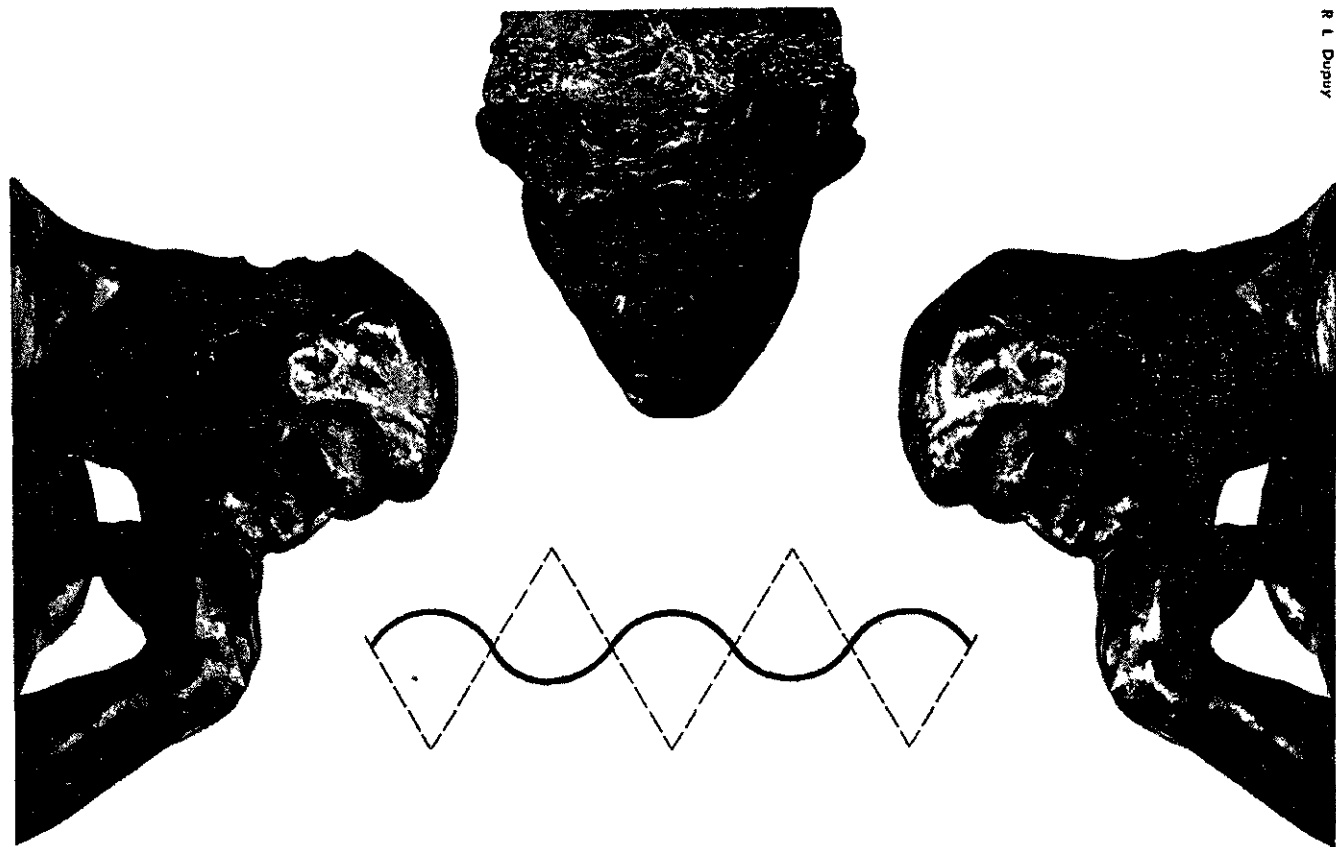


BULLETIN
DU
P.C.M.



Le Pont du Carrousel à Paris



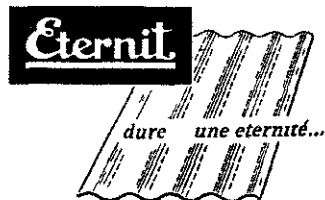
qu'est-ce qu'une *sinusoïde* ?

"C'est une courbe plane dont l'ordonnée est le sinus géométrique de l'arc pris sur un cercle dont le rayon est égal à l'abscisse" (Larousse)

Plus simplement, imaginez une coupe de plaque ondulée ETERNIT. Cette coupe mettrait en outre "à nu" les étonnantes qualités de ce matériau en ciment armé d'amiante, à la fois isolant, insonore, léger, inaltérable et d'un entretien nul.

Cette plaque ondulée, d'une souplesse d'emploi universelle (elle se pose sur des pentes comprises entre 5° et la verticale) vous permet de couvrir économiquement et rationnellement usines et maisons. Par ailleurs, une modulation agréable, un relief logique et toutes les ressources de la couleur sont autant de possibilités esthétiques que vous offre la plaque ondulée ETERNIT.

Une documentation très complète a été conçue à votre intention et des échantillons sont à votre disposition.



ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

BULLETIN DU P. C. M.

RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères
PARIS-VII^e

Téléphone : LITré 93.01

PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard
PARIS-XV^e

Téléphone : LECourbe 27.19

SOMMAIRE

Annales des Mines	2	Dîner annuel du lundi 19 mars : Discours prononcés	14
Résistance des Matériaux	2	Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. :	
La Page du Président	3	Séance du 11 juin 1956	21
Le Déjeuner du P.C.M. en Juillet 1956	3	Procès-verbaux des réunions du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées :	
Etude sur modèle réduit d'un ouvrage biais continu.	4	Séance du 11 juin 1956	23
Le problème de la circulation automobile à l'intérieur de Paris	7	Activité des Groupes :	
Semaine Internationale d'étude de la technique de la circulation routière	13	Groupe de Paris	23
Assemblée Générale Ordinaire du P.C.M. en 1956 :		Tournées du P.C.M. en Yougoslavie en 1956	24
		Mutations dans le Personnel	24

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)

SOCIÉTAIRES DU P.C.M... PAYEZ VOS COTISATIONS !...
vous éviterez encore toutes majorations de celles-ci...

N° de compte de Chèques Postaux du P.C.M.
PARIS : 508.39

Les Annales des Mines de Juin 1956

Le numéro de juin des Annales des Mines contient trois études sur les minéraux radio-actifs en France et dans le monde.

Le rapport intitulé : **L'Activité Minière du Commissariat à l'Energie Atomique en 1955** (p. 3) fait le point du développement de la recherche et de la mise en valeur de l'uranium et du thorium en France et dans l'Union Française.

Par ailleurs, les développements considérables des dernières années dans tous les pays du monde, justifiaient une synthèse, mettant à jour celle qui a été précédemment rédigée par G.W. Bain. En utilisant les communications présentées à la Conférence de Genève d'août 1955, M.Gangloff en donne le tableau d'ensemble, accompagné de nombreuses références bibliographiques : **Aperçu sur la Répartition et les Caractères Généraux des Gisements d'Uranium dans le Monde** (sauf l'Union Française, p. 17).

Enfin, à un moment où il est question, sous des formes diverses, d'internationalisation de l'énergie atomique, il a semblé utile de dresser un tableau objectif des divers projets en présence, en faisant appel à un observateur autorisé, M.Mercereau : **Les Projets de Collaboration Atomique Internationale** (p. 37).

Le numéro est complété par les observations recueillies par M. Ventura, au cours d'une visite en Suède, au sujet de l'exploitation de quelques mines métalliques suédoises caractéristiques, et, plus particulièrement, sur les techniques de forations utilisées : **Visite de Quelques Mines de la Suède Centrale** (p. 47).

La livraison contient également la Chronique des métaux, minerais et substances diverses ainsi que des notes bibliographiques.

RÉSISTANCE DES MATÉRIAUX

Les « Leçons sur la Résistance des Matériaux », (1) de M. Edmond Dreyfuss, professées dans diverses écoles, ont été rédigées à l'intention des Ingénieurs-élèves des Ecoles d'application, des étudiants des grandes Ecoles d'enseignement technique, des cadres des Administrations techniques et des praticiens des bureaux d'études. Elles visent notamment à fournir à ces derniers un ouvrage assez complet pour servir de guide et de document de travail, leur permettant d'exercer leur métier avec le plus de rapidité possible sans erreurs de principe.

L'auteur s'oblige à cet effet à exposer les théories et justifier les calculs de la résistance des matériaux par des démonstrations assimilables et de nombreux exemples d'application, tout en mettant l'accent sur les principes fondamentaux et les limites du domaine de validité des méthodes utilisées et en donnant des aperçus sur l'évolution des idées en la matière.

La résistance des matériaux est donc traitée au début des leçons par des procédés relativement élémentaires et c'est progressivement que le lecteur se trouve entraîné vers des connaissances mathématiques plus élevées, indispensables à l'étude des pièces hyperstatiques, base du calcul des ossatures.

(1) Editions Eyrolles.

Quant à la théorie de l'élasticité, les « leçons » de M. Dreyfuss la traitent, contrairement à la plupart des cours, à la fin de la résistance des matériaux proprement dite. L'auteur, considérant qu'elle est, en fait, peu utile pour les besoins de la pratique et demande un langage scientifique supérieur, s'est réservé, en l'exposant, de montrer ses liaisons avec la résistance des matériaux et de souligner l'adaptation qu'elle a dû subir pour fonder cette résistance des matériaux, qui cependant lui fait toujours davantage d'emprunts.

Sont actuellement parus les tomes consacrés aux généralités, aux propriétés caractéristiques, essais et conditions d'emploi des matériaux, aux réglementations officielles concernant les constructions, puis aux résistances élémentaires et composées des pièces prismatiques ; à l'étude de quelques méthodes spéciales d'étude externe (statique graphique, treillis, lignes d'influence), puis à l'étude détaillée d'une travée hyperstatique.

Viendront ensuite les volumes traitant : des poutres continues et des théorèmes généraux sur les ossatures hyperstatiques ; des pièces courbes : arcs et voûtes, des maçonnerie, de la poussée des terres et murs des soutènements ; des systèmes hyperstatiques complexes ; de divers compléments ; et, d'autre part, les « Leçons sur la théorie de l'élasticité ».

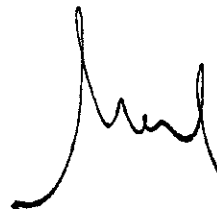
La Page du Président

Les Commissions sont nombreuses, à l'Administration Centrale. Les mauvaises langues prétendent qu'elles permettent surtout, sous leur couvert, de prendre des décisions avec moins de responsabilités, ou plutôt moins de risques de réclamations ; de bons esprits estiment par contre qu'il s'y fait une indispensable confrontation des idées et un utile travail ; peut-être les deux opinions sont fonction des commissions en cause. De toute façon, celles-ci ont presque toutes le grand avantage de réunir des personnes d'horizons variés, de formations diverses, d'intérêts souvent divergents et de sortir le fonctionnaire de son environnement habituel.

J'appartiens naturellement, étant au Ministère, à un certain nombre de Commissions. J'appartiens en particulier à une Commission assez singulière aux Travaux Publics, car elle est composée en majorité par des médecins, elle a une appellation un peu longue « Commission des incapacités physiques incompatibles avec l'obtention du permis de conduire », et je veux faire part d'une anecdote s'y rapportant. Les médecins de cette Commission sont des spécialistes éminents, qui y consacrent bénévolement quelques heures de leur temps et l'on sait qu'il est précieux. Ils étudient avec beaucoup d'attention les questions qui leur sont soumises ; ils le font en général au moyen de rapports très complets, et forts clairs pour le profane en médecine

que je suis. Une fois, après la lecture d'un tel rapport, que j'avais trouvé particulièrement brillant et de valeur, je m'étais permis d'en féliciter son auteur, en m'étonnant un peu qu'il puisse y consacrer tant de soin, en dépit de ses multiples autres obligations professionnelles. Il me répondit : « Voyez-vous, dans ma carrière déjà longue de médecin, dont le rôle est de sauver des vies humaines, j'ai pu en sauver un certain nombre. Mais je crois en avoir sauvé ainsi directement moins que je ne l'ai fait au sein de cette Commission, par les règlements que j'ai contribué à faire adopter ».

J'ai été frappé de cette réponse. Cette affirmation de la valeur essentielle de bons règlements, faite par un homme qui n'appartient pas à l'Administration, m'a paru pouvoir prendre, au-delà de notre petite Commission, une étonnante amplification. Ne peut-elle être considérée comme une magnifique apologie de la Fonction Publique, de son efficacité indispensable pour le déroulement harmonieux de la vie de la Cité, une justification, en dépit de bien des causes d'amertume, du choix de ce qui a été nommé « le beau métier », parce qu'il se rapporte exclusivement au bien public ?



LE DÉJEUNER MENSUEL DU P.C.M. EN JUILLET 1956

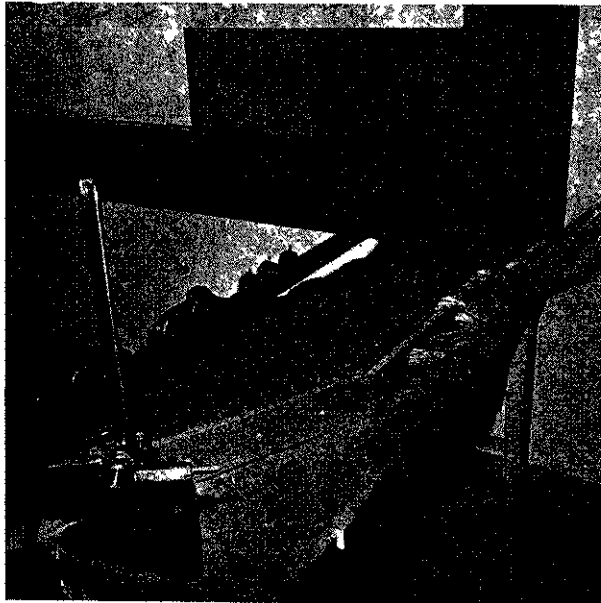
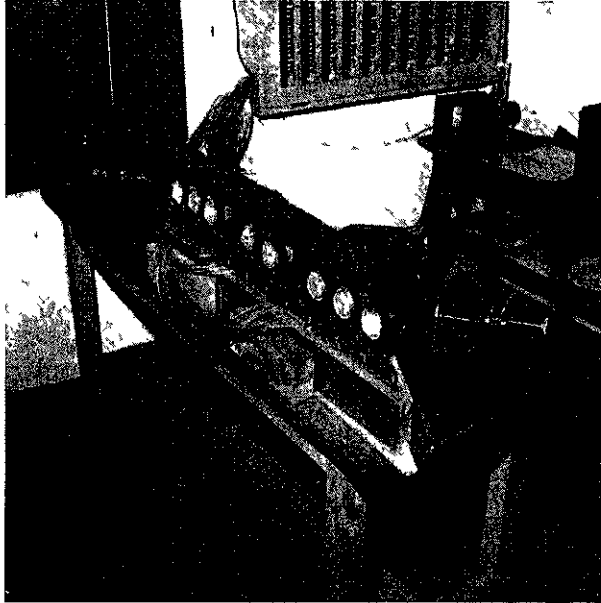
Le Déjeuner Mensuel du P.C.M. aura lieu le **MERCREDI 11 JUILLET 1956**.

Ce déjeuner, motivé par la réunion des Membres du Comité du P.C.M., pourra attirer également les Camarades habitant Paris, ainsi que ceux de passage à Paris qui voudraient prendre contact avec les Membres du Comité du P.C.M.

Ledit déjeuner sera servi à partir de midi quinze au Restaurant « **CHEZ BEULEMANS** », 204, boulevard Saint-Germain à Paris, dans une salle du premier étage (Prix du repas 650 francs par personne).

Ce service sera activé pour être terminé à quatorze heures.

Etude sur modèle réduit d'un ouvrage biais continu



1, 2, 3. — Vue générale de la maquette avec son chargement par plots en plomb. Sur les bords, batterie de comparateurs pour la mesure des flèches de rive.

Dans le cadre de l'aménagement de l'Aérodrome d'Orly, divers ouvrages, concernant le franchissement de la voie ferrée Massy-Palaiseau-Orly par la déviation projetée de la R.N. 7 et par l'Auto-route du Sud, sont actuellement en cours d'étude à la Direction des Ouvrages d'Art de la S.N.C.F. Sur la demande de ce Service, l'ouvrage intéressant la R.N. 7 — en raison de son caractère exceptionnel — a fait l'objet d'une étude sur modèle réduit par la Section Statique Expérimentale-Electronique du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées.

Il s'agit d'une dalle biaise, en béton armé classique, à trois travées continues. Les appuis intermédiaires comportent une série de poteaux en béton armé, articulés haut et bas. La dalle repose sur ses appuis (culées et appuis intermédiaires), par des chevêtres massifs. L'originalité du projet et la difficulté de son calcul tiennent, en particulier, à la diversité des appuis réalisés : le contact entre chevêtres et appuis intermédiaires est réalisé par des pastilles de béton qui, sous les charges prévues, travaillent à la plasticité. Sur les rives, au contraire, on a, d'un côté des bielles à têtes sphériques et, de l'autre, soit des articulations Fraissinet, soit des articulations sphériques. Ces dispositions ont été choisies pour per-

mettre, notamment, une grande mobilité dans les déplacements, a priori difficilement calculables, étant donné le biais très aigu (25°) de l'ouvrage.

Au point de vue des caractéristiques linéaires, on a une portée oblique de 81 m. et une largeur de 28 m. pour une épaisseur (réduite au minimum) de 0 m. 80 (pour faciliter le passage des caténaires). Le long tracé en plan comporte une amorce de virage et le profil en long une pente continue de 5%.

En vue de dégrossir le problème, une première maquette a été rapidement réalisée en matière plastique (plexi-glass) pour une détermination approchée des directions principales sous charge permanente. On y a appliqué la méthode des vernis craquelants.

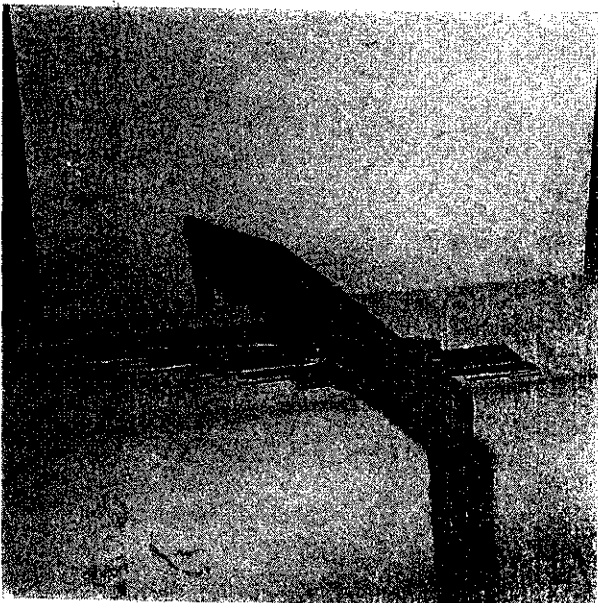
On sait, en effet, que la mise en charge d'une pièce élastique enduite au préalable d'un vernis fragile fait apparaître un réseau de fines craquelures, dont l'orientation donne les lignes isostatiques de deuxième espèce (tangentes à la contrainte minima en valeur algébrique).

En opérant par relaxation, c'est-à-dire en appliquant la charge alors que le vernis est encore fluide et en supprimant cette charge lorsqu'il est devenu cassant, on obtient les lignes de première espèce (tangentes à la contrainte maxima en valeur algébrique).

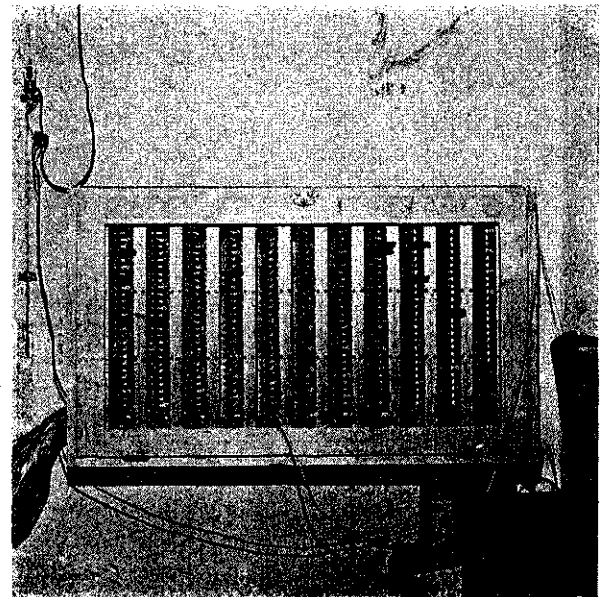


5. — Montage pour la mesure des efforts dus aux charges militaires (chars).

Pour réaliser, dans le cas présent, le chargement représentatif du poids propre, on a construit une boîte étanche en dural, dont la dalle constituait le plateau supérieur. Le vide y a été poussé jusqu'à 20 cm. de mercure. Des indications



4. — Montage pour l'essai sous convoi de camions, la charge étant appliquée à l'aide d'un palonnier principal (en biais sur la photo) et de palonniers élémentaires.



6. — Vue du panneau de mesure. A droite, thermomètre à contact, déclenchant un dispositif automatique de chauffage de la salle à température constante.

intéressantes permettant d'orienter le projet ont été obtenues par cette méthode.

Mais il était difficile d'aller plus loin dans cette voie, en raison des difficultés rencontrées avec les jauges résistantes collées sur matière plastique (mauvais conducteur thermique). En outre, l'application du vernis, à chaud, détermine sur la maquette des déformations locales qui ne sont pas toujours reversibles.

Les mesures quantitatives proprement dites ont donc été faites sur une autre maquette construite en dural et chargée, non plus sous vide, mais à l'aide d'un système de plots en plomb, pour bénéficier d'un poids spécifique élevé. Ces derniers d'une forme homothétique à la maquette, permettait de réaliser des cas de charge, travée par travée, selon le règlement. Pour les charges mobiles (convois de camions ou chars), on avait réalisé des dispositifs différents, dont les photos ci-jointes donnent un aperçu.

En raison de la plus grande rigidité du dural, il n'était pas possible d'observer des déformations mesurables, si l'on imposait une similitude rigoureuse aux trois dimensions : longueur, largeur, épaisseur. Nous avons donc été conduits à prendre une plaque de 2 mm. d'épaisseur (la similitude exacte aurait imposé 8 mm.) Par ailleurs, le choix des échelles linéaires et de l'épaisseur s'est inspiré des deux considérations suivantes :

— a) le chargement de la maquette ne doit pas conduire à des poids prohibitifs ;

— b) en toutes circonstances, on doit obtenir des déformations mesurables avec une précision satisfaisante.

En définitive, on a choisi l'échelle du 1/80, l'épaisseur de la plaque de dural étant, comme il a été dit, de 2 mm. Dans ces conditions, les déformations relatives observées sont de l'ordre de 10-4, chiffre suffisant, compte tenu de la précision de l'appareillage de mesure Philipps. On aperçoit sur les photos ci-jointes le montage réalisé. Les résistances des jauges (rosettes à

trois éléments et 16 jauges simples) sont connectées à un tableau de mesure. Des fiches permettent de brancher individuellement chaque jauge sur l'appareil de mesure.

Notre attention avait été attirée sur la nécessité de réaliser avec toute l'exactitude désirable les conditions d'appui (la faiblesse des études sur modèle est précisément de les simplifier exagérément), de manière à mesurer d'une façon satisfaisante les contraintes dangereuses qui se situent, comme on sait, aux sommets des angles obtus, tant sur rives que sur appuis.

Quelles dispositions ont été prises à cet effet ?

Sur notre modèle, les pastilles en béton des appuis intermédiaires ont été figurées par des pastilles de dural de 6 mm. de diamètre et 2 mm. d'épaisseur, vissées à même le chevêtre, d'un côté, et en contact avec l'autre face, avec les appuis. Les articulations sphériques — taillées en dural — reproduisent à l'échelle exacte celles du modèle. Un montage spécial a dû être réalisé par M. **Bouche**, Ingénieur des T.P.E. du Service, pour tourner ces éléments sous d'aussi faibles dimensions.

L'articulation Fraissinet est en dural et reproduite également d'une façon très exacte à celle du modèle.

Les mesures effectuées notamment sous la charge permanente qui constitue l'effet prépondérant, ont situé, comme prévu, les contraintes dangereuses aux sommets des angles obtus et ont permis d'en calculer la valeur (soit près de 100 kg/cm²), sur l'ouvrage en vraie grandeur.

Ces essais ont été conduits avec la collaboration de M. **Bouhé**, Ingénieur des T.P.E. ; MM. **Huet** et **Ferry**, Physiciens, sous la haute direction de M. l'Ingénieur en Chef **Peltier**, Directeur de Recherches et Essais.

R. Guillot,

Ingénieur des Ponts et Chaussées
au Laboratoire Central

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

Le Problème de la circulation automobile à l'intérieur de Paris

CHAPITRE I. — POSITION DU PROBLEME

1. — Le Service de l'aménagement de la Région Parisienne, dépendant du Ministère de la Reconstruction et du Logement, vient d'établir un projet d'aménagement de la Région Parisienne, dans lequel il étudie le Plan des besoins de transport.

Dans ce document de très grande valeur, il montre que Paris proprement dit, devient de plus en plus « le centre d'activité » et la zone suburbaine le lieu de repos et zone dortoir, que, dans ces conditions, ont lieu journellement des migrations alternantes de population de plus en plus importantes. Pour résoudre ce problème dans les décades à venir, il propose la création d'un réseau ferré express à caractère régional dont l'amorce serait constituée par trois grandes lignes transversales :

a) une Est-Ouest provenant du Rond-Point de la Défense avec jonction avec les lignes ferrées de Versailles et Saint-Germain, pour aboutir à la Bastille, en se raccordant avec la voie ferrée partant de la Bastille qui serait électrifiée ;

b) une Nord-Sud, raccordant la ligne de Sceaux avec les réseaux du Nord et de l'Est ;

c) la liaison Invalides-Orsay.

Ceci complété par le prolongement de la ligne de Sceaux et de la ligne 13 jusqu'à Saint-Denis quartier neuf.

Enfin, il est prévu un accroissement du service des autobus et des parkings pour voitures particulières au débouché des grandes voies routières.

2. — Mais ceci ne résoud pas le problème de la circulation à l'intérieur de la zone urbaine de Paris. On amène ainsi le voyageur le matin dans Paris, on le reprend le soir, mais on n'améliore pas ses possibilités de déplacement en cours de journée, quand il est dans son lieu de travail, là où il doit avoir le rendement maximum, dans cette petite zone de 100 km², ce Paris qui est le cerveau de notre pays.

C'est sur ce problème que nous nous sommes penchés et pour lequel nous proposons une solution.

CHAPITRE II. — SOLUTION DU PROBLEME

3. — La solution que nous proposons pour la circulation automobile à l'intérieur de la ville proprement dite, c'est-à-dire à l'intérieur d'une

zone fixée par le Préfet de Police et qui pourrait être les boulevards extérieurs, et que nous désignerons par **zone V** (zone ville), comporte :

A. — Une réglementation nouvelle et stricte.

Interdiction de stationner en ville à tous véhicules, sauf :

— les autobus de transport en commun.

— les véhicules utilitaires et strictement pendant le temps de leur chargement et de leur déchargement

— les véhicules particuliers transportant des bagages ou des marchandises et pendant le temps de leur chargement ou déchargement.

— les taxis avec chauffeurs et les voitures avec chauffeur au volant aux emplacements désignés par la Préfecture de Police.

— les taxis **sans** chauffeur en tous points, sauf aux emplacements de stations de taxis avec chauffeur, aux arrêts d'autobus et autres points interdits à tous véhicules par les règles actuelles de la circulation.

B. — **En liaison avec cette réglementation**, un modèle nouveau standard de voiture automobile uniquement urbain, le **taxi sans chauffeur**, qui serait réparti dans les rues de Paris à quelques centaines de milliers d'exemplaires.

Ces véhicules ne pourraient dépasser la limite extérieure d'une **zone d'échange** entourant la **zone V**

4. — Le modèle standard du « **taxi sans chauffeur** » (T.S.C.) serait une petite voiture 4 places maximum, 3 CV fiscaux, sans radiateur, bien carrossée, 2 vitesses limite 70 km H, éclairage lanterne et code seulement, munie d'une boîte d'encaissement qui, recevant un jeton, met le contact et autorise un certain service

Par exemple, en mettant un jeton de 80 francs, le contact serait mis, l'utilisateur pourrait soit parcourir 4 kms, soit rester au volant 15 minutes. Les 4 kms effectués ou le délai de 15 minutes expiré, il faudrait remettre un jeton pour avoir le même service possible. Un système préviendrait l'utilisateur pour qu'il puisse réapprovisionner en marche, avant l'arrêt du moteur.

5. — La vie actuelle de Paris en serait transformée. M. X. sort d'un magasin des Champs-Élysées, prend sur place un T.S.C., se rend rue de la Paix, l'abandonne devant sa destination et entre chez un autre commerçant. À ce moment,

M. Y sur le trottoir prend ce T.S.C. et va où ses affaires l'appellent. La banalisation de ces voitures de faible encombrement diminue dans des proportions énormes l'occupation instantanée des rues de Paris pour un même service rendu à la collectivité

Soit N le nombre de voitures particulières sorties dans Paris, le jour de la plus grosse affluence. Estimons à 4 h. 1/2 le temps de roulage journalier effectif de ces N voitures.

1. — Les services qu'elles rendent dans cette journée sont de 1,5 N heures de transport.

2. — A une certaine heure d'affluence, elles sont toutes dehors elles encomrent N S mètres carrés de rues — S surface de la voiture.

Nous estimons que les T.S.C. rouleraient en moyenne 4 h. 1/2 sur 24 heures (et cela est peu). Pour rendre les mêmes services, il faudrait trois

fois moins $\frac{N}{3}$.

Car $\frac{N}{3} \times 4,5$ N heures de transport comme ci-dessus.

A l'heure d'affluence, ils occuperaient .

$\frac{N}{3}$ s mètres carrés au lieu de NS (s surface du T.S.C.)

En prenant pour S la surface de la 11 CV Citroën, soit 7 m² 75, et pour s la surface de la 4 CV Renault, soit 5 m² 20, nous voyons que, à l'heure d'affluence pour le même service les T.S.C. occuperont 4,4 fois moins de place que les voitures actuelles.

$$(NS = 7,75 N \frac{Ns}{3} = 1,74 N \frac{7,75}{1,74} = 4,4)$$

Si nous réduisons de 4 à 1, la circulation actuelle de Paris, le problème est résolu. Ce calcul vaut ce qu'il vaut et peut soulever un certain nombre d'objections de détail, mais il donne un ordre de grandeur.

6. — Les T.S.C. augmentent les possibilités actuelles de parking et de stationnement. Lorsque nous arrivons dans un parking, nous voulons prendre notre voiture, **la nôtre**, il faut donc qu'il y ait un chemin de circulation pour la sortir, avec les T.S.C. nous prenons celui qui est à la sortie. On peut donc les serrer sans aucune perte d'espace.

De même, on peut les mettre en double file dans beaucoup de ~~rues~~ **rues** suffisamment larges.

Et cet **avantage** diminue encore l'encombrement actuel.

7. — Actuellement, celui qui va à son bureau avec sa ~~voiture~~ **voiture**, part tôt pour trouver un point

de stationnement suffisamment proche de son bureau. Il hésite à reprendre sa voiture, une fois en bonne place. S'il la prend pour une course, il risque de faire trois fois le tour du quartier à destination, pour trouver une place à deux ou trois cents mètres, si ce n'est plus, de son rendez-vous, d'où perte de temps, d'essence, etc...

Inconvénients évités par le T.S.C.

Les T.S.C. font gagner du temps à tout le monde et diminuent la consommation d'essence collective pour le même service.

8. — Il est bien certain que la facilité d'emploi des T.S.C. va accroître le nombre d'utilisateurs automobiles dans Paris. De nombreuses personnes qui actuellement hésitent à sortir leur voiture personnelle dans Paris, ou qui n'ont pas de voitures personnelle, utiliseront à un moment donné de la journée cette facilité de transport qu'ils trouveront à portée de la main, devant eux, n'importe où dans Paris.

D'où des services rendus à la collectivité très supérieurs à ceux actuels.

9. — Si cette augmentation de trafic se fait sur les heures d'utilisation de chaque T.S.C., les faisant passer de 4 h. 30 à 9 h. par exemple, l'encombrement de Paris ne serait pas plus grand que celui indiqué précédemment, soit 4 fois moindre qu'actuellement. Mais cela n'aura pas lieu dans tous les cas et à certaines heures de la journée au moment de la rentrée des bureaux, par exemple, on verra arriver dans les rues centrales de Paris un très grand nombre de T.S.C. qui n'auront pas d'utilisateurs immédiats en retour. Ils stationneront donc longtemps, comme actuellement la plupart des voitures et quoique pouvant être mis en double file, risquent d'encombrer la rue.

C'est à ce moment qu'intervient ce que nous appelons « **le Régulateur de débit des T.S.C.** ».

10. — Ce régulateur est un garage pour T.S.C. qui, par suite de la banalisation des T.S.C., peut contenir sous un faible espace une grande quantité de voitures. Un immeuble de 7 m. 50 de façade, 19 m. de profondeur, 19 m. de haut, peut contenir 250 T.S.C., avec sous-sol de 9 m., 375 T.S.C.

Etant donné leurs dimensions, ces régulateurs peuvent se placer partout où le besoin se fait sentir.

11. — Nous prétendons que les T.S.C. associés aux Régulateurs résolvent le problème du trafic dans Paris quelque soit l'augmentation du volume des affaires et des besoins. Le volume maximum de ces besoins est, en effet, lié à la surface et à la hauteur des immeubles bordant la rue. Il suffit que le régulateur ait même hauteur que les immeubles de la rue et une surface dans un rapport

convenable, mais très petit avec la surface d'affaire, ce qui est possible.

Ensuite, il faut que la largeur de la rue puisse contenir le trafic instantané, arrivée et départ dans les mêmes voitures. A première vue et nous pensons à l'avenue de l'Opéra, la Bourse, etc... les rues sont suffisamment larges.

Des calculs précis et des études chiffrées peuvent être faites quartier par quartier.

12. — Il y a enfin le problème des personnes qui viennent de l'extérieur de la ville avec leur voiture, c'est-à-dire l'aménagement de la **zone d'échange** entre sa voiture personnelle et le T.S.C.

Si nous arrivons de province avec des bagages encombrants, nous allons jusqu'à notre domicile dans la ville, déchargeons et revenons garer dans la zone d'échange, si nous n'avons que de petits bagages nous prenons directement le T.S.C.

Pour ceux qui habitent la ville, la zone d'échange devra comporter un garage couvert possible pour leur voiture qui y stationnera longtemps.

Pour ceux qui viennent chaque jour travailler à Paris avec leur voiture, les parkings découverts suffiraient.

13. — La société qui aurait la charge des T.S.C. devrait prévoir leur entretien (de nuit, par équipes spécialisées sur place dans les rues, remplissage et essence, etc...) leur révision (régulateurs et ateliers, etc...) problème dont on voit la solution facilement. Elle devrait également étudier le trafic pour fixer la position des régulateurs, aménager la zone d'échange, etc...

14. — Les conducteurs utilisateurs de T.S.C. devraient avoir le permis de conduire. En cas d'accident, le délit de fuite du conducteur, laissant évidemment la voiture sur place, devrait être très sévèrement réprimé. La responsabilité de la société T.S.C. serait en principe pleine et entière vis-à-vis des tiers, avec recours possible contre le conducteur en cas de faute flagrante de celui-ci et en cas d'accident de personne.

Pour que cela soit possible, les jetons seraient vendus par groupe de 10 unités, qui porteraient le même numéro et, sur présentation du permis de conduire du client, le vendeur prendrait note des numéros des jetons remis et des numéros du permis de conduire, ainsi que le nom des clients.

La boîte à jetons sur le taxi serait disposée de telle manière qu'on puisse retrouver dans l'ordre le dernier jeton ou les deux derniers jetons mis en boîte. En cas d'accident, on aurait ainsi le numéro du jeton du dernier utilisateur et, par là, son nom.

Il est bien entendu que pour pouvoir ouvrir les portes, il faut avoir mis le jeton (élimination des clochards).

Pour éviter le vol des jetons, dans la boîte à tickets, celle-ci sera placée sous le capot qui pourra être ouvert par une clé spéciale. Cette ouverture mettra en marche un klaxon qui ne pourra être arrêté que par une autre clé spéciale, etc...

De multiples astuces sont possibles, etc...

15. — Associé aux solutions orthodoxes d'amélioration de la circulation, le T.S.C. avec garage régulateur et zone d'échange doit permettre à la population de Paris d'atteindre son rendement maximum et l'optimum de son confort de circulation, sans destruction barbare de la ville et quel que soit le développement ultérieur de celle-ci.

Le 31 octobre 1955.

CHAPITRE III

JUSTIFICATIONS COMPLEMENTAIRES

16. — Reprenons notre problème :

L'automobile entre de plus en plus dans nos mœurs. De plus en plus nous sentons le besoin d'avoir à notre disposition à tout instant ce moyen rapide et commode de se déplacer.

Or, Paris semble déjà saturé et ceci devient de plus en plus vrai puisqu'il y a, a-t-on écrit, deux cents voitures de plus chaque jour dans la capitale.

L'automobile va s'étouffer elle-même.

17. — On ne peut circuler dans Paris que parce que d'autres parisiens de bonne volonté ont laissé leur voiture au garage. Et à un moment donné de la journée, chacun de ces hommes de bonne volonté a eu besoin de se déplacer. Sur le trottoir, devant son bureau même, il a vu des véhicules en stationnement et inutilisés et lui-même a dû faire son parcours à pied, en taxi, ou en métro, perdant du temps et de l'argent.

18. — Les solutions adoptées actuellement, interdiction de stationner, limitation de stationnement, parking, ont toutes pour résultats de limiter et de gêner la circulation automobile, d'essayer de faire disparaître des rues de Paris une certaine partie de la clientèle automobile.

19. — Elles vont à l'encontre de l'idéal recherché, qui peut se définir en quatre conditions.

20. — **Condition 1.** — Permettre au maximum de personnes d'utiliser une automobile dans l'intérieur de Paris.

Condition 2. — Réduire au minimum les durées de parcours, depuis le moment où on sort de l'immeuble de départ, jusqu'au moment où on entre dans l'immeuble d'arrivée.

Ces deux conditions réalisées donneront au parisien la productivité maximum, qu'il soit homme

d'affaires, commerçant, client, fonctionnaire ou simplement flâneur.

21. — A supposer que l'on puisse démolir et reconstruire Paris, il faudrait prévoir, pour contenir correctement toutes les voitures particulières, des rues tellement larges que l'usage même de ces rues pour le commerce ou pour le flâneur, etc... serait impraticable et gênant. Une rue trop large est morte pour le commerce. La ville deviendrait un monstre.

Condition 3. — Faire en sorte que ce ne soit pas l'automobile qui modèle Paris, mais des considérations plus élevées d'esthétique, d'histoire, de facilité d'exploitation de commerce ou d'industrie, d'agrément du tourisme et du parisien lui-même, etc...

Condition 4. — Trouver une solution valable pour trente années au moins.

22. — Construire des garages aux portes de Paris pour que l'automobiliste qui arrive de province y laisse sa voiture, est contraire à la condition 1, construire des garages souterrains dans Paris est contraire à la condition 2 par suite des pertes de temps que cela occasionne. Toutes ces solutions essayent d'imposer à certains la suppression de l'usage de leur automobile personnelle.

Nous venons d'écrire le mot juste. Obligatoirement, tout ce que nous réalisons actuellement conduit à la suppression en tout ou partie de l'usage du **véhicule automobile personnel**. Mais alors offrons le produit de remplacement, **le taxi sans chauffeur**.

23. — Le taxi sans chauffeur est la voiture de tout le monde.

Avec 80 francs dans sa poche, chaque parisien a les mêmes avantages que s'il était propriétaire de 200.000 voitures réparties dans tous les coins de Paris et constamment à sa disposition — voitures qu'il utilisera pour ses déplacements, sur le parcours strict de ce déplacement, sans avoir à l'allonger par des trajets inutiles au départ et à l'arrivée à son point de destination.

De plus, il n'a plus à perdre son temps pour garer la unit, pour l'entretien, les réparations, etc... de sa voiture.

On obtient le summum de la productivité et du rendement.

Dans le même temps est réalisé le minimum d'encombrement et la plus grande facilité de la circulation proprement dite.

Il ne viendrait pas à l'idée d'avoir dans un immeuble un ascenseur par appartement. Paris est un grand immeuble. A l'ascenseur banalisé, correspond la voiture banalisée.

24. — 200.000 taxis sans chauffeur rendraient

les mêmes services que 800.000 ou 1.000.000 de voitures particulières, mais cette solution, contrairement aux solutions de bricolage, au lieu de freiner la circulation automobile, va l'augmenter dans de fortes proportions et le chiffre de 200.000 T.S.C. va certainement s'accroître au fur et à mesure de l'usage de plus en plus répandu de l'automobile dans Paris.

On aperçoit cependant une limite à cette utilisation, limite liée aux volumes des affaires et des besoins possibles, limite à laquelle nous pensons pouvoir satisfaire.

25. — Il n'est pas sans intérêt de mettre en évidence la souplesse de cette solution.

La Préfecture de Police et la Préfecture de la Seine peuvent agir :

- sur les limites de la zone V,
- sur les limites de la zone d'échange,
- sur le nombre de T.S.C. en service,
- sur l'emplacement des régulateurs et parkings,

de manière que le maximum de facilité soit obtenu pour le parisien, tout en permettant des possibilités de circulation raisonnables à l'intérieur de la ville.

Par petits coups de pouce en plus ou en moins, on peut obtenir le résultat recherché par les Pouvoirs Publics.

26. — Le point de vue du juriste est aussi à considérer :

La rue est à tout le monde et à l'usage de tous. Il est anormal que moi-même, par exemple, j'occupe en permanence, 24 heures sur 24, avec ma 14 CV Citroën, 7 m² 75 d'un espace vital qui fait défaut à mes concitoyens. Et ceci pour utiliser effectivement cet espace pour un besoin effectif personnel de 1 h. 1/2 sur 24. La réglementation stricte que nous avons proposée au paragraphe 3 ci-dessus est conforme à l'intérêt général bien compris.

26 bis. — Il faut bien remarquer que la circulation des voitures particulières est autorisée dans Paris, zone ville. Seul le stationnement des voitures particulières y est réglementé et en principe interdit.

Les voitures particulières peuvent cependant stationner, soit pour accomplir un service effectif (chargement, déchargement, etc...), soit avec un chauffeur au volant. Elles sont assimilées à un taxi avec chauffeur.

Un particulier qui a la possibilité d'un garage au départ et à l'arrivée dans l'intérieur de Paris, peut se servir de sa voiture personnelle.

27. — Le taxi sans chauffeur n'est peut-être pas la solution unique du problème.

28. — On pourrait penser à une généralisation

des autobus — très nombreux — petites dimensions, etc...

Cette solution, qui peut correspondre aux conditions 1 et 3 ne remplit pas exactement la condition 2. Les autobus auront des parcours imposés, il faudra aller à leur rencontre, les attendre, les abandonner assez loin de la destination. Enfin, ils pourront circuler à vide, ils nécessitent un personnel important.

Cette solution nous semble moins intéressante que les T.S.C.

29. — On pourrait penser à une généralisation des taxis avec chauffeur.

Solution chère. Il faut payer le conducteur. Comme nous pensons à un effectif de 200.000 taxis, avec les trois huit, il faudrait 500.000 chauffeurs (1/2 effectif pour la période de nuit). Personnel qui peut être utilement employé à d'autres travaux et qui est inutile du fait de la généralisation du permis de conduire.

30. — Et nous arrivons à la question du coût du T.S.C. pour l'usager.

Ma voiture personnelle 11 CV Citroën m'est revenue sur 75.000 kms. réparations, assurance, amortissement, tout compris, 19 fr. 50 du kilomètre. Le prix de revient brut du T.S.C. peut être évalué à 10-11 frs. du kilomètre. Le prix de vente du km. peut donc être raisonnablement fixé à 20 frs., soit 80 frs. pour 4 kms.

L'usager du T.S.C. ne dépensera pas plus au km. que s'il avait personnellement une 11 CV et il ne fera pas de km. inutiles !

31. — Supposons que nous ayons une course de 4 kms. à effectuer, nous dépenseront :

- avec le métro 20 frs
- avec l'autobus 30-40 frs suivant les sections
- avec le T. S. C. 80 frs
- avec un taxi-chauffeur. 50 + 4 × 35 = 190 frs

Si nous sommes 4 personnes dans le véhicule, nous avons le tableau suivant :

	pour 4 kms et 4 personnes	par personne	pour 6 kms	pour 8 kms
— métro		20 fr.	20 fr.	20 fr.
— T.S.C.		20 fr.	40 fr.	40 fr.
— autobus		30-40 fr.	50-60 fr.	70-80
— taxi-chauffeur		42 fr. 50	65 fr.	82 fr. 50

Le T.S.C. semble une solution économique pour l'usager.

32. — L'équilibre financier d'une Société T.S.C., tel qu'on peut le prévoir, est excellent. La solution est viable.

Mais on se rend compte qu'il faut faire beaucoup ou rien. 10.000 T.S.C. n'auraient aucune valeur. Il faut arriver à 100.000 minimum pour qu'un résultat soit atteint.

Pour 200.000 T.S.C., les investissements à prévoir sont de l'ordre de 120 milliards. Pouvons-nous trouver des financiers et des industriels pour se lancer dans cette aventure. Le risque n'est-il pas trop grand ?

Je ne le pense pas. Il a fallu à nos pères beaucoup plus d'allant pour construire le métro à la fin du siècle dernier et au début de ce siècle. Si cela n'avait pas réussi, tout l'argent investi dans les souterrains, et même dans le matériel roulant, était perdu. Dans le cas présent, les T.S.C. peuvent être revendus, l'équipement en poutres métalliques des « régulateurs » aussi, les parkings de la zone d'échange peuvent subsister et être utilisés.

Le risque « d'essayer » n'est pas exagéré.

33. — L'aménagement de la zone ville (zone V) nécessite la création de « garages régulateurs » qui peuvent être établis derrière la façade des immeubles existants. 7 m 50 de façade permettent le garage de plus de 300 T.S.C. sans détruire en quoi que ce soit l'harmonie de la ville. De grandes capacités seront nécessaires près des gares, des grands magasins, etc... Il faut remarquer qu'à un moment donné, il n'y aura toujours qu'un seul sens de circulation pour ces régulateurs ; ou ceux-ci absorbent le surplus des T.S.C. inutilisés qui encombrant la rue, ou ils rendent des T.S.C. à la circulation. Aucun croisement de trafic dans ces régulateurs.

34. — L'aménagement de la zone d'échange comporte des parkings couverts pour les voitures des particuliers habitant Paris et des parkings découverts pour les personnes qui ne viennent à Paris que pour la journée.

Ces parkings sont à placer au point d'arrivée des grands courants de trafic : autoroute, aéroport, etc...

35. — L'ensemble de ces opérations se conjugue étroitement et facilement avec le plan d'aménagement de la Région Parisienne. Cette solution ne va à l'encontre ni des grands travaux de voirie envisagés à l'intérieur de Paris, ni des grands travaux routiers dans les départements limitrophes, ni des réseaux ferrés express, au contraire. Tout au plus sera-t-on amené à modifier certains emplacements et à établir un nouvel ordre d'urgence, en repensant ces problèmes avec devant soi les facilités complémentaires que vont procurer les T.S.C. à la population parisienne.

CHAPITRE IV. — CONSEQUENCES SOCIALES

36. — La conséquence la plus importante du T.S.C., en plus de l'amélioration générale de la circulation qui résultera de sa création, est l'aug-

mentation du rendement et de la productivité qui en découlera pour l'ensemble des activités de Paris.

- le commerce qui verra ses clients se présenter plus facilement ;

l'homme d'affaires qui gagnera du temps ;

le parisien moyen qui a à sa disposition un moyen pratique et rapide de déplacement, etc...

Prenons le cas de l'ouvrier qualifié qui vient à votre domicile faire une réparation urgente et le coût actuel de l'opération avec les frais de déplacement de cet ouvrier. L'utilisation du T.S.C. permettra un abaissement sensible du prix de la réparation et un rendement amélioré de l'ouvrier, etc...

37. — Contrairement à ce que l'on pourrait penser à première vue, les conséquences en seront heureuses pour un certain nombre d'activités qui pourraient à priori se sentir gênées par la création de ce nouvel ensemble de transport.

38. — Le marché de l'automobile.

Une modification de ce marché peut avoir lieu pour les 5 à 6 millions de clients qui habitent les 100 km² de la zone V et les 2 à 300 km² de la zone d'échange, aucune modification sur les 500.000 km² restants du territoire.

Mais nous en arrivons à la saturation de la circulation automobile dans Paris. Le parisien, nouveau client possible, hésite de plus en plus à acheter une automobile dont il n'aura pas la possibilité de se servir facilement.

Au contraire, le T.S.C. va donner la possibilité effective aux 5 millions de parisiens d'être au volant d'une voiture. Ils en prendront l'habitude. Et au moment de leur vacances :

— soit achèteront une voiture qu'ils pourront garer dans la zone d'échange ;

— soit loueront une voiture de tourisme ;

— soit utiliseront le train pour se rendre au lieu de villégiature choisi et là loueront une voiture.

Le T.S.C. donne des possibilités plus grandes au marché de l'automobile.

39. — Les taxis avec chauffeur.

Le parisien, ayant l'habitude de circuler en automobile, prendra plus facilement un taxi avec chauffeur, lorsqu'il aura des bagages encombrants, lorsqu'il ne saura pas conduire, etc... Les

T.S.C. doivent accroître les possibilités des taxis avec chauffeurs actuels.

40. — Le chemin de fer, le métro, les T.C.R.P. ne doivent en principe pas être gênés par les T.S.C.

Le chemin de fer aura la possibilité de clients supplémentaires sur de longs parcours qui loueraient une voiture à l'arrivée.

Le métro et les T.C.R.P. circuleront plus facilement et amélioreront de ce fait la qualité de leur service.

41. — Mais, par ailleurs, l'adoption du taxi sans chauffeur marquera, une fois de plus, le sens d'une évolution du particulier vers le social qui est la marque de notre époque.

D'une part, l'accroissement continu de la population sur un même espace, d'autre part, le désir de chacun de profiter au maximum des facilités et des avantages que procure le progrès technique et enfin le fait que la mise en place de ce progrès technique nécessite, soit des dépenses hors de proportion avec les capacités financières d'un individu isolé, soit des emplacements qui ne peuvent être mis à la disposition unique d'un seul, imposent que, si l'usage en reste individuel, les moyens en soient banalisés.

Dans tous les domaines de la vie courante on vérifie cette loi : moyens mis en commun, utilisation d'un seul à un instant donné.

Le chemin de fer.

Le métro.

Les autobus.

L'ascenseur.

Le chauffage central d'un immeuble.

L'eau chaude.

L'immeuble en participation.

Toutes les assurances.

Le gaz.

L'électricité.

Le chauffage urbain.

Le mess.

Le self service des restaurants.

Le taxi sans chauffeur.

Notre solution est dans la ligne normale d'évolution de la Société Moderne.

Paris, le 9 février 1956.

Antoine **Martin**,

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées

**Pour téléphoner au Secrétariat du P.C.M.
demander LITré 93.01**

Semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière

Faisant suite aux Journées de La Haye (1953) et de Bürgenstock (1954), une Semaine Internationale d'Etude de la Technique de la Circulation Routière se déroulera à Stresa (Italie) du 1^{er} au 6 octobre 1956.

Cette manifestation sera organisée sous les auspices conjointes de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route et de l'O.T.A. (Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile), avec le concours de la Fédération Routière Internationale.

Le programme technique comprend les huit thèmes suivants :

THEME I. — Prévision de l'augmentation future de la circulation et du nombre de véhicules immatriculés. — Rapports entre le développement économique et la motorisation et entre l'augmentation du nombre de véhicules immatriculés par 1.000 habitants et l'augmentation des volumes de la circulation, notamment aux heures de pointe. Niveau de saturation prévu, calculé d'après les nouveaux développements. Influence future des motocyclettes, des moto-scooters et des bicyclettes à moteur auxiliaire sur le nombre futur de voitures et de bicyclettes. Variations du kilométrage annuel parcouru par véhicule. Attraction résultant de nouvelles facilités (circulation propre et circulation déviée).

THEME II. — Psychologie et éducation des usagers de la route. — Etudes psychologiques se rapportant au problème de la circulation. Etudes scientifiques sur l'éducation, notamment par la propagande, pour la circulation routière. Facteurs qui influent sur la visibilité, conférence avec projections.

THEME III. — Analyses du rapport entre les dépenses et les bénéfices. — Calcul des coûts annuels de la circulation. Entraves et pertes dues aux rampes.

THEME IV. — Taux des accidents. — Fréquence par rapport à la catégorie de routes, à la largeur des voies, au volume et à la composition de la circulation, à l'éclairage, aux conditions atmosphériques, à la période (jour ou nuit), etc.

THEME V. — Pertes dues aux accidents. — Classement des accidents d'après leur gravité permettant le calcul des coûts économiques réels.

THEME VI. — Contrôle de la circulation. — Réglage des signaux lumineux et délais. Signaux lumineux et sécurité. Limitation de vitesse. Circulation des piétons. Règles de priorité.

THEME VII. — Capacité des routes. — Etude générale. Capacité des différents types de carrefours. Effets de la réglementation (notamment, interdiction de tourner ou de stationner). Effets des piétons et des bicyclettes. Transformation des différentes catégories de véhicules en « unités voitures particulières ».

THEME VIII. — Projet et aménagement des voies expresses urbaines et locales. — Tracé, profils en long et en travers (vitesse de base, pentes, virages, etc...). Aménagement des échangeurs de circulation. Mesures spéciales pour la circulation à prépondérance unidirectionnelle. Routes circulaires par opposition aux routes radiales.

*
**

Une excursion à Milan aura lieu le samedi 6 octobre, pour permettre aux participants de visiter la ville et de voir notamment les aménagements pour la circulation, y compris le premier garage souterrain de stationnement mécanique du monde.

Un banquet clôturera la semaine d'étude, après réception par M. le Maire de Stresa.

Les participants auront l'occasion de visiter les îles Borromées, avec programme pour les dames ; des films sur la circulation et sur la sécurité routière seront présentés pendant la semaine d'étude.

Pour tous renseignements, s'adresser à l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (A.I.P.C.R.), 43, avenue du Président Wilson, Paris 16^e.

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 LITré : 38.47). Accès par la cour du Ministre.

Assemblée Générale ordinaire du P.C.M. en 1956

DINER ANNUEL DU LUNDI 19 MARS 1956

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

Je veux tout d'abord faire part des regrets et excuses de M. le Ministre **Lemaire**, qui avait accepté de présider, avec M. le Ministre **Pinton**, notre réunion, et qu'une obligation imprévue et impérative vient d'appeler, il y a quelques heures seulement, hors de Paris.

(S'adressant à Monsieur **Pinton**) : Monsieur le Ministre,

Prenant contact il y a quelques semaines avec notre Association en recevant une délégation de son Comité, vous avez mentionné que vous êtes un « Littéraire » — alors que nous sommes des « Scientifiques » — On pourrait évoquer, à ce propos, les sujets classiques de dissertation comparant « l'esprit de finesse à l'esprit de géométrie » encore que bien des Littéraires peuvent posséder « l'esprit de Géométrie », et que nous prétendons que les Scientifiques ne sont pas forcément dépourvus de finesse. En fait, le développement des carrières corrige ou atténue ce que peut avoir de rigide une formation trop exclusivement orientée et je ne pense pas que la mention que vous avez faite soit une crainte, pour nous de vous bien servir, pour vous de nous bien commander. Et si je la rappelle maintenant c'est seulement pour faire part de mon trouble de prendre la parole et me lancer dans un discours devant un professeur agrégé qui voudra, je l'espère, négliger les insuffisances de l'orateur et apprécier en Ministre les problèmes professionnels qui lui seront exposés.

(S'adressant à Monsieur le Général **Corniglion-Molinier**) :

Je m'étais permis, Monsieur le Ministre, l'an passé, à cette même place, de faire une petite allusion au renouvellement des hommes politiques placés à notre tête. Et vous aviez repris cette allusion en concluant dans votre réponse : « Tel est le propos, Messieurs, que veut simplement vous tenir celui qui est aujourd'hui votre Ministre, qui demeurera votre ami. » De cette amitié dont vous voulez bien nous honorer et à laquelle nous sommes très sensibles, vous ne pouviez donner de meilleur témoignage qu'en ayant accepté notre invitation.

Messieurs les Ministres,

Dans le développement continu des techniques, depuis un siècle, les Corps des Mines et des Ponts peuvent s'enorgueillir d'avoir formé constamment des savants, des Ingénieurs, qui ont animé la recherche, fait

des découvertes et contribué à la progression des connaissances. Mais le mouvement s'accélère, c'est aux années que nous vivons que semble s'appliquer exactement le vers « Et quel temps fut jamais si fertile en miracles ».

On pourrait magnifier, en le redoutant peut être, ce développement maintenant si rapide qu'il prend l'allure de bouleversement ; là n'est pas notre propos. Les Corps des Mines et des Ponts se doivent de garder, dans cette évolution leur mission de fournir à l'Etat les techniciens dont il a besoin, que ce soit dans la science atomique, dans la recherche du pétrole et des métaux rares, pour l'infrastructure des aéroports, pour citer quelques-unes de nos activités modernes, tout en continuant à satisfaire aux missions traditionnelles que nos Corps avaient, dès leur création, la charge de remplir. Mais, celles-ci se ressentent également profondément de l'évolution du monde. J'en prendrai comme exemple une des activités de base du Corps des Ponts et Chaussées, qui est de construire et d'entretenir les routes. L'avènement de l'automobile a progressivement modifié les données qui présidaient à l'aménagement de notre réseau routier. Celui-ci, largement conçu dès l'origine a pu, jusqu'à ces dernières années, s'adapter d'une façon convenable à la circulation automobile. Mais voici que celle-ci, brusquement, s'amplifie, phénomène qui d'ailleurs était prévu par les Ingénieurs, encore qu'ils n'avaient pas eu les possibilités financières suffisantes pour s'y préparer largement. Et l'opinion publique, auparavant satisfaite, s'inquiète et demande une adaptation de la route au développement de la circulation automobile. C'est une grande œuvre à mener, car il faut, un peu partout, corriger, élargir, rectifier, dévier. Il faut aussi construire, là où le besoin s'en fait particulièrement sentir, des routes nouvelles exactement adaptées à l'automobile — c'est-à-dire des autoroutes.

Notre Association a examiné dans quelle mesure nos structures administratives, le personnel dont nous disposons, nos moyens divers, nous permettent de mener cette œuvre. Elle a conclu que cela pouvait être fait à l'intérieur de nos structures propres, en les adaptant dans une mesure légère. Il faut naturellement, que les moyens en personnel et en matériel nous soient donnés ; et qu'en premier lieu, alors que les effectifs théoriques des Services sont restés ceux de jadis, où la circulation routière était faible, encore faut-il qu'au moins ces effectifs théoriques soient pourvus complètement, ce qui est loin d'être le cas.

Mais, et notre Association y insiste avec une force particulière, il faut alléger le fardeau des formalités administratives chaque jour plus lourd, qui risque de paralyser l'activité de notre Administration. L'organisation de nos Services départementaux, où des pouvoirs propres étendus sont dévolus aux Ingénieurs en Chef, était, bien avant que l'on parle de décentralisation administrative, un modèle du genre ; cette décentralisation s'accompagnait certes d'un contrôle a posteriori mais elle était surtout permise par une très solide tradition et un choix rigoureux des hommes et c'est sans doute là ce qui explique le succès de la formule. Comment le fardeau dont je parlais tout à l'heure, comment le frein a-t-il pu s'introduire dans le fonctionnement de la machine qui, sans être parfaite, donnait cependant satisfaction ? C'est, et je le dis nettement, mais sans aucune acrimonie, bien souvent le fait d'autres administrations. Chacune des mesures dont nous nous plaignons a été, je n'en doute pas, inspirée par des idées fort justes, par des intentions fort louables. Mais hélas, l'Enfer, dit-on en est pavé.

Sans contester l'intérêt des mesures d'ordre général prévues, une étude attentive concertée entre les Services intéressés permettrait généralement d'éviter qu'elles n'aboutissent à de trop graves complications et la preuve en est que l'on arrive parfois à trouver, un peu tardivement malheureusement, des solutions.

J'en tirerai deux exemples dans les diverses formalités nécessaires pour procéder à des acquisitions de terrains — et on ne peut guère faire de travaux routiers sans en acquérir.

Aux garanties que donnaient jadis les approbations ministérielles, les enquêtes d'utilité publique et les enquêtes parcellaires, fut ajouté en 1949 le Contrôle des Opérations Immobilières. Ce Contrôle était institué dans l'idée raisonnable d'empêcher chaque Administration de poursuivre, chacune pour son compte, des acquisitions de bâtiments pour y loger des bureaux ; il était possible que tel bâtiment pouvait être libéré par une Administration au bénéfice d'une autre et l'implantation même des diverses Administrations pouvait légitimement être coordonnée. Mais, par malheur, le décret qui a matérialisé cette idée a parlé d'immeubles et toute parcelle de terre, de quelques mètres carrés, est un « immeuble » au sens littéral au même titre qu'un bâtiment sur les Champs-Élysées et voilà que les milliers d'opérations parcellaires qu'il faut effectuer pour les aménagements routiers furent soumis au même contrôle inutile, avec avis du Service des Domaines, qui n'en pouvait mais, pour chaque parcelle, production de dossiers volumineux en triple exemplaire pour envoi à la Commission de Contrôle, avec retard de nombreux mois et beaucoup de travail dépensé en pure perte.

Après six ans, un Arrêté Interministériel d'août 1955 a très heureusement libéré le plus grand nombre des opérations poursuivies sur le Fonds Spécial d'Investissement Routier de cette servitude.

Autre exemple. Un décret récent, portant réforme de la publicité foncière et destiné à remettre un peu d'ordre dans le Cadastre, impose pour les acquisitions de terrain la production d'un Etat-Civil détaillé des propriétaires et des plans établis à grands frais par des Géomètres agréés, etc. Si ces mesures sont sans doute sages lorsqu'un propriétaire veut vendre son bien ; elles entraînent d'inextricables difficultés et de grosses dépenses lorsque c'est l'Administration qui veut acheter des parcelles privées, pour des surfaces souvent très modestes ; les Services des Ponts et Chaussées pouvaient jusqu'à présent établir les pièces d'arpentage. Les nouvelles dispositions risquent de bloquer les acquisitions très nombreuses auxquelles il faut actuellement procéder. Là aussi, on peut espérer qu'une solution raisonnable pourra intervenir, car déjà, pour payer la moindre parcelle, il faut couramment fournir à la Trésorerie Générale le nombre impressionnant de 16 pièces différentes, indépendamment des pièces de paiement proprement dites.

Par ailleurs, voici longtemps que, sans nous élever contre le principe d'une Commission ministérielle des Marchés nous attendons le relèvement du plafond au-dessous duquel l'envoi à la Commission n'est pas nécessaire, relèvement sur lequel tout le monde semble être d'accord et qui est déjà accordé à d'autres Administrations.

Et voici que nous sommes menacés d'un autre Contrôle, celui des engagements de dépenses sur le plan départemental, de même qu'il nous a fallu nous plier récemment à l'obligation de remplir des fiches d'investissement et on peut se demander si cette besogne supplémentaire s'est traduite par des avantages suffisants.

Toutes ces formalités, tous ces contrôles peuvent, nous n'en doutons pas, se justifier et trouver leur source dans des manquements de divers Services et les nôtres n'en sont peut être pas complètement exempts. Mais ce n'est pas pour empêcher quelques défaillances — et il faut alors sévèrement les sanctionner — qu'il faut risquer, à vouloir trop bien faire, de tout paralyser — il faut laisser aux Chefs leur initiative, avec leurs responsabilités. Aucune Administration n'est possible dans un climat de méfiance systématique ; un contrôle, aussi rigoureux soit-il, ne peut remplacer le choix judicieux des hommes et des structures.

En dehors de ce renforcement que je viens d'indiquer, des multiples contrôles, il est un autre phénomène qui entrave la bonne marche des Services : c'est la prolifération des Services techniques départementaux. Celle-ci trouve certes son origine dans l'extension sans cesse accrue des attributions de l'Etat et la nécessité pour lui d'intervenir dans des domaines de plus en plus étendus. Mais inévitablement, tout nouveau Service ne peut dès sa naissance définir exactement ses frontières et inévitablement quelle que soit la valeur des personnes en cause, il y a, avec des Administrations existantes des rivalités, des questions de compétence, des doubles emplois, qui ne facilitent pas

l'instruction des affaires, celles-ci étant déjà compliquées par le seul fait de l'existence du nouvel organe administratif qui allonge la liste des organes consultatifs.

À défaut de pouvoir endiguer cette extension des interventions de l'Etat, notre Association préconise de recourir corrélativement, dans toute la mesure du possible, à l'utilisation des Corps existants de fonctionnaires plutôt qu'à la création de nouveaux, normalement moins solidement charpentés au départ. Les exemples tirés de nos Corps sont à cet égard typiques et c'est aisément qu'ont été étendus jadis à de nouveaux domaines tels que le pétrole, l'électricité ou l'infrastructure aérienne, la compétence d'Ingénieurs voués auparavant aux seules Mines, Routes ou Ponts. Et c'est à juste titre que nos deux Corps, dans leurs Statuts, affirment leur vocation interministérielle.

Mais, si l'on comprend bien que pour des impératifs de simplification administrative et de bonne harmonie, il soit utile de ne pas multiplier le nombre de Corps de Fonctionnaires, ne pourrait-on craindre, en revanche, que ce principe ne s'oppose à celui de la spécialisation, et qu'en voulant en même temps toucher à trop de matières, un même Corps ne perde de son efficacité ?

Les Ponts et Chaussées, par exemple, peuvent-ils utilement exercer leur activité à la fois en matière de routes, de ponts, de ports maritimes, d'aéroports, de barrages, de chemins de fer, d'hydraulique, etc...

On peut observer tout d'abord que ces techniques, malgré leur diversité apparente, ont en commun d'appartenir à cette discipline technique d'ensemble qu'est « le Génie Civil ». Il y a parenté entre la construction d'une route et celle d'une piste d'aéroport, entre la construction d'un mur de quai et celle d'une culée de pont, entre un béton bitumineux pour route et un revêtement d'étanchéité, entre un remblai pour route et un barrage en terre, entre un hangar de port maritime et un hangar pour avions, etc) Tous ces hommes font appel aux mêmes connaissances de base et à la même formation scientifique, au même esprit d'étude,

Mais là n'est peut-être pas l'essentiel : l'Ingénieur de l'Administration n'est pas exclusivement un technicien ; on en trouverait aisément de bons, dans l'industrie privée, chacun dans sa spécialité, mais il doit être en même temps un administrateur, un organisateur et un coordinateur. Les intérêts qui lui sont confiés sont trop vastes, trop importants pour la vie ou le développement du Pays ou de la Région pour qu'il se cantonne dans un domaine technique restreint. C'est sans doute l'intérêt de nos deux Corps qu'ils fournissent en même temps des fonctionnaires spécialement bien avertis des réalités, des besoins économiques, sociaux et humains des régions dans lesquelles ils exercent. Chacune des réalisations, même les plus modestes, à laquelle ils contribuent, est pour eux un moyen de parfaire cette connaissance et, comment d'ailleurs pourrait-on concevoir aisément chacune de ces réalisations sans avoir mis en balance les avantages et les inconvénients, le

coût comparé au rendement escompté, le bénéfice direct ou indirect à en attendre — et ce bénéfice ne sera pas toujours et seulement un certain nombre de francs — mais encore une amélioration de vie locale, un exode de population évité ici, un mieux-être sanitaire là.

Par cette action constante, l'Ingénieur de l'Administration est avant tout un « économiste » : non pas toujours un théoricien habile à jongler avec les subtilités de l'économétrie — sans que j'en veuille nier ni l'intérêt ni l'utilité —, mais bien plutôt un praticien puisant ses connaissances dans la vie locale — sachant résoudre les problèmes pour savoir comment ils se posent et dont la qualité principale sera le bon sens, l'esprit d'observation, un sens aigu de l'intérêt collectif alliés avec cet « esprit de géométrie » dont je parlais tout au début et dont on peut dire qu'il est fort utile s'il s'appuie sur le sens des réalités.

Je pense ainsi, Messieurs les Ministres, que c'est la grande force de nos Corps d'être étroitement associés à la vie du Pays, dans ce qu'elle a de plus concret, de plus territorial, de plus départemental pourrais-je dire. Quelle meilleure formation pour le jeune Ingénieur qui sort des Ecoles que d'être nommé dans un poste en province, où les contacts qu'il aura avec les Maires, les Conseillers Généraux, les Chambres de Commerce, etc., lui donneront ce sentiment du concret dont une éducation, par nature très théorique, aurait quelque peu, il faut l'avouer, eu tendance à l'éloigner.

Aussi ne faut-il pas s'étonner qu'avec les préoccupations de déconcentration économique qui se manifestent actuellement, alors qu'on s'aperçoit du déséquilibre croissant entre certaines régions, les unes qui s'anémient, d'autres qui se gonflent exagérément, il soit fait un appel important à nos Camarades pour l'animation et le Conseil de ces Comités d'expansion économique qui se créent dans les différentes régions françaises.

Ce rôle économique que les Ingénieurs de nos Corps ont pu jouer sur le plan local et régional leur a permis d'apprécier tout l'intérêt d'une large collaboration avec d'autres Corps de fonctionnaires qui participent eux aussi à la vie économique du Pays.

Il serait extrêmement souhaitable qu'une telle collaboration puisse encore se développer, notamment sur le plan national. C'est avec regret que nous constatons une absence trop marquée de nos Camarades dans les Conseils économiques du Gouvernement : pourtant dans un concert entre hommes de formation différente, ils pourraient apporter cette note concrète et pratique, tirée d'une expérience locale irremplaçable et indispensable à toute politique d'orientation économique réaliste et efficace.

La réunion, voulue par le Chef du Gouvernement, de plusieurs Ministères techniques importants, dont les nôtres, sous l'égide d'un même Ministère aux Affaires Economiques et Financières me paraît être, à cet égard, pleine d'espérance. J'espère que problèmes techniques

et problèmes économiques seront examinés comme ils doivent l'être, sous le même angle, avec la même optique et que l'on constatera que les hommes que l'on pensait être de deux disciplines se complètent sans s'opposer. J'espère alors que ce rôle économique que nous devrions remplir nous sera plus largement ouvert et, si je le dis sans ambiguïté, c'est parce que je pense que le Pays en tirera bénéfice.

L'économique et le social étant étroitement liés je ne crois pas inutile de dire quelques mots du rôle social que peuvent jouer les Ingénieurs de nos deux Corps. Serait un Chef imparfait celui qui n'aurait pas toujours présent à l'esprit le souci de l'homme, que ce soit comme travailleur ou comme utilisateur. Sans compter le personnel, souvent important qui dépend directement de nos Services, nos Camarades des Mines et des Ponts sont placés suffisamment près des entreprises pour que les différentes conditions de l'emploi et du travail leur apparaissent nettement. Ils remplissent même vis-à-vis de catégories très importantes de salariés, le rôle d'Inspecteurs du travail et leur situation indépendante vis-à-vis des employeurs et des employés, en même temps que leur connaissance des problèmes techniques, leur confère vis-à-vis des uns et des autres une audience assez précieuse. Ainsi n'est-ce pas par hasard que pour le fonctionnement de la nouvelle et récente procédure de médiation dans les con-

flits du travail, on trouve en grand nombre dans la liste des médiateurs choisis, les noms d'Ingénieurs des Mines et des Ponts ; on en trouve un plus grand pourcentage encore dans la liste des médiations qui ont effectivement été faites.

Messieurs les Ministres,

Dans cet exposé, un peu décousu, je m'en excuse, j'ai cherché à refléter certains de nos soucis ou certaines de nos tendances — dans les domaines administratif, technique, économique et social, pour le meilleur rendement et la meilleure utilisation des Ingénieurs de nos deux Corps. Je me suis abstenu d'y mêler des revendications de quelque nature qu'elles soient — ce n'est pas que nous n'en ayons pas — elles relèvent d'un autre ordre de préoccupations.

Dans un éditorial récent, exaltant si je puis dire, la grandeur de la Fonction publique et son rôle essentiel dans le maintien de l'Etat et du Pays, André **Siegfried** écrit : « Il faudrait citer tant de hauts fonctionnaires de la III^e et de la IV^e République, ayant apporté ou apportant à l'exercice de leurs fonctions une passion de dévouement dépassant de beaucoup les exigences d'une simple conscience professionnelle. » Cette passion de servir et de bien servir, c'est elle qui anime les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines j'en donne ici la solennelle assurance (Applaudissements).

Discours de M. le Ministre PINTON

Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics

Messieurs,

Je viens d'écouter un discours extrêmement sérieux. On m'a longuement expliqué qu'il fallait que je réponde par un autre discours qui ne serait pas moins sérieux. Je me suis exécuté, mais, je l'avoue, j'en ressens présentement quelques remords, car j'ai le sentiment que l'ambiance qui se dégage ici est celle des anciens élèves de beaucoup d'autres Ecoles qui, arrivés au moment du dessert, sont beaucoup plus préoccupés de se raconter des histoires de promotion que d'écouter les propos sérieux, ou qui se veulent tels, qu'il est de règle de prononcer à la table d'honneur.

Je voudrais donc essayer de partager un peu. Ce qui est sérieux, je l'ai écrit au cours de l'une de ces improvisations soigneusement préparées à l'avance..., et j'essayerai, de temps en temps, d'y mettre un peu plus de ce que je ressens en ce moment, lorsque je me trouve en votre présence.

A la vérité, je dois le dire, c'est incontestablement avec un sensible complexe d'infériorité que je m'adresse à vous (Protestations). Il est évident que vous représentez, dans la partie technique de l'activité nationale, des sommets que, soit que l'on sorte de Saumur, comme **Corniglion-Molinier**, ou de la « communale », comme moi, on a quelque peine à atteindre !

Mais, si vous me le permettez, je vous dirai une petite histoire qui me revient à l'esprit, je ne sais pas pourquoi et dont je vous jure qu'elle n'était pas notée !

Depuis que j'ai à m'occuper des affaires publiques, et spécialement depuis 1944, j'ai assumé un certain nombre de responsabilités qui m'ont conduit à discuter beaucoup avec vos représentants locaux : j'en vois un devant moi avec qui nos relations dans le Rhône n'ont pas toujours été très faciles, mais avec qui, en fin de compte, même qu'il y ait eu quelques contestations, nous avons toujours fini par nous entendre, ce qui prouve que l'esprit de mathématiques, qui est le sien et l'esprit de finesse, qui, naturellement, est le mien, peuvent tout de même s'accommoder ! (Rires).

Mais cela me rappelle une histoire, locale bien sûr, qui est racontée par le Président **Herriot** au sujet de son prédécesseur à la Mairie de Lyon, Victor **Auga-
gneur**.

A la vérité — je dois tout de même commencer par là — dans mes activités administratives, j'ai eu affaire, comme il convient, à deux ordres de puissances : les Ponts et Chaussées, bien sûr, et... l'Administration des Finances. Et c'est là que je vais essayer de placer l'histoire d'**Auga-
gneur** racontée par le Président **Herriot**.

Cela se passait au cours des années 1904-1905. Le

Président **Herriot** était déjà Adjoint, mais pas encore Maire. En ce temps-là, **Augagneur**, qui était, il faut le dire pour la clarté de l'histoire, Professeur à la Faculté de Médecine, était, comme on disait au temps des luttes anticléricales, « supercombiste ». M. **Augagneur**, donc, bien qu'anticléric et Professeur à la Faculté de Médecine, avait la passion du cheval et il allait, chaque matin, dit-on, se promener à travers la campagne lyonnaise, qu'il était, à ce moment-là, plus facile d'atteindre, d'abord parce que les routes n'étaient pas goudronnées et aussi parce qu'il n'y avait pas de trolleybus sur ces routes !

Or, un jour, le cheval qui le portait s'étant emballé, le jette à travers bois, tant et si bien que le noble crâne du Docteur **Augagneur** heurtant une branche, celui-ci s'évanouit et tombe sur le sol, où, par bonheur, il est recueilli peu après par des paysans. Il se réveilla quelques instants plus tard dans la maison où on l'avait transporté et qui était justement la maison du curé du village !

On l'a soigné, il est revenu chez lui et, le soir, **Herriot**, qui était à ce moment-là son très jeune Adjoint, lui dit : « Tout de même, Monsieur le Maire, cela a dû vous faire quelque chose quand vous vous êtes réveillé entre les bras d'un curé ! »

Augagneur réfléchit et répondit : « Oui, mais j'ai pensé que j'aurais pu me trouver entre les bras d'un de mes collègues, et cela m'a consolé ! » (Rires).

Je dirai donc, paraphrasant cette histoire : « Je préside aujourd'hui le banquet des anciens élèves de Polytechnique, des Ponts et Chaussées, de Chimie, de Centrale. Pensez, Messieurs, que j'aurais pu — tout arrive — présider un banquet d'Inspection des Finances, et je vous jure que cela me reconforte ! » (Applaudissements).

Je n'ai malheureusement pas la faculté de pouvoir imiter le Président **Herriot**, qui, un jour, allant représenter l'Académie au bicentenaire de Vauvenargues, était arrivé avec un manuscrit épais et avait dit : « J'ai là un beau discours, mais, si vous voulez, maintenant, je vais essayer d'en faire un autre. » Je me suis modestement lancé sur une voie qui n'est pas trop « savonneuse ». Je vais maintenant revenir à des choses plus sérieuses ; j'essayerai tout de même, de temps en temps, d'en sortir.

Je voudrais, Monsieur le Président, vous remercier pour votre excellent accueil, en nom nom, bien sûr, et en celui de notre éminent prédécesseur et ami, et d'ailleurs, peut-être successeur — nous pourrions très bien envisager un roulement ! — qui a bien voulu honorer de sa présence cette manifestation.

Ce que je tiens à dire, je le sais bien, ne se piquera pas d'une originalité excessive. Il est vraisemblable que ce qui sera dit par moi ressemblera assez fortement à ce qui a déjà dû être dit par un certain nombre de Ministres des Travaux Publics, mais, comme ils disaient la vérité, même **Corniglion-Molinier**, je ne puis que faire comme eux.

Mon ami **Corniglion-Molinier**, l'an dernier, a commencé son discours par une série de traits que j'ai notés et dont je le félicite d'ailleurs, car cela m'évitera de recommencer la liste de tous vos prédécesseurs qui avaient, si j'ose dire, passé du mauvais côté de la barricade et qui étaient devenus Ministre des Travaux Publics !

Corniglion-Molinier, donc, ayant dit la vérité, je suis obligé, ou de dire le contraire — ce qui serait gênant — ou de le répéter et je préfère cette seconde solution.

J'y ajouterai l'expression d'un certain sentiment de sécurité qui est particulièrement agréable à un Ministre, celui de se trouver, en prenant la direction d'un Département dont les Cadres supérieurs sont principalement recrutés parmi vos Corps, de se trouver, dis-je, à la tête d'un organisme éprouvé, pas toujours facile, mais dont le fonctionnement silencieux, et sûr, lui laisse la liberté de se consacrer aux grandes tâches, — ou, du moins, ce qu'il appelle ainsi pour se consoler. Oui, ce qu'on appelle les grandes tâches, pour un Ministre, c'est de répondre, jour après jour à tous les petits « embêtements ». Mais le reste, le durable, vous vous en chargez, et vous admettez même, quelquefois, qu'on s'en occupe, à condition, évidemment qu'on n'insiste pas trop !

Je sais tout ce que cet automatisme doit à vos efforts et que, si les grandes Administrations auxquelles vous appartenez ont parfois l'air de marcher toutes seules, c'est parce qu'il y a des hommes qui veillent au fonctionnement minutieux d'organismes de précision auxquels ils se sont consacrés avec une conscience professionnelle et une probité morale qui m'ont toujours profondément impressionné.

Les traditions qui les ont faites, vous entendez les perpétuer. Vous nous avez dit, Monsieur le Président, à quel point vous placez haut votre idéal. Vos Corps sont de ceux qu'il n'est pas besoin d'exhorter. Votre passion de servir, votre sens de l'Etat vous aiguillonnent. Votre idéal vous contraint vous-même ; c'est tout bénéfique pour la Nation, et j'ajouterai, dans le cas présent, de celui qui représente la Nation, temporairement dans ce Ministère.

Vous ne serez pas surpris, dans ces conditions, que je vous demande de le maintenir. Nous comptons sur vous en raison directe de la hauteur à laquelle vous situez votre mission. Ainsi, vous fixez vous-même ce qui vous sera demandé : ne vous étonnez pas que ce soit beaucoup.

Passion de servir, je viens de le dire après vous, Monsieur le Président. Idéal aussi d'une compétence solide. Vous avez évoqué l'extrême rapidité avec laquelle les techniciens évoluent et qui prend presque l'allure d'un bouleversement. Mais vous entendez aussi vous adapter ; vous l'avez déjà fait avec succès dans le passé ; je ne doute pas que vous le fassiez encore.

Les travaux de reconstruction touchent à leur fin, mais des tâches nouvelles vous attendent. La concurrence internationale semble plus que jamais devoir

se situer largement sur le plan technique. Vos réalisations et les hommes que vous saurez envoyer de par le monde doivent être nos meilleurs ambassadeurs ; je dirai d'ailleurs que, à la différence de certains autres, ce sont des ambassadeurs qui croient à leur mission.

Les responsabilités nouvelles sont, vous ne l'ignorez pas, redoutables : création d'un réseau étendu d'autoroutes, technique de l'énergie atomique, cette grande inconnue des décades prochaines ; je puis évoquer aussi les grands problèmes de l'aménagement du territoire, question vitale aujourd'hui et tellement nouvelle dans la complexité de la vie économique moderne.

Face à ces problèmes, cette capacité d'adaptation dont vous avez fait preuve, ce mordant que votre discours manifestait il y a un instant, je dirais presque cet esprit de conquête, vous ne les aurez jamais trop. Mais — il n'y a jamais de roses sans épines — que la légitime fierté de vos traditions n'aille pas aboutir chez vous — on vous l'a parfois reproché à tort — à des abus d'esprit de Corps.

Et, ici, je placerais, si j'osais — mais je n'ose pas — un certain nombre d'histoires, bien entendu de Polytechnique, que M. **Rérolle**, ici présent, m'a interdit de raconter parce qu'il les connaît toutes, et, d'ailleurs, avant moi, vous aussi, en me disant : « Non, ce ne serait pas bien pris ».

J'en dirai tout de même une, parce que, au moins, celle-là, comme elle est vraie, je suis sûr que vous ne la connaissez pas !

Ces plaisanteries, je les fais, semaine après semaine, à des réunions où, tout de même, nous ne nous entendons pas si mal. Et si je plaisante les Polytechniciens ou les Mineurs — l'Ingénieur en Chef de la Ville de Lyon, mon cher Président, est un Mineur — c'est tout de même parce qu'ils comprennent généralement très bien.

Mais il m'est arrivé un jour une mésaventure. J'étais allé, à la fois en qualité de parlementaire et de représentant du Maire de Lyon, présider le dîner ou le déjeuner des anciens élèves des Ecoles d'Arts et Métiers. Je n'avais pas grand chose à dire : cela arrive souvent, vous savez, quand on est obligé de prononcer des discours importants. Et j'ai utilisé un thème dont j'étais sûr qu'il avait ses chances : j'ai naturellement opposé les Ecoles d'Arts et Métiers à l'Ecole Polytechnique, vous imaginez dans quelle direction. J'avoue que j'ai eu, ce jour-là, un des plus beaux succès de ma carrière !

A la vérité, j'avais dans l'esprit **Rérolle** et notre cher ami **Boutet**, qui n'est pas là aujourd'hui, et je me représentais un peu leur racontant tout cela à eux, parce que je savais qu'ils réagiraient bien !

Quand j'ai eu fini, je me suis assis, très content. Mais, à ce moment-là, j'ai vu sortir, tel un diable, se précipitant sur le micro, quelqu'un dont, bien entendu, je tairai le nom et qui s'est dressé en disant : « Mais, jamais je ne permettrai qu'on dise de Polytechnique

ces choses-là ! » J'avoue que j'ai été un peu ennuyé, mais cela s'est bien arrangé par la suite.

Je suis convaincu que, aujourd'hui, si vous êtes 100, il y en a 99 qui marcheraient ; mais si jamais le centième était d'un autre avis... j'aime mieux ne pas provoquer un incident. Il faut dire qu'à l'époque de l'histoire que je vous ai racontée, je n'avais pas de responsabilités ministérielles ! (Rires).

Ceci étant, je dirai que je ne crains guère que vous abusiez de cet esprit de corps. Quel que soit le mérite des grandes Ecoles d'où sortent la plupart d'entre vous, il n'exclut pas — et je m'en félicite — tout autre mode de recrutement. Vous avez l'esprit assez large pour accueillir parmi vous, au sein même de vos Corps, ceux qui, n'ayant pas eu la chance de commencer leur carrière sous d'aussi heureux auspices, ont eu souvent, par la suite, un plus gros effort à accomplir pour se hisser au même niveau.

Se battre âprement, quand on est privé des facilités qu'ouvre à l'étudiant bien orienté la suite normale des études qui conduisent aux grands postes, ce n'est pas, Messieurs, une si petite chose, et ceux qui ont ici conquis leurs grades méritent que vous leur ouvriez largement les portes de votre grande et noble Maison. (Applaudissements)

Si vous me permettez d'invoquer mon exemple personnel (Je vous rassure, ce n'est pas pour vous demander une place d'Ingénieur des Ponts et Chaussées), si vous me permettez d'invoquer mon exemple personnel, dans une carrière professionnelle sans doute bien différente des vôtres, je vous dirai que cette voie étroite, par sa difficulté même, est une rude école de persévérance et de volonté. Peut-être cela me sert-il aujourd'hui. C'est à cette époque de ma vie que je pense volontiers lorsque j'ai une difficulté à surmonter, mieux : une bataille à gagner.

Et ceci me ramène à notre objet. Ce monde évolue ; il est ébranlé, au travers de crises multiples, à la fois par le progrès technique et par une croissance démographique sans précédent. Dans ce monde, le technicien a plus que jamais besoin simultanément des qualités les plus diverses, non seulement de l'esprit, mais du caractère : souplesse, énergie, puissance d'initiative et ce sens des responsabilités que vous avez toujours eu, mais qui naît aussi d'expériences multiples.

La diversité des formations apportant chacune leur contribution à l'œuvre commune est un facteur d'enrichissement et de succès qu'on ne peut et qu'on ne doit pas négliger.

Soyez donc ambitieux : votre passé et notre présent l'exigent. Ne soyez pas non plus — c'est la grâce que je vous demande — exclusifs.

N'allez pas, Messieurs, prendre ombrage de ces quelques réflexions.

J'ai fait connaissance de vos Corps, ainsi que je le disais tout à l'heure, bien avant d'être Ministre, sur le plan départemental, et je ne puis que m'associer,

mon cher Président, à ce que vous avez dit sur le rôle tellement précieux et varié que jouent dans la vie locale et régionale des Ingénieurs en Chef et des Ingénieurs ordinaires de vos Corps. Ils y sont « sur le tas ». Ils y acquièrent, avec une facilité, parfois étonnante chez des hommes formés aux disciplines abstraites, l'expérience des hommes et des choses, le sens de l'équilibre entre ce qui est techniquement possible et que leur ingéniosité s'efforce sans cesse d'augmenter, d'une part, et ce qui est humainement possible d'autre part. Ils y serrent la réalité au plus près, car ce n'est, en effet, que de cette manière qu'on peut la dominer.

Les Conseils Généraux, les Préfets et les Chambres de Commerce savent bien que leurs Ingénieurs ne sont pas seulement des techniciens, mais aussi des économistes, qu'ils sont capables d'évaluer, ce qui compte, mais encore de peser les besoins des collectivités qui ne se comptent pas, et capables, enfin, de franchir avec discernement et prudence l'espace qui sépare l'étude des projets de la décision la plus opportune.

Et, Messieurs, dans ce domaine, où il faut bien faire un peu de cette politique que vous dénigrez parfois, et où, d'ailleurs, si la politique est l'art des relations entre les hommes et entre les intérêts, après tout, vous ne réussissez pas si mal — même quand vous ne devenez pas Ministre des Travaux Publics ! — sans doute faut-il un peu de cet esprit de finesse que vous vous plaisez à opposer, tout à l'heure, à l'esprit de géométrie. Pour l'un comme pour l'autre, la réalité est un excellent professeur et les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont montré qu'ils savent profiter de ses leçons.

C'est pourquoi je crois, comme vous, qu'il serait souhaitable qu'une contribution accrue soit demandée à vos Corps dans les conseils économiques du Gouvernement. Je ne veux pas croire, comme vous faisiez semblant de le craindre, mon cher Président, que ce soit leur sens des réalités qui les en ait fait relativement écarter. Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont-ils fait tout et toujours ce qu'il fallait pour être entendus ? Et ne sont-ils pas quelquefois un peu trop repliés sur eux-mêmes ?

Quoi qu'il en soit, je souhaite avec vous que cet esprit de synthèse réaliste que vous savez apporter à la préparation des décisions d'ensemble ne soit pas utilisé seulement à l'échelon départemental et régional, mais aussi à l'échelon national.

Mon cher Président, Messieurs, ne voyez, dans les quelques mots que je vous ai adressés ce soir, qu'une expression de l'estime et de la sympathie que j'ai pour vous. Soyez assurés de me trouver auprès de vous pour vous aider à accomplir votre tâche.

Certains obstacles, m'avez-vous dit, vous entravent : problème des effectifs face à des missions accrues, for-

malités administratives trop compliquées. Vous me verrez, en ces matières, avec vous sans réserves, surtout si vous insistez plus sur les formalités administratives que sur le recrutement de nouveaux effectifs ! Vous me verrez, dis-je, avec vous sans réserves, non qu'il faille condamner a priori systématiquement les formalités administratives : vous êtes beaucoup trop administrateurs pour cela ! Il est, dans les vieilles Administrations comme les vôtres, des règles très anciennes, contraignantes, critiquées, raillées, et qui n'en sont pas moins tutélaires, quand on voit ce qui se passe dans certaines Administrations moins anciennes et peut-être un peu trop sensibles, dirais-je, aux tentations courantes.

Mais je sais bien aussi que trop de formalités nouvelles, même si chacune était justifiable en soi, finissent par créer un obstacle majeur et quelquefois insurmontable en pratique et sont toujours source de lenteur et de mauvais rendement.

Je ne sais pas combien il faut de papiers pour faire une route. Mais je sais combien il en faut pour faire une école et la formule que je répète aux Maires qui viennent me parler de leurs projets scolaires est celle-ci : « Vous savez, une école, c'est quatre ans : trois ans de paperasses et un an de maçonnerie ! » Mais c'est sûrement vrai aussi dans les autres domaines.

Je sais bien qu'il faut savoir se plier à ce qui est inévitable, mais je vous assure que j'ai, pour ma part, trop souvent regimbé contre ce réseau inextricable parfois et si exaspérant que représentent ces successions de formalités qu'on n'arrive pas à comprendre. Je serai toujours avec vous pour vous aider à les faire disparaître..., à condition que vous soyez avec moi lorsque, n'étant plus Ministre, mais simplement parlementaire, je viendrai demander à vos Administrations de me faciliter un certain nombre de réalisations auxquelles s'opposent, naturellement, les formalités administratives (Applaudissements).

Vous avez terminé, mon cher Président, en soulignant votre passion de servir, et cela dans tous les domaines pour lesquels votre compétence et votre expérience, qui sont grandes, vous qualifient. Ne doutez pas de ma volonté de vous aider à obtenir les moyens de satisfaire cette passion. (Ce n'est pas une déclaration qu'on peut faire pour toutes les passions !) Je vous y aiderai d'autant plus que je compte y faire davantage appel.

Et c'est pourquoi, mon cher Président, après avoir mêlé ce que je croyais drôle (qui ne l'était probablement pas) à ce qui m'a paru sérieux (qui ne l'était probablement pas davantage, mais qui était sûrement ennuyeux !), je vais terminer en levant mon verre, à vous-même, mon cher Président, à votre Association et au Corps si éminents et si irremplaçables que vous symbolisez ici (Vifs applaudissements).

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ DU P.C.M.

Séance du Lundi 11 Juin 1956

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le lundi 11 juin 1956, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Étaient présents : MM. **Mothe**, Président du P.C.M., **Cachera** et **Lambert**, Vice-Présidents, **Laure**, Secrétaire, **Wennagel**, Trésorier, **Alias**, **Arquié**, **Baquerre**, **Brunot**, **Fertin**, **Filippi**, **Fuzeau**, **Gautier**, **Giraud**, **Mathieu**, **Meunier** **Georges**, **Moret**, **Prot**, Membres.

Absentis excusés : MM. **Fischesser**, Vice-Président, **Baudet**, **Chevrier**, **Liffort de Buffévent**, **Wahl**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Folacci**, **Fontaine** et **Stéphane Meunier**.

La séance est ouverte à 14 heures 40.

1°) Adoption du P.V. de la dernière séance.

Sous réserve de l'addition de M. **Arquié** à la liste des Membres absents excusés, le Comité adopte sans observation le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance du 17 mai 1956.

2°) Tournées du P.C.M.

Le Président rend compte que les participants à la tournée en Yougoslavie sont revenus, très satisfaits dans l'ensemble, le dimanche 10 juin et sans incident. Le Président de tournée, M. l'Inspecteur Général **Gaspard**, lui a fait part de quelques observations sur le déroulement de la tournée, relatives aux visites techniques, que l'Association des Ingénieurs Slovènes, qui avait pris en charge celles-ci, n'avait pas suffisamment préparées, en dehors de la Slovénie ; M. **Gaspard** aurait souhaité également que les Autorités Consulaires Françaises aient été officiellement prévenues. M. **Galard**, qui assumait la charge de « Responsable de la tournée », s'est acquitté avec beaucoup de dévouement et de bonne grâce, du devenir de celle-ci. Le Comité l'en remercie tout spécialement.

La tournée aux Châteaux de la Loire que M. **Giraud** avait organisée les 9 et 10 juin pour le Groupe de Paris s'est déroulée dans les meilleures conditions, avec le concours de la S.N.C.F. et des Services locaux. Le Comité demande au Président d'en remercier M. **Boyaux**, Directeur Général de la S.N.C.F.

3°) Articles pour le Bulletin du P.C.M.

M. **Prot** rappelle au Comité que le volant des articles techniques pour le Bulletin est très insuffisant. Il souhaite que tous les Délégués de Groupe attirent immédiatement et très vivement l'attention des Camarades sur cette question dont l'importance a été soulignée

maintes fois au cours de ces derniers mois, notamment lors de la dernière Assemblée Générale.

Le Comité appuie la proposition de M. **Prot**.

4°) Organisation générale et Statut.

M. **Mothe** rappelle qu'il a été demandé aux Délégués de Groupe de procéder à une enquête parmi les Camarades, au sujet de l'entreprise, par le « Groupe d'Études Générales », en ce qui concerne certaines modifications à apporter à notre organisation. Des papiers ont été envoyés à tous les Délégués, en nombre suffisant pour que tous les Camarades puissent être touchés facilement (deux à trois exemplaires par département).

Le Groupe d'Études Générales s'est réuni à nouveau. M. **Mothe** demande à M. **Laure** de faire un résumé des résultats de cette séance.

M. **Laure** rappelle tout d'abord les trois éléments qui ont paru au Groupe nécessiter une certaine adaptation de nos structures :

1° Difficulté pour les Inspecteurs Généraux, en nombre restreint et résidant à Paris, d'assurer de front leurs tâches de synthèse à l'échelon national (études entreprises au sein du Conseil Général des Ponts et Chaussées, des Commissions ministérielles ou interministérielles, etc...) et leurs tâches d'Inspection ;

2° Utilité d'une présence plus accentuée de notre Administration sur le plan régional ;

3° Nécessité de spécialiser en Province un certain nombre d'Ingénieurs.

Plusieurs solutions sont possibles a priori pour résoudre ces problèmes. Celle que le Groupe d'Étude préconise reviendrait à confier tout ce qui est synthèse à l'échelon national et Inspection proprement dite (c'est-à-dire contrôle a posteriori que tout se passe normalement et conformément à la règle), à des Inspecteurs Généraux résidant à Paris et tout ce qui est surveillance courante du fonctionnement des Services, tâches interdépartementales et rôle de supervision technique, à des Ingénieurs Généraux résidant en Province et disposant d'un bon Secrétariat.

En ce qui concerne le projet de statut, le Groupe d'Études a estimé que l'article 8, moyennant quelques modifications de détail, permettait, par sa généralité, toutes les adaptations possibles, sans qu'on soit obligé de prendre parti sur le fond : il suffirait d'ajouter, dans la liste des fonctions susceptibles d'être remplies par les Ingénieurs Généraux, les mots « attributions à compétence interdépartementale ».

Enfin, le Groupe d'Études a examiné la question de l'âge de retraite des Ingénieurs Généraux : il lui a

paru qu'étant donné la très grande activité qui leur serait demandée, il y aurait intérêt à adopter la même limite d'âge que celle des Ingénieurs en Chef ; bien entendu, pour ceux des Ingénieurs Généraux qui auraient le titre d'Inspecteur Général, la limite devrait rester celle qui est en vigueur actuellement.

Une discussion s'engage sur ces propositions.

Sur le fond du problème, certains Camarades expriment la crainte que la formule proposée par le Groupe d'Etudes Générales ne porte préjudice au standing des Ingénieurs en Chef et Ingénieurs des Départements.

D'autres estiment, au contraire, que les aménagements proposés, répondant à des lacunes de notre organisation, devraient renforcer pour tous l'intérêt du métier et qu'au surplus il serait dangereux de se soustraire aux exigences de l'évolution actuelle.

M. **Mothe** estime qu'il convient d'attendre les réactions des Groupes Régionaux pour que le Comité émette un avis valable. La discussion devra donc se poursuivre activement au sein de ces Groupes : toutes les suggestions et les critiques seront les bienvenues, à condition qu'elles s'exercent dans un sens constructif.

En ce qui concerne l'âge de retraite des Ingénieurs Généraux, le Comité adopte les vues du Groupe d'Etudes, sous réserve que le nombre d'Inspecteurs Généraux ne soit pas inférieur à celui existant, sinon il conviendrait naturellement qu'il ne soit porté préjudice ni à la situation actuelle et acquise des Inspecteurs Généraux en fonction, ni de décevoir les espoirs légitimes des Ingénieurs en Chef qui, dans le cadre actuel, devraient atteindre ce grade dans les prochaines années : des mesures transitoires seraient ainsi nécessaires.

Sans attendre l'aboutissement des études et de la discussion, certains aménagements rédactionnels peuvent être introduits au projet de statut et le Comité demande au Président de les présenter à l'Administration.

5°) Fonctions Publiques en Algérie.

M. **Mothe** rend compte des informations que vient de lui transmettre M. **Barbet**, au sujet de l'accès, dans les cadres des Services des Ponts et Chaussées en Algérie,

des Français Musulmans : les mesures envisagées prévoient des conditions de diplôme, qui paraissent raisonnables au Comité, compte tenu de l'intérêt de favoriser le plus possible l'accès des Français Musulmans aux fonctions publiques.

6°) Suppression d'une Classe dans les Chemins de fer.

M. **Cachera** signale les conséquences que vont avoir, dans le remboursement des frais de déplacements, l'instauration du système des deux classes dans les Chemins de fer : l'augmentation du prix des couchettes, notamment, qui passent de 1.000 francs à 1.650 francs, accentuera encore le déficit de Camarades qui, pour gagner du temps, désirent voyager la nuit. Une note sera préparée à ce sujet pour le P.C.M.

7°) Comité d'Etude de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique.

M. **Buteau** signale les observations faites par certaines Organisations de Cheminots, sur un opuscule récemment diffusé par le Comité d'Etude et de Liaison. Le P.C.M., au sein de ce Comité, a toujours manifesté son désir que l'action de celui-ci ne puisse porter préjudice au Secteur Nationalisé et le Comité du P.C.M. estime qu'il n'y a pas lieu d'ouvrir une controverse sur ces observations.

8°) Frais de Contrôle des Gares Publiques de voyageurs.

M. **Mothe** donne connaissance d'une note adressée par un Camarade, relative à la perception de frais de contrôle pour les Gares Publiques routières. Après échange de vues, le Comité estime difficile de suivre les suggestions de la note sans une étude plus approfondie, relative au fonctionnement des concessions d'outillage public.

La séance est levée à 17 heures ; la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le mercredi 11 juillet 1956 à 14 heures 15.

Le Secrétaire,
A. **Laure**.

Le Président,
P. **Mothe**.

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

Séance du Lundi 11 Juin 1956

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le lundi 11 juin 1956, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Etaient présents : MM. **Mothe**, Président du P.C.M., **Cachera** et **Lambert**, Vice-Présidents, **Laure**, Secrétaire, **Alias**, **Arqué**, **Baquerre**, **Brunot**, **Fertin**, **Filippi**, **Fuzeau**,

Gautier, **Giraud**, **Mathieu**, **Meunier** Georges, **Moret**, **Prot** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Baudet**, **Chevrier**, **Liffort** de **Buffévent**, **Wahl**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Folacci** et **Fontaine**.
La séance est ouverte à 17 heures.

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

Sous réserve de l'addition du M. **Arquié** à la liste des Membres absents excusés, le Sous-Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance du 17 mai 1956.

2°) **Cadres du M.R.L.**

Le Président signale qu'il a reçu le projet de loi cadre pour le M.R.L. ; le Ministère a donné son avis sur ce projet par une lettre tenant largement compte des propositions du P.C.M.

3°) **Questions diverses.**

Un échange de vues et d'informations a lieu ensuite sur les questions travaux sur chemins ruraux, sur le Service Hydraulique en Algérie, sur l'organisation de l'Aéronautique Civile et sur les programmes à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

La séance est levée à 18 heures 45 : la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées aura lieu le mercredi 11 juillet 1956, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,
A. Laure.

Le Président,
P. Mothe.

ACTIVITÉ DES GROUPES

GROUPE DE PARIS

Pour la tournée des châteaux de la Loire des 9 et 10 juin 1956, nous n'avons pas eu de soleil. Il faut dire que cela se passait entre la Saint-Médard et la Saint-Barnabé. Mais nous n'avons eu de pluie à aucun moment essentiel et avons pu goûter les vitraux de la cathédrale, l'évocation de Ronsard à Saint-Côme, les impressionnants spectacles « **Son et Lumière** » de Chenonceaux et d'Amboise, le château bijou d'Azay-le-Rideau et la si remarquable présentation de Langeais.

Seules les visites de la gare de triage de Saint-Pierres-les-Corps, de l'Abbaye de Marmoutier et du château de Plessis-les-Tours ont été un peu humides, ce qui ne nous a pourtant pas empêché de nous initier aux passionnantes techniques des aiguillages automatiques, ni de faire un pèlerinage sentimental, tant sur l'une des toutes premières installations monastiques — et troglodytiques — que sur les lieux de travail et de mort de ce terrible Louis XI.

Mentionnons tout spécialement la très belle réussite technique que constitue la rame à Grand Parcours, par ses qualités de confort, suspension et insonorité.

M. **Boyaux**, Directeur Général et Madame **Boyaux** ont bien voulu nous y souhaiter la bienvenue avec une charmante cordialité. La S.N.C.F. qui a fait la preuve une fois de plus de sa courtoisie était aussi représentée par M. **Guerville**, Ingénieur en Chef qui s'est dévoué pour nous donner de nombreuses explications.

M. **Bigot**, Directeur Général de la Compagnie des Wagons-Lits a montré beaucoup de bienveillance à notre égard pour l'organisation des repas dans la rame.

Les gastronomes n'étaient donc pas oubliés ; et à un autre point de vue ils ont paru apprécier aussi la cuisine du « Grand Monarque » à Azay-le-Rideau et tout spécialement sa matelote d'anguilles.

Le Groupe P.C.M. d'Orléans est venu se joindre à nous pour le dîner du samedi soir. Avec M. et Madame **Brunot**, MM. **Lepousé** et **Tessonneau**, il était sinon largement du moins dignement représenté et nous avons été sensibles à leur geste de bonne camaraderie.

Le Service des Ponts et Chaussées de Tours, M. **Jambert** d'abord puis M. **Tessonneau**, nous avaient déjà apporté une aide précieuse pour l'organisation, en nous acquérant le concours du Directeur Départemental du Tourisme et de deux aimables hôtesses.

Que dire d'autre sinon que nous avons « côtoyé » M. Harry **Truman**, ce qui était hors programme, mais ne nous en a pas moins fait sentir la valeur touristique mondiale de notre petit voyage.

Plutôt que de nous morfondre au « coin du feu », nous avons passé un excellent week-end.

J'ajouterai personnellement que tous les participants, notre Président et Madame **Mothe** en tête, ont à tout moment fait preuve de la plus aimable bonne humeur et ont ainsi soutenu le moral des organisateurs que les vicissitudes du temps risquaient de rendre moroses.

Je critiquerai seulement le fait qu'en réunissant 53 personnes parmi lesquelles trois représentants du Corps des Mines, cette tournée, aussi charmante qu'elle ait été, n'a pas atteint pleinement son but de grouper les membres du P.C.M. Paris-Paris, qui avec femmes et enfants pourrait rassembler à peu près 2.000 personnes. C'est dans ce sens que nous essaierons de faire mieux la prochaine fois.

René Giraud,

Ingénieur des Ponts et Chaussées
à Paris.

TOURNÉE DU P.C.M. EN YOUGOSLAVIE EN 1956

La tournée du P.C.M. en Yougoslavie vient d'être effectuée.

En raison du nombre d'inscriptions, elle a été limitée à un seul voyage ; celui-ci a eu lieu du 25 mai au 10 juin ; le Président du P.C.M. y était représenté par M. l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées **Gaspard**.

Cette tournée est trop récente pour que nous puissions déjà en insérer le compte-rendu dans le Bulletin du P.C.M. ; mais on trouvera ci-après la liste alphabétique des 31 participants à ce voyage :

- M. André **Baste**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à La Rochelle ;
- M. André **Bollard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Draquignan ;
- M. Pierre **Brigol**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Alger et Madame ;
- M. François **Callot**, Ingénieur des Mines à Paris et Madame ;
- M. André **Diotel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Cherbourg et Madame ;
- M. Marcel **Etienne**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Lille et Madame ;
- M. Pierre **Favier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Saint-Etienne et Madame ;

- M. Ernest **Galard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Saint-Brieux ;
- M. Bernard **Gaspard**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris et Madame ;
- M. Michel **Laurent**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris ;
- M. Louis **Lehanneur**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris et Madame ;
- M. René **Litz**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite à Cannes et Madame ;
- M. Yves **Monneret**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris ;
- M. Marcel **Nouville**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Guéret ;
- M. Edmond **Philip**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Avignon ;
- M. René **Piraud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Nantes et Madame ;
- M. Pierre **Robert**, Ingénieur en Chef des Mines à Lyon ;
- M. Pierre **Rollet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Valence ;
- M. Raoul **Sarrat**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Toulouse et Madame ;
- M. Georges **Schneider**, Ingénieur Général des Mines à Paris et Madame.

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

ELECTIONS

M. Pierre **Ruais**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, Inspecteur Général des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, Conseiller Municipal de Paris, a été élu Président du Conseil Municipal de Paris (élection du 18 juin 1956).

RETRAITES

M. Paul **Genot**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Président de Section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 26 juin 1956, date de cessation des fonctions (Décret du 29 mai 1956 — J.O. du 2 juin).

M. Marcel **Chalos**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en disponibilité à Paris, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, l'entrée en 8 février 1960 (Décret du 29 mai 1956 — J.O. du jouissance de la pension différée étant fixée au 2 juin).

M. Marcel **Lacornerie**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Mulhouse, est admis à faire valoir

ses droits à la retraite, à compter du 5 juin 1956, date de cessation de ses fonctions (Décret du 29 mai 1956 — J.O. du 2 juin).

MUTATIONS

M. Maurice **Marchal**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées au Port Autonome de Strasbourg, est placé en position hors cadres, à compter du 31 juillet 1956, (Arrêté du 18 mai 1956 — J.O. du 2 juin).

M. Jacques **Charbonneaux**, Ingénieur en Chef des Mines, est maintenu en disponibilité pour cinq ans, à compter du 1^{er} avril 1955, auprès de la Compagnie Française de Prospection Sismique (Arrêté du 25 mai 1956 — J.O. du 3 juin).

M. Roger **Marchal**, Ingénieur des Ponts et Chaussées du Cadre Spécial des Bases Aériennes à Dakar, a été mis, à compter du 16 mai 1956, à la disposition de la Direction de l'Infrastructure du Secrétariat d'Etat aux Forces Armées (Air) à Paris (Arrêté du 25 mai 1956 — J.O. du 6 juin).



ENTREPRISE

JEAN LEFEBVRE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 125.100.000 F.
77, Boul. Berthier - PARIS-17^e * Gal. 92-85
Ch. Postaux : PARIS 1792-77 * Adr. Tél. : TARFILMAC-Paris

TRAVAUX PUBLICS
TRAVAUX ROUTIERS
PISTES D'ENVOL
REVÊTEMENTS

SALVIAM

Tous TRAVAUX ROUTIERS

BÉTONS BITUMINEUX

TARMACADAM

ÉMULSIONS DE BITUME

CONSTRUCTION DE PISTES
D'ENVOL ET DE CIRCULATION

SIÈGE SOCIAL : 2, Rue Pigalle - PARIS-9^e

Tél. TRI : 59-74 * AGENES : DOUAI, ORLÉANS, THOUARS

ECOUEEN 6 PARIS 26

DANGER PRIORITARIÉTÉ

STOP

Outils de la route moderne

SIGNALISATION ELECTRO-AUTOMATIQUE LANTERNES DE CHANTIER SIGNAUX OFFICIELS HOMOLOGUÉS N° 21 PAR LE MINISTÈRE DES T. P. SIGNALISATEURS DE CHANTIERS PAVAL RÉGLEMENTAIRES SIGNAUX OFFICIELS Recouverts de Produit Réfléchant " SCOTCHLITE " (pour signaux) APPLIQUEURS AGRÉÉS

Chasse neige " LE MERVEILLEUX " breveté S.G.D.G. Montage et démontage en une dizaine de minutes sur tous camions ou camionnettes.

Répanduses et répanduses mixtes " tous lants ", toutes capacités de 250 à 7 000 litres

Abris de chantiers PAVAL 54 à éléments interchangeables tôles de parois sans boulons

GOUDRONNEUSES - POINTS A TEMPS - PORTE-FUTS - APPAREILS A TERMA-CADAM - FONDOIRS - CHARRETTES MÉTALLIQUES - TOMBEREAUX - TONNES A EAUX - BROUETTES - PELLES - PLOCHES - FOURCHES Outils de CARRIÈRE BALAIS DE ROUTE APPAREILS DE LEVAGE - INSTRUMENTS D'ARPENTAGE

ET! VALLETTE & PAVON

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 50 000 000 FRANCS

17, RUE MASSÉNA, LYON (6^e) - Téléph. LA 24-47 - R. C. Lyon B 8856

OUTILLAGE PAVAL

Chapuyon

BERLIET

1 POIDS LOURD
toutes les
14 MINUTES



E 31

*Camions tous tonnages pour
Entreprises de Travaux publics*

USINES ET BUREAUX
VÉNISSIEUX (Rhône)

DIRECTION GÉNÉRALE
26, Rue de la Pépinière, PARIS (8^e)