'un Bulletin, maintenant annuel,
- le voyage d'études, également annuel.

Le Bulletin de 1952 est paru vers la fin de l'année et, comme l'année dernière, il a été largement diffusé hors de notre Association, dans toutes les Entreprises et chez les Ingénieurs qui devraient, pensons-nous, s'intéresser de plus près à nos travaux, ou tout au moins, aux questions qui en font l'objet. On y trouve, outre les renseignements concernant l'A.F.P.C. et l'A.I.P.C., l'indication de recherches théoriques ou de travaux sélectionnés, faits par nos Collègues des deux Associations, qui peuvent utilement servir de guide aux esprits curieux de nouveautés scientifiques et techniques.

Le voyage annuel a eu lieu les 6 et 7 juin, dans la Vallée de la Seine, à l'aval de Paris ; nous avons invité des groupements étrangers de l'A.I.P.C. à y participer et 30 de nos Collègues belges, luxembourgeois, néerlandais et suisses s'étaient joints à nous. Outre les 14 ponts récemment construits ou en cours de construction de Bezons à Rouen, dont les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées avaient tenu à faire la présentation, les visiteurs ont pu voir les nouvelles usines Renault à Flins, en pleine activité dans les parties terminées, tandis que les travaux de construction se poursuivent ailleurs, suivant des procédés originaux ; à Rouen, ils ont visité un immeuble d'habitation du M.R.U., pris connaissance du projet de la Cité Verte, auquel il appartient, visité les Ateliers des Entreprises métropolitaines et coloniales qui ont construit le pont Corneille ; le chantier de réparation de la cathédrale de Rouen a également retenu leur attention.

Un autre voyage d'études organisé par la Chambre Syndicale des Constructeurs en ciment armé a eu lieu en Allemagne ; son objet était la visite des chantiers de construction des ponts en béton précontraint construits par encorbellement à Worms et à Karlstadt, ainsi que diverses constructions à Mannheim, Francfort et Cologne. Nous remercions la Chambre Syndicale d'y avoir invité de nombreux représentants de l'A.F.P.C.

Le Conseil d'Administration s'est réuni 6 fois au cours de 1952 et une bonne partie des séances a été consacrée à la préparation du Congrès de Cambridge.

Il a commencé également un échange de vues important avec le Secrétariat de l'A.I.P.C., au sujet de la publication d'un bulletin d'analyse et la confection de fiches bibliographiques concernant les publications scientifiques et techniques susceptibles de nous intéresser, publiées dans les différents pays. On sait combien les questions de documentation préoccupent actuellement tous ceux qui ont le désir de connaître les progrès réels réalisés dans une branche quelconque de nos connaissances et quelles difficultés elles soulèvent, même si l'on se cantonne dans le domaine national. Ces difficultés sont considérablement accrues dans le domaine international, puisqu'il s'agit d'abord de sélectionner, ce qui est particulièrement délicat.

La question a été étudiée dans son ensemble par notre Conseil d'Administration, puis dans ses détails, par le Comité Technique, ainsi que nous l'avons indiqué l'année dernière ; nous avons pu ainsi reconnaître que l'établissement de la documentation en cause est matériellement réalisable et nous avons le ferme espoir de la voir aboutir. Nous suivons la question de très près et nous pensons que les bases de cette documentation pourront être établies, à notre satisfaction, au cours de la prochaine réunion du Comité permanent de l'A.I.P.C. qui aura lieu au mois de juin prochain.

Le Bulletin bi-mensuel vous a tenu régulièrement au courant des travaux du Comité technique, dont l'activité ne se ralentit pas ; le champ de ces travaux est évidemment illimité. Les échanges de vue qui se poursuivent depuis plusieurs années au sein du Comité l'ont conduit à rechercher, dans le sens de l'expérimentation, l'amélioration des conditions d'emploi des matériaux. La première question qui se pose est de les mieux connaître en eux-mêmes, puis de mieux préciser leurs conditions d'emploi, dans les différents types de construction, enfin d'étudier les systèmes de construction eux-mêmes par la méthode expérimentale. C'est un ensemble très vaste, qui englobe des essais de recherche et des essais de vérification, soit dans les laboratoires, soit sur les chantiers, soit enfin sur les ouvrages achevés.

Cette œuvre de longue haleine exigeait d'abord l'élaboration d'un programme d'ensemble, à partir duquel il sera possible d'établir, d'après l'ordre d'urgence résultant de l'état d'avancement des techniques et d'après les possibilités matérielles, des séries de programmes plus détaillés, touchant les divers points retenus.

Les travaux du Comité technique relatifs au programme d'ensemble ont été très poussés en 1952 et nous espérons que la présente année verra la mise en route des réalisations correspondantes.

Leur importance dépassera nécessairement les possibilités propres de notre Association ; aussi comptons-nous nous rapprocher davantage, à cette occasion, d'autres groupements pour utiliser tous les laboratoires susceptibles de s'intéresser à ces questions, tous les groupements professionnels qu'elles touchent au premier chef et même l'Administration des Travaux Publics, qui suit de près, en particulier, les progrès réalisés dans la technique des ponts et des charpentes.

Ses règlements techniques vieillissent par la force des choses ; des retouches leur sont apportées d'une manière continue et bien souvent, pour ainsi dire, par accord tacite entre les constructeurs et les Ingénieurs de l'Etat ; nous pensons que les recherches que nous avons en vue permettront des mises aux points nécessaires, basées sur le grand souci d'adaptation aux réalités expérimentales qui, associé au point de vue économique est, semble-t-il, l'un des traits dominants des Ingénieurs de la présente génération.

Certains ont des préoccupations semblables sur un plan plus vaste ; le besoin leur apparaît d'une coordination internationale des recherches concernant les ponts et les charpentes. Cette émulation ne peut qu'inciter les chercheurs à mieux faire ; mais la réalisation de cette idée présente évidemment de grandes difficultés. Aussi, elle ne doit pas ralentir nos efforts sur le plan national et l'organisation que nous aurons à réaliser viendra s'insérer tout naturellement et beaucoup plus aisément dans le domaine international, sous l'égide de l'A.I.P.C. : nous pourrions lui apporter, encore une fois, des idées constructives précises, parce que nous aurons su résoudre la question dans le domaine national. Le succès que rencontre, pour un objet voisin, la « Réunion des Laboratoires d'essai et de recherches » permet cependant de bien augurer de l'avenir.

Nous avons enfin donné, au cours de 1952, en collaboration avec d'autres groupements, quelques conférences avec l'Institut technique du Bâtiment et des Travaux Publics sur :

- le pont Cornaille à Rouen, par MM. **Schmid** et **Velitchkovitch** ;
- la soudure dans la construction métallique, par M. **Dunoyer** ;
- la relaxation des fils de précontrainte, par MM. **Dawance** et **Champaux** ;

avec la Société des Ingénieurs Civils et l'Institut technique, sur les hangars en béton armé de l'aéroport de Marignanne, par M. **Esquillan**.

Nous souhaitons que ces différentes activités attirent à l'A.F.P.C. de nouveaux Ingénieurs ou constructeurs, désireux de nous faire partager leurs connaissances et de bénéficier du fruit de nos travaux.

Ces derniers reçoivent, certes, une importante publicité, par l'intermédiaire du concours gracieux des revues « Travaux » et « Technique moderne construction » que nous remercions une fois de plus, ainsi que la S.N.C.F., dont les Services nous aident constamment pour nos publications d'ordre intérieur. Nous n'aurons garde d'oublier enfin la Société des Ingénieurs Civils, qui nous accueille toujours en son hôtel pour nos Assemblées générales, exécute pour nous mainte besogne matérielle et dont le Délégué Général M. Georges **Ville** assume les fonctions de Trésorier de l'Association.

Il va vous présenter l'exposé de notre situation financière et nous nous réunirons ensuite en Assemblée générale extraordinaire pour vous soumettre une modification éventuelle à apporter à nos Statuts.

Outils de la route moderne

SIGNALISATION
ELECTRIQUE AUTOMATIQUE
ANTERNE DE CHANTIER

SIGNALS OFFICIELS
HYMNOLOGES N° 1
PAR LE MINISTRE DES TP

SIGNALISATEURS DE
CHANTIERS PAVAL
HYMNOLOGES N° 1

SIGNALS OFFICIELS
HYMNOLOGES N° 1
SCOTICHE

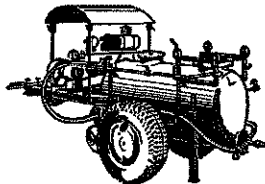
HYMNOLOGES N° 1



REPADEUSES D'EMULSION
ET REPADEUSES MIXTES
"TOUS LIANTS" de 250-600
800-1 000-1 500-2 000-3 000
5 000-7 000-LITRES



REPADEUSE MIXTE "PAVAL"
TOUS LIANTS 3 000 LITRES



REPADEUSE D'EMULSION
"PAVAL" DE 250 LITRES



ETS VALLETTE & PAVON

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20.304.000 Frs.

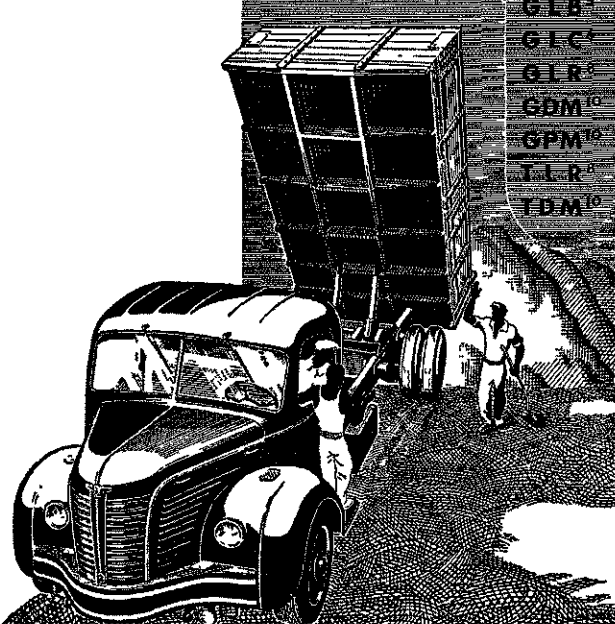
17, RUE MASSÉNA LYON (6^e) TÉLÉPH. LA. 24.47. R.C. LYON B 8856

LYON

GOUDRONNEUSES - POINTS A TEMPS - PORTE-FUTS - APPAREILS A TARMACADAM - FONDOIRS - CHARRETTES
METALLIQUES - TOMBEREAUX - TONNES A EAUX - BROUETTES - PELLES - PIOCHES - FOURCHES
OUTILS DE CARRIERE - BALAIS DE ROUTE - APPAREILS DE LEVAGE - INSTRUMENTS D'ARPENTAGE

CAMIONS ET TRACTEURS

TOUS TONNAGES



BERLIET

Le spécialiste du poids lourd

Bureaux et Ateliers: 17, rue Masséna, LYON (6^e)
REPRESENTATIONS: CHEZ LES CONCESSIONNAIRES
DIRECTION GENERALE: 24, rue de la République, PARIS 11^e

GLA
GLB
GLC
GLR
GDM
GPM
TIR
TDM

**durables
résistants
économiques**
entretien
réduit



TUYAUX DE CANALISATION
SOUS PRESSION EN CIMENT ARMÉ D'AMIANTE

Eternit

PROUVY-THIANT (NORD)

PARIS

LURY

**IMPORT
EXPORT**

**SCIERIES
DU CENTRE**

LURY-SUR-ARNON
CHER TÉL. 2

Service et Qualité

PILLOT

145 B^d DE VALMY - COLOMBES - SEINE