

27

BULLETIN
DU

P.C.M.



Plate-forme du digesteur. On remarquera notamment la conduite d'arrivée des boues
du moteur (à marche automatique). Au second plan, décanteur (qui cache la station
de relèvement.

(Photo Luchaire)

PONTS ET CHAUSSEES
Département de la SEINE
Service de
Documentation Technique
6, Rue Beaubourg
PARIS-IV^e

Tél. TUR. 46-20 - 71-70

HOUILLÈRES du BASSIN de LORRAINE et MINES de la SARRE

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



Progression de la Production Annuelle

(en millions de tonnes de houille)

ANNÉES	1938	1952	1955
Lorraine.....	6,7	12,5	13,2
Sarre.....	14,4	16,1	17,2

Représentants exclusifs pour l'Industrie et les Foyers Domestiques

A. R. E. P. I. C. : Direction : NANCY, 23, rue Hermite. Tél. 52-68-24.

Bureaux : NANCY, 43, boulevard Albert-1^{er}. Tél. 53-40-09.

METZ, 7, place du Roi-George. Tél. 68-33-63.

STRASBOURG, 13, rue de la Nuée-Bleue. Tél. 32-06-35 et 36.

BESANÇON, 4, rue Labbé, Tél. 38-19.

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

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

ROUEN, 6, rue Legendre. Tél. R 1 52-94.

REIMS, 2, rue Camille-Lenoir. Tél. 47-38-85.

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

DIJON, 34 bis, rue des Perrières. Tél. 32-48-68.

LYON, 4, rue Président-Carnot. Tél. FRAnklin. 67-04.

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

Bureaux : TOURS, 1, Place Nicolas-Frumeaud. Tél. 31-71 (Région Ouest).

BORDEAUX, 2 à 8, Place de la Bourse. Tél. 44-73-91 (Région Sud-Ouest).

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

BULLETIN DU P.C.M.

RÉDACTION28, rue des Saints-Pères
PARIS-VII'

Téléphone : BABylone 31.89

PUBLICITÉ254, rue de Vaugirard
PARIS-XV'

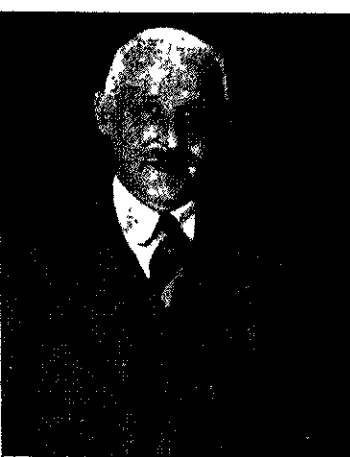
Téléphone : LECourbe 27.19

SOMMAIRE

Nécrologie : René DUGAS	2	Groupe de l'Est : Réunion du 18 juin 1957	17
La Page des Retraités	3	Les Annales des Mines de Mai 1957	17
La Station de traitement d'eaux usées de la Ville de Blois	5	Les Annales des Mines de Juin 1957	18
Un Théoricien peu connu de l'aménagement du territoire : Honoré de Balzac	11	Rectificatif	18
Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.		Note	18
P.-V. de l'Assemblée Générale ordinaire du 28 mars 1957	14	Procès-verbal de la réunion du Comité du P.C.M. : Séance du Jeudi 27 juin 1957	19
Groupe du Mans : Tournée du 11 mai 1957	17	Mutations dans le Personnel	20
		Naissances, Décès	20

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

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)



NÉCROLOGIE

René DUGAS

Engagé volontaire à 17 ans, René **Dugas** a fait très brillamment la guerre 1914-18 qu'il termina avec le grade de Lieutenant d'artillerie, la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur et la Croix de Guerre (3 citations), après avoir été grièvement blessé au Chemin des Dames.

Il était entré à l'École Polytechnique en 1919 et il en sortit dans le Corps des Mines. Il passa ensuite quelques années dans le Service des Mines, marquées notamment par une mission dans la Ruhr, puis, en 1930, il s'orienta vers la carrière ferroviaire sur les conseils de M. **Henry-Greard**, à l'époque Directeur du Chemin de fer d'Orléans. Il y fut dirigé vers le Service de la Traction et il occupait à l'exploitation commune du P.O.-MIDI les fonctions de Chef de la Traction lorsque fut créée la S.N.C.F.

Dès cette époque, la profondeur de ses vues, la sagacité et l'indépendance de ses jugements ainsi que la publication de ses premiers travaux scientifiques avaient attiré l'attention sur lui. Il fallait aux créateurs de la S.N.C.F. des hommes de premier plan pour mettre sur pied le fonctionnement de cette immense entreprise. René **Dugas** se vit confier la Division des Etudes du Service de l'Organisation Technique, et c'était là sa vraie place. Dès le 1^{er} février 1939, il était nommé à la tête de ce Service, devenu depuis la Direction des Etudes Générales. Il en était promu Directeur le 1^{er} janvier 1947.

Pendant les quelques vingt années qu'il a passées à ce poste où furent « pensés » les grands problèmes de la S.N.C.F., René **Dugas** en a fait un organisme d'études efficace auquel la S.N.C.F. est redevable de nombreux progrès, notamment dans l'élaboration de ses programmes, la mise au point de ses méthodes de calculs de prix de revient, les recherches sur l'amélioration de la productivité, etc...

Il fut l'un des apôtres de l'électrification et de la traction Diesel dont ses études sur les problèmes d'énergie lui avaient révélé l'intérêt essentiel. Plus récemment, il s'était attaqué aux grands problèmes d'organisation administrative et en

cherchait la solution à la tête d'un groupe d'études, dans les équipements électroniques modernes. Peu avant d'interrompre ses activités, il venait de mettre sur pied à la S.N.C.F. un groupe de Recherche Opérationnelle.

Auxiliaire précieux du Directeur Général, il en était le conseiller averti et écouté. Il est peu de grandes questions intéressant la S.N.C.F. qui, depuis vingt ans, n'aient été soumises au crible de son examen.

René **Dugas** était membre du Comité Consultatif de la C.E.C.A., de l'Office Régional des Transports Parisiens, de plusieurs Commissions de l'Union Internationale des Chemins de fer et de bien d'autres organismes. Partout il sut s'imposer par sa haute compétence, la rectitude de sa pensée et, quand il le fallait, un rare talent de débater. Sans jamais se départir de la plus stricte objectivité, il fut toujours un ardent défenseur du rail : un grand Cheminot.

Mais, sa brillante intelligence, aux multiples facettes, ne pouvait se contenter de ce champ d'action professionnel. Il n'a cessé, au cours de sa trop courte carrière, de porter un vif intérêt à l'évolution des Sciences et plus particulièrement des Sciences mathématiques. Auteur de nombreux travaux scientifiques, il était en relation avec de nombreux savants français et étrangers. On lui doit, notamment, deux ouvrages magistraux sur la Mécanique au XVII^e siècle et l'Histoire de la Mécanique. On trouvait en lui « des qualités d'esprit et des méthodes de travail rarement réunies chez un seul homme » : ainsi s'exprimait le Prince de **Broglie**, rendant hommage à son exceptionnelle érudition, dans la préface de ce dernier ouvrage.

Sa fin prématurée ne lui permit pas d'achever une étude à laquelle il se consacrait depuis plusieurs années sur l'œuvre scientifique de **Bolzmann**.

D'une culture exceptionnelle, il lisait dans le texte les mémoires originaux des vieux auteurs grecs et latins aussi bien que ceux des savants anglo-saxons et allemands.

Il était lauréat de l'Académie des Sciences et membre correspondant de nombreux instituts étrangers.

Il exerça successivement les fonctions de Maître de Conférences de Mécanique, puis d'examineur de mécanique à l'École Polytechnique.

Il trouvait dans la musique le délassement de ses multiples activités et il avait voué un culte particulier à Jean-Sébastien **Bach**.

René **Dugas** avait été promu Officier de la Légion d'Honneur en 1938.

Pour la S.N.C.F. et pour la Science, sa disparition prématurée est une perte irréparable.

La Page des Retraités

1°. — Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées.

Le JO du 16 mars 1957 a publié le décret n° 57 313 du 11 mars portant assimilation de grades en vue de la révision des pensions des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées retraités avant le 1^{er} septembre 1955.

Ce décret constitue une simple transposition du décret du 22 octobre 1955 répartissant les Ingénieurs en Chef en cinq échelons

La parution de ce décret permet la révision des pensions de quelques Ingénieurs en Chef retraités ou de leurs ayants-droits

2°. — Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le 18 novembre 1955 était enregistrée au Secrétariat du Contentieux du Conseil d'Etat une requête présentée par le PCM tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler pour excès de pouvoir une décision en date du 4 octobre 1955 par laquelle le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a refusé de faire bénéficier de la hors classe récemment créée les Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées retraités de la 1^{re} classe ou de faire procéder par décret dans les conditions fixées à l'art 17 de la loi du 20 septembre 1948 à l'assimilation des deux classes dont s'agit

Cette requête doublait sur le plan général, celle introduite par le Camarade **Escoubé**.

Elle vient de faire l'objet de l'arrêté du 29 mai 1957 dont nous reproduisons les considérants de la Décision :

Considérant qu'aux termes de l'article 20 I du décret du 17 mars 1949 « pour application des dispositions de l'article 61, par 1 de la loi du 20 septembre 1948, aux termes desquelles il doit être tenu compte pour la nouvelle liquidation prévue audit article des modifications opérées dans la structure, les appellations et la hiérarchie des catégories, les assimilations nécessaires seront déterminées pour chaque catégorie par des décrets pris dans les conditions fixées à l'article 17^o, 13^{me} alinéa de la loi précitée », que cette disposition est notamment applicable chaque fois qu'intervient une modification dans l'échelle des classes ou grades d'un cadre ayant pour effet, en dépit du maintien de certaines dénominations, de changer la place relative des dites classes ou grades à l'intérieur de ce cadre,

Considérant que par décret en date du 16 novembre 1953 une hors classe a été ajoutée aux classes que comportait jusqu'alors le grade des Ingénieurs Ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines, que l'institution de cette classe nouvelle a eu pour effet de changer la place relative des autres classes dans le grade, que dès lors si l'Association requérante ne saurait prétendre que les Ingénieurs Ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines retraités à la première classe avant la création de la hors classe sont en droit d'obtenir la révision de leur pension sur la base du traitement afférent à cette classe nouvelle, elle est en revanche fondée à demander l'annulation de la décision susvisée du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme en tant que par ladite décision le Ministre a refusé de faire procéder par décret à l'assimilation des emplois occupés par les Ingénieurs Ordinaires admis à la retraite avant la création de la hors classe de leur grade.

DECIDE :

Article premier

La décision susvisée du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme en date du 4 octobre 1955 est annulée en tant que par ladite décision le Ministre a refusé de faire procéder par décret à l'assimilation des emplois occupés par les Ingénieurs Ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines admis à la retraite avant la création de la hors classe de ce grade

Article 2

Le surplus des conclusions de la requête est rejeté

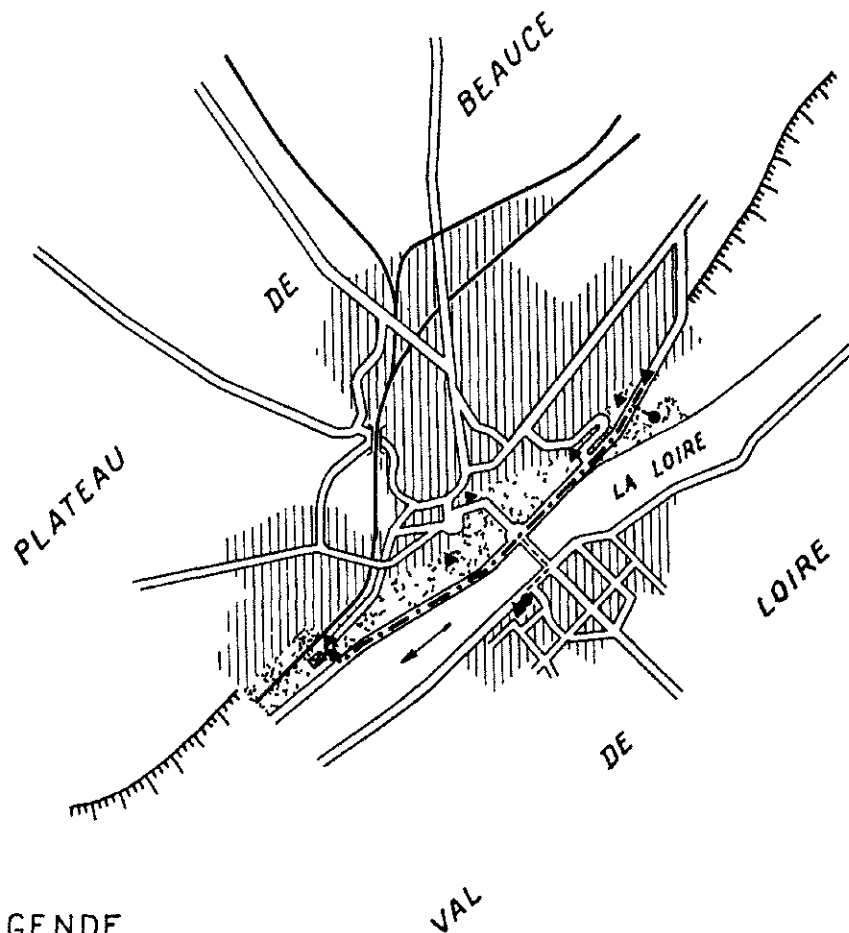
Si la première partie de la requête est rejetée, la seconde fait l'objet d'une décision favorable et l'Administration des Travaux Publics va devoir préparer le décret d'assimilation des emplois occupés par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées admis à la retraite avant la création de la hors-classe de ce grade

A notre connaissance, vingt Ingénieurs ou ayants-droits sont intéressés par la question. La plupart comptent plus de dix années d'ancienneté dans la 1^{re} classe et un certain nombre ont été proposés pour le grade d'Ingénieur en Chef

**Pour téléphoner au Secrétariat du P.C.M.
demander BABylone 31.89**

VILLE DE BLOIS

PLAN GENERAL



LEGENDE

- ☒ *Station d'épuration*
- *Poste de relèvement*
- ▲ *Déversoir d'orage*
- — — — *Collecteur vanne principal*
- - - - - *Conduite de refoulement*
- ⊞ ⊞ ⊞ *Réseau vanne*
- ////// *Réseau unitaire*

Echelle : 1/50.000



LA STATION DE TRAITEMENT D'EAUX USÉES DE LA VILLE DE BLOIS

par M. Yves MERLIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées

La Ville de Blois (28.000 habitants) partiellement sinistrée en 1940 à la suite du bombardement des abords de l'unique pont sur la Loire fut, dans le cadre des projets de reconstruction, mise dans l'obligation de procéder non seulement à la reconstruction de son réseau d'égouts (qui se réduisait d'ailleurs à peu de chose) mais également à l'établissement d'un projet complet des réseaux d'assainissement. Ceux-ci devaient être étendus à toute l'agglomération et rendus conformes aux prescriptions alors en vigueur (notamment l'instruction technique du 25 octobre 1941 du « Commissaire à la reconstruction immobilière »).

L'étude de l'avant-projet d'ensemble confiée à la Société d'Etudes d'Hygiène Publique (S.E.T. H.Y.P.) permit, en définitive, de mettre en adjudication, en 1954, la construction de la station d'épuration de Blois sur les bases ci-dessous exposées.

I. - DÉBIT ET QUALITÉ DES EAUX A TRAITER

Il est nécessaire de donner quelques indications sur le réseau d'égouts projeté car les caractéristiques de ce dernier et le programme de sa réalisation ont justifié la détermination des tranches prévues dans la construction de la station.

Un « réseau haut » conçu en système unitaire (une seule conduite pour les eaux usées et les eaux de pluie) correspond au plateau situé à quelques trente mètres au-dessus des berges de la Loire sur la rive droite (voir fig. 1). Ce réseau, presque inexistant jusqu'en 1950, doit être progressivement construit (en une dizaine d'années) et doit être branché sur un collecteur bas à l'aide de six déversoirs d'orages. Le premier déversoir sera mis en service en 1957.

Le « réseau bas » est partagé par la Loire. Une partie (du type séparatif) est située sur la rive droite, siège de l'ancienne ville, enserrée entre le plateau et le fleuve ; l'autre partie (du type uni-

taire) s'étend sur toute la rive gauche très plate. Un poste de pompage assure le transit des eaux de la rive gauche à la rive droite par le pont de Blois, de sorte que les eaux sont collectées sur cette dernière rive où a été prévue la station d'épuration. Le réseau bas a dû d'abord être reconstruit ; il est en cours d'extension et a pu être relié à la station d'épuration dès 1956.

La **détermination de tranches successives** pour la construction de la station a d'abord été envisagée sous un angle assez restreint ne retenant en première urgence que les quartiers sinistrés ou « de compensation », car il se trouvait que ces quartiers étaient les plus faciles à raccorder à la future station. Cette circonstance conduisait naturellement à laisser aux services de la Reconstruction le soin de financer et de réaliser les bâtiments des quartiers reconstruits et les réseaux afférents (voirie, égouts, eau, gaz, électricité) ainsi que la station d'épuration, celle-ci étant strictement limitée aux besoins des quartiers en cause.

En fait, on a été conduit à étoffer la première tranche de la station. Cette décision résulte principalement des conditions particulières de rejet des eaux en Loire ainsi que nous le verrons plus loin.

L'avenir a montré d'ailleurs que l'on a eu raison de développer les projets initiaux, car le réseau d'égouts s'étend rapidement. C'est là, sans doute, un fait qu'il convient de mentionner car il constitue un argument en faveur d'une détermination assez large des premières tranches de station d'épuration (et d'une manière générale des ouvrages d'assainissement). Il est vrai que, dans le cas présent, obligation est faite aux collectivités ou particuliers des quartiers nouveaux de se raccorder au réseau général dans le cadre du « plan d'aménagement » imposé à la Commune de Blois.

En définitive, les débits prévus à la station étaient les suivants :

	Première tranche	Ultérieurement
Population raccordée	8.000 (minimum) à 13.500 (maximum)	27.000 H
Apport usine Poulain	135 m ³	135 m ³
usine à gaz	30 m ³	30 m ³
Volume journalier	1.600 m ³ à	5.400 m ³
temps sec	2.700	
Débit moyen temps sec	18,52 l/s	62,50 l/s
pointe	37,04 l/s	125,00 l/s
temps de pluie	125,00 l/s	250,00 l/s

La « qualité » des eaux ne posait pas, a priori de problèmes particuliers, du fait de la quasi inexistence d'eaux industrielles

II - CONDITION DU REJET DES EAUX EN LOIRE

La Loire constitue un milieu receveur peu satisfaisant

Les niveaux sont très variables (voir fig 2) ainsi que les débits (30 m³/s à l'étiage, 9 000 m³/s en crue exceptionnelle)

Le Chenal auquel se réduit le fleuve en étiage serpente entre les berges, le rejet direct au droit de la station nécessiterait la construction d'une conduite d'une soixantaine de mètres de longueur

Enfin des baignades peuvent avoir lieu un peu partout en Loire pendant les mois d'été

Il a fallu examiner

- la capacité d'auto-épuration des eaux de Loire en étiage,
- les possibilités de construction d'une conduite amenant les eaux jusqu'au chenal

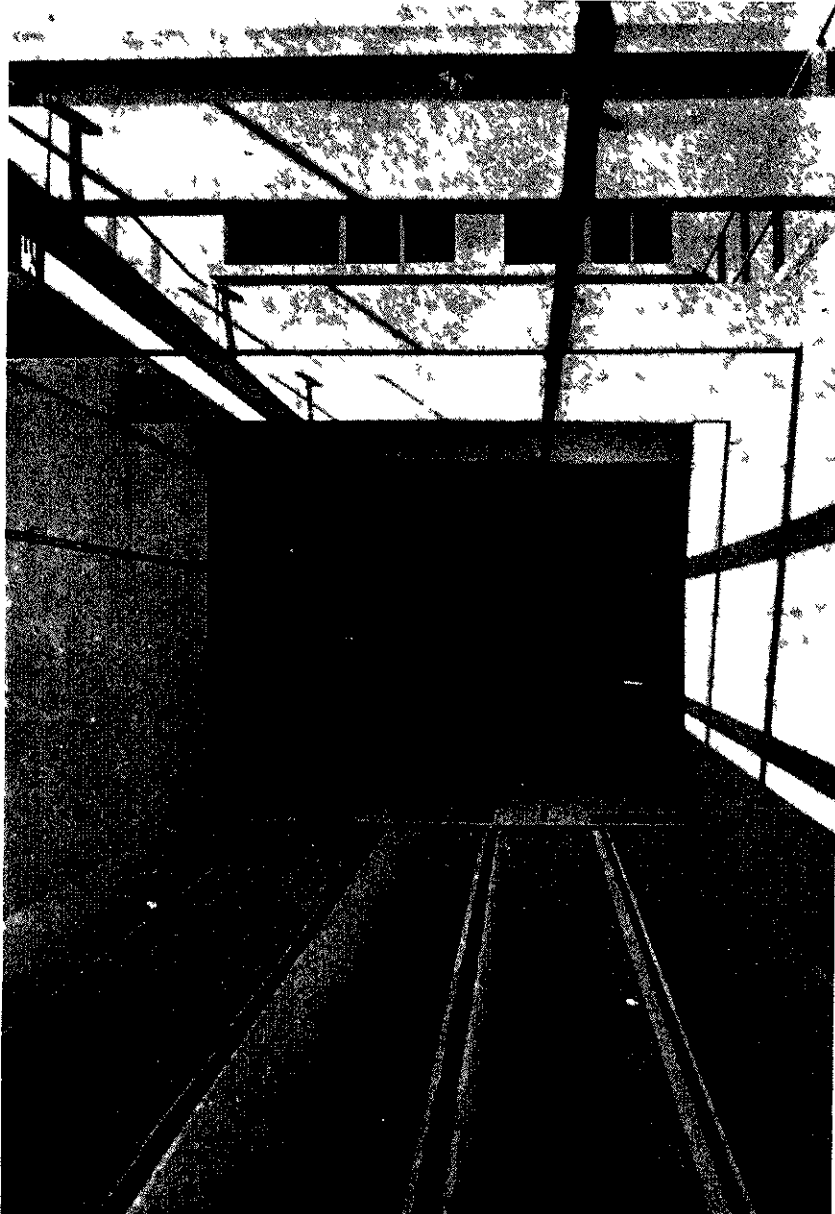


Fig 1 — Cuves de dessablage Au fond vers la gauche bassin du dilacérateur
(Photo Luchaire)

Sur le premier point, les données ont été recueillies auprès du service des Ponts et Chaussées du Loiret.

Des mesures faites en 1949, 1950, 1951, sur les eaux de Loire, au droit du débouché d'un égout collectant les eaux d'une population de 10.000 habitants, il ressort qu'à 200 mètres à l'aval du point de rejet dans le chenal, la pollution a pratiquement disparu. Ce résultat pouvait être admis pour Blois où le chenal a sensiblement le même

- sans matières flottantes (dégrillage) ;
- sans boue (traitement séparé des boues de décantation et transformation en boues « digérées » et séchées pouvant servir d'engrais) ou plus précisément avec un minimum de matières en suspension qui a été fixé à 150 mg/l.

La demande biochimique d'oxygène (D.B.O.) ne pouvait être prise en considération comme élé-

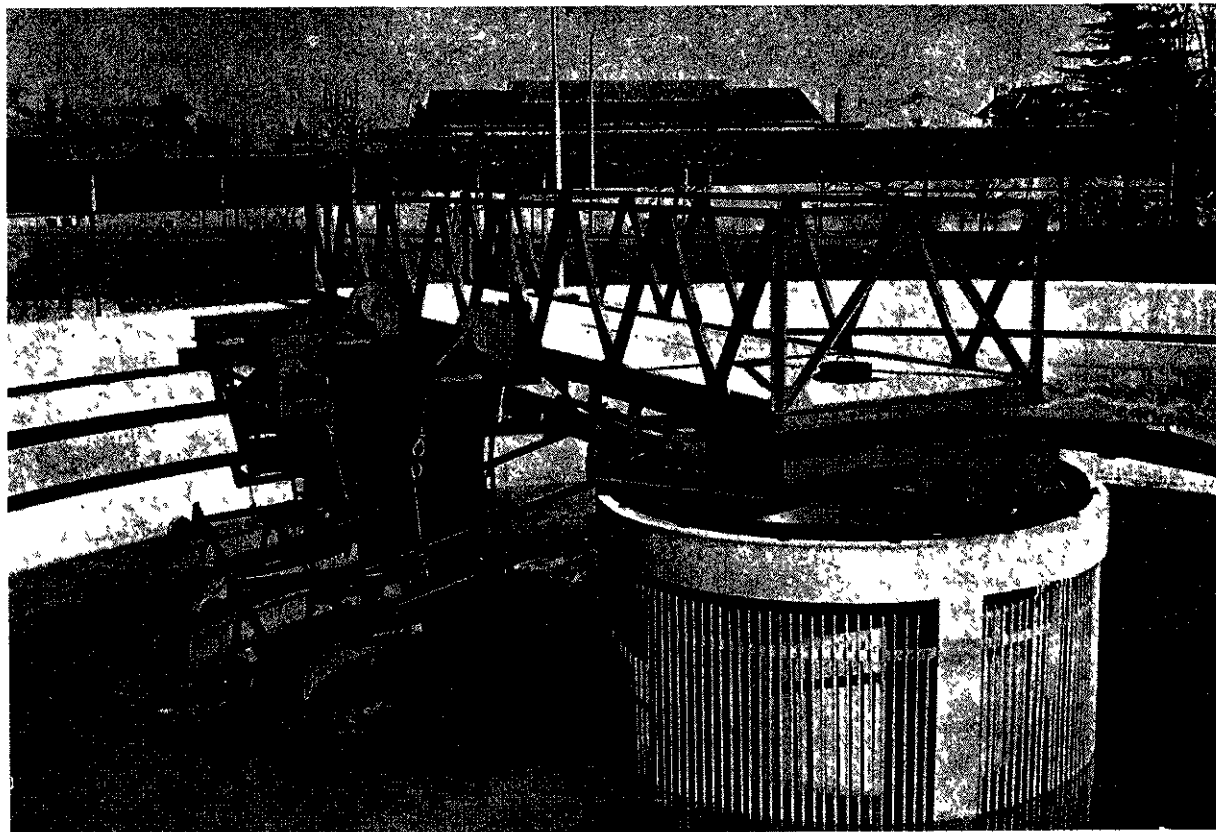


Fig. 2. — Décanteur type à radier plat à raclage automatique par pont tournant. 450 m².
(Photo Luchaire)

débit (il est moins profond mais cela est une circonstance favorable).

Par contre, la construction d'une conduite dans le lit du fleuve, relativement facile à Orléans ne pouvait être envisagée à Blois dans de bonnes conditions.

Le sol résistant (craie) se trouve, en effet, dans la zone en cause à des profondeurs dépassant probablement 20 mètres.

Dès lors, renonçant au rejet direct dans le chenal, il apparaissait indispensable au moins de prévoir, dès la première tranche, un traitement tel que ne soient admises en Loire que des eaux décantées :

ment d'appréciation du traitement puisqu'aucune épuration biologique contrôlée n'était envisagée. On verra plus loin qu'en fait la D.B.O. obtenue est satisfaisante. L'épuration biologique des eaux décantées doit finalement, d'après les mesures citées plus haut, s'achever très rapidement dans le milieu récepteur.

III. - PROGRAMME DES TRAVAUX

Le programme imposé aux soumissionnaires devait ainsi comporter une première tranche caractérisée du point de vue du traitement par la nécessité d'assurer :

- dégrillage ;
- décantation à moins de 150 mg/l ;
- digestion (des boues de décantation).

Ces opérations ont, en fait, été complétées par les opérations accessoires :

- dessablage ;
- dilacération des matières solides ;
- pompage (du fond de la cuve de réception et envoi au décantateur) (voir fig. 2) ;
- évacuation des eaux décantées vers la Loire ;
- pompage des boues de décantation et envoi dans le digesteur ;
- séchage des boues digérées (sur lit de sable).

Certaines des opérations ci-dessus devaient, bien entendu, être conçues dès la première tranche d'après les données du projet d'ensemble. C'est le cas de la cuve de réception, où sont groupés la grille, les dessableuses, le dilacérateur, la station de pompage (fig. 2).

La première tranche, ainsi résumée, devait n'être qu'une partie d'une station complète dont les plans devaient être fournis en avant-projet et qui devaient assurer un traitement complet dans le cas du débit maximum prévu (250 l/s).

S'il est, en effet, acceptable en première tranche de ne pas assurer l'épuration biologique des eaux décantées avant rejet en Loire cela ne pouvait être admis dans la situation future. Le coefficient de dilution ressort en effet à :

$$\frac{\text{débit étiage du fleuve}}{\text{débit moyen de l'égout}} = \frac{30.000}{62,5} = 480$$

temps sec

Rappelons, d'autre part, que le rejet est effectué sur la berge en un point où le courant s'établit mal à l'étiage, le chenal principal étant assez éloigné et que des baignades peuvent avoir lieu à proximité.

Le programme des travaux comportait enfin diverses conditions particulières :

- protection des ouvrages contre les crues (arasement à une certaine cote minima) ;
- établissement d'un by-pass en cas de crue (rejet direct dans la Loire des eaux reçues à la station) ;
- stabilité des ouvrages (à assurer en cas de crue, c'est-à-dire compte tenu de l'élévation du niveau de la nappe phréatique).

IV. - DESCRIPTION SOMMAIRE DE LA STATION

Le projet retenu a été présenté par les Etablissements **Luchaire** et l'Entreprise **Oœur** agissant conjointement et solidairement.

Il comprend :

a) Bâtiment abritant simultanément les éléments ci-dessous :

Bassin de prédégrillage et de dessablement (4 m. × 13 m. 90) :

- une grille à barreaux inclinés et espacés de 4 cm environ, nettoyage manuel ;
- cinq compartiments de dessablage de 0 m. 70 × 9 m. (2 suffiraient pour la première tranche ; 2 sont prévus pour la deuxième tranche ; 1 à commande automatique pour le cas d'arrivée importante et subite d'eau) ;
- cinq portiques en béton armé avec rails pour palans permettant la manutention des bennes de nettoyage.

Poste de dilacération (3 m. 50 × 8 m. 50) :

- canal d'arrivée des eaux dans un bassin en forme de spire avec by-pass possible vers une grille en cas d'avarie du déchiqueteur ;
- un déchiqueteur « comminutor » constitué d'un cylindre d'un diamètre de 63 cm 5 animé d'un mouvement de rotation à 23 tours/minute, et portant extérieurement des dents qui découpent les matières arrêtées par un peigne fixe. L'eau et les matières déchiquetées passent à l'intérieur du cylindre par des fentes (de 9 mm 5 de hauteur) ménagées à cet effet dans la paroi, puissance du moteur 1,5 CV, 750 t/m suffisant pour 22.000 m³/jour.

Station de pompage et annexes (3 m. 50 × 8 m. 50) :

Le bassin d'attente de 50 m³ est situé sous le poste de dilacération.

La station de pompage est contiguë et a les mêmes dimensions.

Elle est équipée ou pourra être équipée de :

- deux groupes électropompes 30 CV, 950 t/m 250 m³/h ;
- deux autres groupes éventuels de mêmes caractéristiques que ci-dessus ;
- un groupe secours essence 32 CV, 2000 t/m, 250 m³/h.

Poste de commande de tous les appareils de la station-bureau :

b) Clarificateur primaire (première tranche) :

Type à radier plat à raclage automatique par pont tournant et à puits central pour récupération des boues. Capacité 450 m³.

Séjour de l'eau par temps sec 2 à 4 heures.
temps pluie 1 heure.

Pont tournant mis en service 3 à 4 fois par jour : 3 tours à l'heure — moteur 3 CV.

Diamètre de l'ouvrage : 15 m., hauteur d'eau 2 m. 75.

Hauteur totale 10 m. 50, diamètre 11 m. 50.

Une hélice intérieure à marche automatique donne aux eaux un mouvement giratoire soit ascendant soit descendant assurant ainsi le mélan-

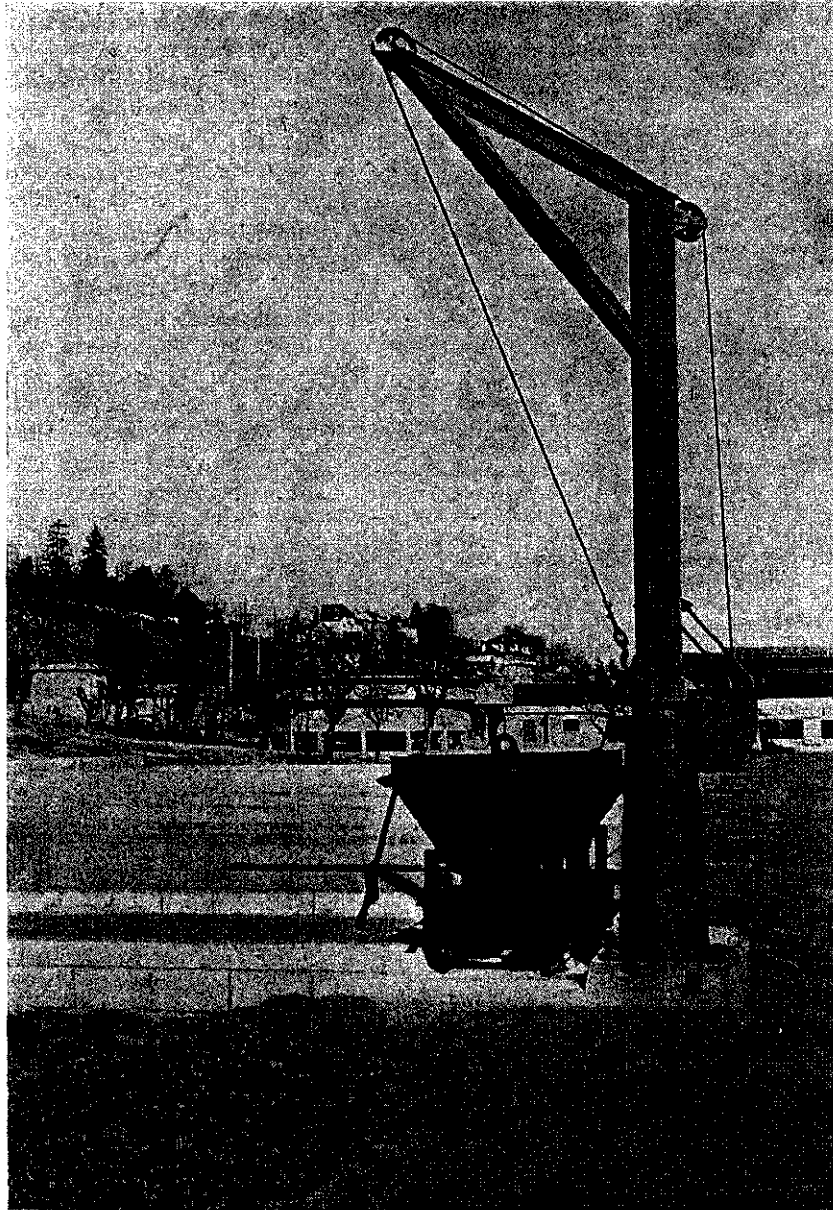


Fig. 4. — Lits de séchage des boues avec wagonnet de ramassage et grue de chargement sur camion. On distingue plus loin le décanteur et la station de relèvement. (Photo Luçhaire)

c) **Poste de manipulation des boues (dimension en plan 3 m. × 2 m. 50) :**

Fosse à boues et pompe : 5 CV, 35 m³/h.

d) **Digesteur (première tranche) :**

Capacité 800 m³ (soit environ 60 l/habitant).

ge rapide des boues fraîches et des boues en cours de digestion et empêchant la formation d'un chapeau en surface. Les parois sont thermiquement isolées. Un système de rechauffage est prévu mais non installé en première phase.

e) Lits de séchage des boues (première tranche) :

800 m² répartis en dix bandes de 4 × 22 m², 35 cm de pierres cassées et 5 cm de sable recouvrant le sol de ces bacs. Des drains y sont déposés pour collecter l'eau d'égouttage qui est ensuite mélangée aux eaux décantées.

f) Indicateur de débit :

Déversoir de sortie des eaux décantées avec indicateur de débit.

V. - FINANCEMENT - OBSERVATIONS DIVERSES

Le montant des travaux de première tranche s'est élevé à 89 millions, se décomposant comme suit :

— Génie Civil (station proprement dite)	30 M
— Equipement mécanique	49
— Clôture, voirie et divers	10
	89 M

soit pour 13.500 habitants un prix de revient par habitant de 6.600 francs.

Le financement a été assuré par moitié par l'Etat et la Ville de Blois.

Initialement il avait été prévu de mettre à la charge exclusive de l'Etat une première tranche correspondant aux seuls quartiers sinistrés (il y eut 558 immeubles sinistrés à plus de 25 % alors que le nombre d'immeubles de l'agglomération était de 4.000 environ) en supposant que les eaux pouvaient être rejetées directement en Loire après dégrillage. Mais on a vu que l'on a dû envisager dès la première tranche d'importants travaux pour assurer un traitement par décantation-digestion des eaux et de leurs boues dans le cadre du programme d'ensemble.

L'Etat a sans difficulté admis d'élargir sa participation, favorisant ainsi très heureusement la mise en place des ouvrages d'assainissement les plus rationnels et la réalisation d'une première tranche assez importante réservant l'avenir.

VI. - REALISATION DES TRAVAUX ET FONCTIONNEMENT DE LA STATION

OBSERVATIONS DIVERSES

La réalisation des travaux a donné lieu aux quelques observations suivantes :

- La fondation du décanteur a nécessité une étude détaillée des conditions de résistance du sol, taux de travail et tassements comparés du culot et des poteaux périphériques. Cette étude a été faite par le Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics.

- Un défaut d'étanchéité s'est manifesté dans la cuve du décanteur (à la base de la partie cylindrique). La reprise de l'enduit a suffi pour masquer ce défaut (réparation faite depuis 6 mois) probablement dû aux efforts anormaux développés par la glace au cours du mois de février 1956 (alors que la station ne fonctionnait pas encore) ou à une reprise de coulage du béton.
- La paroi isolante du digesteur en briques creuses et mortier de ciment a dû être réalisée finalement à l'aide de briquettes spéciales épaisses de béton léger avec joints verticaux (8 au total) de cuivre. Le résultat est satisfaisant.
- Le by-pass prévu au programme n'a finalement pas été exécuté en raison de l'éloignement de la station par rapport à la Loire. En fait, le by-pass est réalisé en dehors de la station, sur le collecteur lui-même. Ce dernier a été creusé sous la levée longeant la Loire (utilisée par la route nationale). On peut y pomper au besoin les eaux et les rejeter directement au-dessus du niveau des plus hautes crues. Mais ce système n'est à utiliser qu'en cas de coïncidence de crue de la Loire et de panne de la station. (Une simple vanne ménagée sur le collecteur également permet en cas de panne de station, mais lorsqu'il n'y a pas crue, de rejeter les eaux en Loire sans pompage).

Le fonctionnement de la station est satisfaisant.

Il a été confié par la Ville à l'entreprise Luchaire conformément à une convention spéciale à forfait (53.000 fr/mois, comprenant mise à disposition d'un agent, ingrédients et pièces de rechange) renouvelable par tacite reconduction. La Ville règle directement l'énergie électrique et l'eau de consommation.

Une première réception concernant le Génie Civil, c'est-à-dire la cuve d'arrivée, le décanteur et le digesteur ainsi que les parties mécaniques de la cuve d'arrivée (pompage) et du décanteur a eu lieu en septembre 1956.

Quelques mises au point ont été nécessaires dans l'équipement mécanique (pompes).

Une deuxième réception a eu lieu en avril 1957.

Il reste à recevoir le digesteur, l'examen des boues ne pouvant encore être valablement fait.

Un homme suffit, pour le moment, à contrôler la station, le débit journalier reçu ne dépasse pas encore 1.000 m³/j.

Il a été signalé des arrivées de paquets de graisse risquant de perturber la digestion des boues et d'engorger certains appareils. Ces graisses proviennent d'établissements tels que char-

cuteries, non munis de bacs à graisse. Cette question reste à régler.

Sous cette réserve qui, pour le moment, d'ailleurs, ne correspond à aucune difficulté particulière dans le fonctionnement de la station, les analyses faites sont favorables.

Le digesteur fonctionne normalement. Les boues séchées servent d'engrais, elles sont distribuées gratuitement pour le moment.

Les résultats suivants ont été enregistrés (la station ayant été mise en service en septembre 1956) :

	pH	Matières en suspension mmg/l	D. B. O. mmg/l	D. B. O. 5 mmg/l	Perte d'oxygène mmg/l
Le 2 Octobre 1956 à 20 heures.....					
arrivée.....	6,8	499	2.000	1.300	900
départ.....	7,1	66	132	98	34
Le 3 Octobre 1956 à 14 heures.....					
arrivée.....	7,4	99	2.100	1.325	725
départ.....	7,1	30	152	46	106
Le 16 Octobre 1956 à 11 heures.....					
arrivée.....	7,2	206	2.500	1.825	675
départ.....	7,4	21	182	95	87
Le 16 Octobre 1956 à 17 heures.....					
arrivée.....	7,3	49	2.337	1.762	575
départ.....	7,4	38	186	135	51

Un Théoricien peu connu de l'aménagement du territoire : Honoré de Balzac

Succédant aux bouleversements sociaux, politiques et économiques de la Révolution Française, doté par Napoléon d'une solide armature juridique et administrative qui survécut largement à son auteur — c'est encore, pour beaucoup, la nôtre —, le XIX^e siècle vécut la montée foudroyante de la civilisation mécaniste, en fondant l'industrie moderne, dont la naissance fut rendue possible par la conjonction des découvertes scientifiques, de l'organisation du travail et du développement des techniques financières.

Balzac aurait été très fier, écrit-il quelque part, d'être tenu pour l'historien de la société de son temps. Il est indéniable que dans son œuvre monumentale et polymorphe, l'observation et l'imagination coexistent et se fécondent l'une et l'autre constamment. Comment s'étonner, dans ces conditions, de trouver sous sa plume, tantôt sous la forme de notations éparses, tantôt sous celle, moins fréquente, d'une œuvre complète, une théorie sociale et économique qui préfigure, dans le climat politique des idées de Balzac, les notions modernes d'aménagement du territoire ?

Nulle part mieux que dans « Le Médecin de Campagne » pourrons nous appuyer cette démonstration ; elle prouvera au surplus que certains problèmes, que nous croyons découvrir, existaient déjà en puissance au début du siècle

dernier : les solutions imaginées par le romancier Balzac n'ont souvent rien à envier à celles par quoi l'on tente de modeler, de nos jours, le nouveau visage de la France, si leurs motivations, elles, ont profondément changé.

Curieux roman que ce « Médecin de Campagne » ! On serait à bon droit tenté de lui dénier le titre de roman : peu, ou pas d'action, au sens traditionnel ; des portraits, des digressions, des conversations en forment la trame essentielle. Et pourtant, l'ouvrage se lit avec un puissant intérêt, soutenu par la secrète unité que l'on sent relier ces éléments apparemment disparates.

**

Lors d'une vie fertile en malheurs personnels, le docteur Bénassis, après avoir tenté sans succès de se plier à une vie contemplative, se réfugie dans l'action et se consacre à un canton proche de la Grande-Chartreuse, non loin de Grenoble.

Tout y était à créer, tant la misère et l'ignorance étaient profondes. « Quand je vins m'établir dans ce bourg », dit le médecin, « on y comptait environ cent trente familles de paysans, et, dans la vallée, deux cents feux environ. Les autorités du pays, en harmonie avec la misère publique, se composaient d'un maire qui ne savait pas écrire, et d'un adjoint, métayer domicilié loin de

la commune ; d'un juge de paix, pauvre diable vivant de ses appointements, et laissant tenir par force les actes de l'état-civil à son greffier, autre malheureux à peine en état de comprendre son métier (...). Ces gens résumaient l'intelligence du pays et le régissaient ».

Aussi bien, « les habitants croupissaient dans la fange et vivaient de pommes de terre et de laitages (...). Les plus riches ou les moins paresseux semailent du sarrasin pour la consommation du bourg, quelquefois de l'orge ou de l'avoine, mais point de blé ».

Aucune industrie si ce n'est une scierie, appartenant au maire : faute de chemins, il était obligé de transporter ses arbres un à un, à la belle saison, en les faisant halier par des chevaux, sur des sentiers à peine praticables.

Tel était le canton que Bénassis se proposa d'aménager. Cet homme instruit et cultivé ne se nourrit pas d'illusions : ni sur lui-même (« j'étais trop intéressé », dit-il, « par le besoin de distraction que j'éprouvais »), ni sur les difficultés qui l'attendaient : « je n'ai point fait des idylles sur mes gens, je les ai acceptés pour ce qu'ils sont, de pauvres paysans, ni entièrement bons, ni entièrement méchants, auxquels un travail constant ne permet point de se livrer aux sentiments, mais qui parfois peuvent sentir vivement ».

Tout en observant combien « les montagnards diffèrent des habitants de la plaine dans l'expression de leurs sentiments », et que « ce fait obligerait les administrateurs d'un pays à de grandes études locales relativement à l'application des lois aux masses », Bénassis comprend qu'il n'agira sur ses paysans « que par des calculs d'intérêt et de bien-être immédiat ».

Ce principe lui dicte son plan d'action, qu'il va développer en quelque dix années : les investissements qu'il entreprend sont toujours accompagnés d'un accroissement de la production des biens de consommation.

Comme la seule exportation vers la ville consiste en fromages, il crée sur place une fabrique de vannerie, pour leur emballage, après avoir fait planter une oseraie. L'osier n'étant bon à couper qu'à trois ans, cela laisse au médecin le temps de s'attaquer au « plus urgent moyen de fortune » : une route.

Notons à ce propos que Balzac a souvent insisté sur le rôle fondamental des voies de circulation — son époque a vu la construction de très nombreux chemins vicinaux. Le « portrait » de la petite ville de Guérande, au début de « Béatrix », en est un bon exemple. Cette jolie cité, « Herculanium de la Féodalité, moins le linceul de laves », « ne se relie à la France moderne que par deux chemins » dont le plus rapide et le plus usité est

celui de St-Nazaire, séparé de Paimbœuf par l'embouchure de la Loire. « Jetée au bout du continent Guérande ne mène donc à rien, et personne ne vient à elle ».

D'autres romans comme « Ursule Mirouët » ou « Un début dans la vie » contiennent, sur les transports publics, des pages qui prouvent que Balzac était parfaitement conscient de leur importance économique.

Revenons à notre médecin de campagne, qui a su, au prix de nombreuses difficultés, convaincre le maire, faire assurer les prestations en nature par les habitants, et construire sa route, plantée d'une double rangée de peupliers, et « si bien confectionnée qu'elle coûte à peine deux cents francs d'entretien par an » (pour deux lieues de pays)...

En vertu de la « loi sociale d'attraction entre les nécessités que nous nous créons et les moyens de les satisfaire », Bénassis fait venir au bourg un maréchal-ferrant, des artisans du bâtiment. « Le besoin engendrait l'industrie, l'industrie le commerce, le commerce un gain, le gain un bien-être, et le bien-être des idées utiles ».

La progression, à partir de ce début, est frappante : elle se développe dans tous les secteurs, grâce à des investissements qui mettent en valeur la fertilité des sols, et les productions naturelles : l'agriculture se modernise ; Bénassis lance lui-même, pour donner l'exemple, la culture du blé ; la proximité d'une grande ville lui suggère l'idée de cultures maraichères ; l'élevage s'améliore grâce à la sélection du cheptel et à l'irrigation. Comme, parallèlement, l'exploitation des forêts s'industrialise progressivement, les bois bruts étant maintenant semi-ouvrés sur place, la possibilité naît d'une combinaison agro-industrielle : le traitement des cuirs devient rentable par la meilleure qualité des bêtes d'élevage, et emploie le tan extrait des écorces de chêne.

Un pas de plus est franchi avec la création d'une industrie de transformation qui utilise le cuir pour la fabrication de chaussures. Le bois est également employé pour chauffer les fours d'une tuilerie, qui écoule sa production dans le Canton ou vers Grenoble.

Cette complexité croissante suscite tout un courant d'échanges, qui alimente un marché hebdomadaire et trois foires annuelles.

Sur le plan social, l'infatigable Bénassis n'est pas resté inactif. Il s'est en particulier attaqué au problème délicat que posait l'existence d'un hameau où, du fait de « sa situation dans un fond sans courant d'air, près du torrent dont l'eau provient des neiges fondues, privé des bienfaits du soleil », règne un myxoedème endémique. Conscient de l'urgence qu'il y a à « arrêter cette con-

gation physique et intellectuelle », malgré la résistance qu'il rencontre en raison de superstitions semi-religieuses, Bénassis se résout à « transporter (...) quelques-unes de ces malheureuses créatures du côté d'Aiguebelle, en Savoie, où il s'en trouve beaucoup et où elles devaient être très bien traitées ».

On ne peut se défendre de penser que Bénassis — et par conséquent Balzac — a été moins heureusement inspiré, pour la solution de ce problème, que pour les autres ; et la conclusion de la phrase que nous citons, attribuée, ne l'oublions pas, à un médecin, n'est pas exempte d'une assez maladroite naïveté .

Bénassis agit aussi en urbaniste : administrateur avisé, il fait tracer dans le bourg « un beau champ de foire, planter des arbres, déterminer un alignement pour obtenir plus tard des rues saines, aérées et bien percées ». La Commune, dont il est devenu maire, possède des bois et des prairies, dont le revenu lui permet, « sans recourir à des centimes additionnels », de rémunérer, en particulier, les instituteurs, qu'il a installés au bourg, dans des écoles neuves.

En dix ans, son canton a plus que triplé sa population, et augmenté sa richesse dans une proportion considérable. Adoré par la plupart de ses administrés qui voient en lui un père (c'est ce nom qui ornera, à sa mort, son épitaphe), Bénassis sait aussi jouer au plus fin avec ceux qui, tel l'usurier Taboureau, ont édifié leur fortune grâce à la transformation de l'économie : la conversation que Balzac imagine entre les deux hommes est un chef-d'œuvre de sous-entendus, et de matoiserie...

*

**

Le réalisateur dont nous voyons s'exercer l'activité tout au long d'une sorte d'épopée sociale où flotte, comme en surimpression, la grande ombre napoléonienne, quel est le véritable ressort de ses actes ? Nous l'avons dit, il cherche dans le dévouement à autrui **la distraction**, au sens fort, de ses malheurs passés, des fautes qu'il se reproche : « je crus mieux agir », dit-il, « en rendant mon repentir profitable au monde social ». Profonde parenté, certes, avec l'action de Véronique (Graslin, bienfaitrice du village de Montégnac par remords d'un crime secret (Le Curé de Village) ; avec la charité exercée, non sans mystère, par Mme de la Chanterie et ses associés (L'Envers de l'histoire contemporaine). Cette façon de concevoir l'action sociale, où le devoir envers autrui est issu de certaines malédictions restées secrètes, interdit l'échange fraternel entre le bienfaiteur et les destinataires de ses bienfaits. Les joies austères qu'éprouve Bénassis sont

— les habitants de son Canton ne s'y trompent pas — celles de la paternité, dont on sait qu'elle constitue un des mythes centraux de l'œuvre balzacienne. Elles sont indissociables des conceptions sociales et politiques du médecin de campagne, qu'il développe complaisamment, et qui sont essentiellement conservatrices.

« Vus dans toutes leurs conséquences », dit-il, « l'esprit de famille et le pouvoir paternel sont deux principes encore trop peu développés dans notre nouveau système législatif ». Et ailleurs : « Certes je crois avoir assez prouvé mon attachement à la classe pauvre et souffrante, je ne saurais être accusé de vouloir son malheur ; mais tout en l'admirant dans la voie laborieuse où elle chemine, sublime de patience et de résignation, je la déclare incapable de participer au Gouvernement. Les prolétaires me semblent les mineurs d'une nation, et doivent toujours rester en tutelle ». En bref, Bénassis ne cache pas ses préférences pour un régime monarchique, dont la puissance serait appuyée sur la religion catholique, qui crée des devoirs aux riches et enseigne aux pauvres la résignation.

Un paternalisme un peu analogue — le mot convient parfaitement — pourrait bien être une des tentations du moderne aménagement du territoire, dont les promoteurs se doivent de ne pas oublier que, comme l'écrivit l'urbaniste Michel Ecochard, « chacun est responsable de la ville des autres ».

Mais, ces réserves faites, que l'on nous permette de conclure sur les admirables lignes qui suivent, où Balzac pose les problèmes dans des termes toujours actuels : « Il ne faut que du bon sens pour améliorer le sort d'une Commune, d'un Canton ou d'un Arrondissement ; le talent est déjà nécessaire à celui qui gouverne un Département ; mais ces quatre sphères administratives offrent des horizons bornés que des vues ordinaires peuvent facilement embrasser ; leurs intérêts se rattachent au grand mouvement de l'Etat par des liens visibles. Dans la région supérieure, tout s'agrandit, le regard de l'homme d'Etat doit dominer le point de vue où il est placé. Là, où pour produire beaucoup de bien dans un Département, dans un Arrondissement, dans un Canton ou dans une Commune, il n'était besoin que de prévoir un résultat à dix ans d'échéance, il faut, dès qu'il s'agit d'une nation, en pressentir les destinées, les mesurer au cours d'un siècle. Le génie des Colbert, des Sully n'est rien s'il ne s'appuie sur la volonté qui fait les Napoléon et les Cromwell. »

Novembre 1956.

G. Brunshwig,

Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

I. — Procès-Verbal de l'Assemblée Générale ordinaire du 28 Mars 1957

Le Syndicat Général a tenu son Assemblée Générale le 28 mars 1957, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, de 18 h à 18 h. 30, conformément à la convocation publiée aux Bulletins du P.C.M. de Février et Mars 1957.

1°) En ouvrant la séance, M **Cachera**, Président du Comité sortant, souhaite la bienvenue aux Camarades présents et exprime la gratitude de tous envers M l'Inspecteur Général **Grelot**, Directeur de l'Ecole, qui a bien voulu accorder une fois de plus l'hospitalité à notre Assemblée annuelle

2°) L'Assemblée a procédé au renouvellement des quatre Délégués généraux sortants du Comité

Ont été élus : MM **Bringer, Picloux, Baudet et Laure**.

D'autre part, M. **Richard** a été élu Délégué Général pour une durée de 2 ans en remplacement de M **Chevrier**.

3°) Après lecture du Rapport Moral du Président du Comité sortant, M. **Cachera**, et du rapport Financier du Trésorier, M **Poirat**, l'Assemblée a approuvé à mains levées et à l'unanimité ces deux Rapports, et exprime ses remerciements au Président sortant et au Trésorier

4°) L'Assemblée a simultanément autorisé le Comité du Syndicat à envisager à nouveau l'attribution, en

1957, de deux prix de 10 000 francs chacun, à attribuer en accord avec la Direction et les Professeurs de l'Ecole aux Ingénieurs-élèves ayant obtenu les meilleurs résultats, respectivement :

— en Economie Politique (3^{me} année) ;

— et en Résistance des Matériaux (2^{me} année).

L'Assemblée a également autorisé à nouveau le Comité, s'il le juge opportun, à disposer jusqu'à la prochaine Assemblée d'une somme de 40 000 francs au maximum en faveur des Ingénieurs-élèves, à titre de dotation de solidarité de la part de leurs anciens (dotation non utilisée en 1956)

5°) L'Assemblée a décidé enfin que le taux de la cotisation syndicale (100 francs pour 1956) sera fixé pour 1957, comme précédemment, par le Comité, en fonction des besoins et dans la limite de 200 francs au maximum, le Trésorier reste autorisé à recevoir les cotisations qui lui seraient envoyées d'avance, par analogie avec ce qui a été décidé par le P.C.M., toutefois, les sommes ainsi encaissées par anticipation devront être comptabilisées à pari dans le fonds de réserve du Syndicat.

Le Secrétaire,
J L **Wennaegel**.

Le Président
Cachera.

II. — Rapport moral du Président CACHERA à l'Assemblée Générale du 28 Mars 1957

Mes Chers Camarades,

C'est le hasard seul qui a voulu que l'unique assemblée générale que j'aurai présidée soit celle de notre dixième anniversaire. Hasard heureux, peut être, puisque j'ai été mêlé de très près à la naissance de notre Groupement.

Dix années passent vite, et pourtant, dans ce délai dix nouvelles générations sont entrées dans le Corps, et forment maintenant le quart de son effectif.

C'est pour ceux-là surtout, si vous le voulez bien, que je vais évoquer quelques souvenirs de cette époque

La loi du 21 mars 1884 sur les syndicats interdisait aux fonctionnaires de l'Etat de se grouper sous cette forme. Cette interdiction tomba assez vite en désuétude. Bien avant la guerre de 1914, des syndicats de fonctionnaires existaient ouvertement et entre les deux guerres on vit plus d'une fois des ministres recevoir des délégués de ces syndicats interdits. Cependant le Conseil d'Etat restait inébranlable et rejetait automatiquement tous les pouvoirs présentés par eux

Dès avant 1939, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines avaient été sollicités de se grouper

en syndicat. Ils l'avaient toujours refusé. Ce n'était pas qu'ils méconnaissent l'intérêt de l'Association, et la meilleure preuve en était la fondation même du P.C.M. né dans l'année qui suivit la loi du 1^{er} juillet 1901 sur les Associations. Mais ils estimaient qu'il n'était pas opportun de quitter une forme légale et qui avait fait ses preuves pour une autre dont la création même constituait une sorte de rébellion contre la loi.

Tout changea avec la loi du 19 octobre 1946 portant statut général des fonctionnaires.

Non seulement ce texte légalisait les syndicats de ces agents, mais même il leur confiait des fonctions officielles. En effet, l'article 21 de la loi décide que les représentants du personnel dans les Comités Techniques Paritaires sont désignés par les Syndicats de fonctionnaires les plus représentatifs.

Or, peu de temps avant la parution de ce statut s'était créé un syndicat d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui s'était affilié à la C.G.T. (Je rappelle qu'à ce moment, cette centrale n'avait pas encore éclaté en deux tendances).

Si rien n'avait été fait, les Ingénieurs auraient donc

été représentés par des délégués de ce syndicat, forcément le plus représentatif puisqu'il était le seul. Ce n'était pas que les membres du Corps eussent de la méfiance envers ces camarades, mais enfin ceux-ci ne représentaient qu'une faible minorité, et la discipline syndicale pouvait les conduire à prendre des positions en opposition avec celles de la majorité. Il paraissait donc urgent d'agir.

Des discussions passionnées s'engagèrent au sein du Corps, au Comité, et trouvèrent leur apogée dans l'Assemblée Générale du 4 mai 1947 du P.C.M. dont aucun de ceux qui y ont assisté ne perdra le souvenir.

Le Comité proposa à l'Assemblée Générale la transformation du P.C.M. en un Syndicat qui ne serait affilié à aucune centrale syndicale.

Certaines objections avaient été soulevées au cours des discussions préparatoires, d'autres le furent à l'Assemblée Générale. Je vais les résumer.

Des Camarades, qui pour la plupart ne figuraient pas parmi les plus jeunes du Corps, éprouvaient une sorte de phobie à l'égard de la forme syndicale, et proclamaient que si le P.C.M. se transformait ils en démissionneraient aussitôt.

Un de leurs arguments était que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées peuvent être appelés à arbitrer des conflits du travail et qu'il était nécessaire qu'ils conservent une indépendance syndicale absolue pour garantir leur impartialité. Sans doute il avait été dit que le Syndicat Général n'adhérerait pas à une Centrale, mais ces Camarades, qui voyaient les efforts des Syndicats existants pour se faire reconnaître le caractère représentatif ne croyaient pas que cette indépendance puisse être maintenue bien longtemps.

On remarqua d'autre part que, par définition, le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne pourrait accueillir les Mineurs, ce qui impliquait l'éclatement du P.C.M.

Un autre problème était celui de la double appartenance. Les Camarades adhérant à un syndicat affilié lui-même à une centrale pourraient-ils être en même temps membres du Syndicat Général? La C.F.T.C. et la C.G.C. répondirent affirmativement, mais la C.G.T. prit une attitude opposée.

Ainsi dans l'hypothèse de la transformation du P.C.M. en Syndicat Général, il aurait perdu :

- les mineurs,
- les anti-syndicalistes systématiques,
- les syndiqués C.G.T.

Certains Camarades proposèrent alors la création à côté des syndicats d'une association groupant tous les Camarades.

À l'issue d'une séance que l'on peut qualifier de dramatique, le vote donna les résultats suivants :

pour la transformation du P.C.M. 334 voix
contre 278 voix

Or, statutairement, le P.C.M. ne pouvait se transformer que par un vote groupant les 2/3 des voix, soit

408 On demeurait donc dans le statu quo.

Cependant ce vote ne résolvait aucun des problèmes posés par le Statut des Fonctionnaires.

Deux membres du Comité, **Loriferne** et moi-même, entreprîmes alors la création du Syndicat Général indépendamment du P.C.M., initiative qui correspondait à l'opinion de la majorité des Camarades. Pour plus de sûreté, un referendum fut organisé sous le patronage de M. l'Inspecteur Général **Dauvergne**, ancien président du P.C.M. qui, bien que mineur, avait voulu nous apporter la caution de son prestige.

Une première série de réponses donna les résultats suivants :

pour le Syndicat 422
contre 91

Des le mois de juin 1947, le bureau provisoire du Syndicat était formé. Sa composition était la suivante :

Président **Buteau** ;
Vice-Président **Couteaud** ;
Secrétaire **Peltier** ;
Trésorier **Monneret** ;
Membres du Comité **Cachera, Cor, Courbon, Dubroca, Guerbigny, Issarte, Leroy, Loriferne, Renoux, Roques**.

L'enregistrement à la Préfecture eut lieu le 19 juillet. Le premier bureau définitif fut constitué à l'Assemblée Générale du 14 mars 1948. Il comprenait :

Président : **Buteau** ;
Vice-Présidents : **Cor, Couteaud** ;
Secrétaire : **Leroy** ;
Secrétaire Adjoint : **Legrand Michel** ;
Trésorier : **Monneret** ;
Membres du Comité **Bouzoud, Cachera, Carpentier, Cassard, Caudrelier-Bénac, Courbon, Dubroca, Loriferne, Macarez, Pelissonnier, Renoux, Roques**.

À ce moment le Syndicat comptait déjà 389 membres dont 350 en activité de service, et était sans contestation le plus représentatif.

Ce caractère lui fut en effet reconnu et depuis lors il est représenté au sein des Comités Techniques Paritaires Ministeriels (1 titulaire, 1 suppléant) et du Personnel (2+2).

Quel devait être le rôle du Syndicat?
Dans une lettre parue au Bulletin du P.C.M. de février 1948, son président le définissait comme suit :

« son rôle actuel doit se limiter à suppléer le P.C.M. dans les cas où le caractère non syndical de celui-ci lui serait opposé. »

Cette opinion n'était pas unanimement répandue, et je me souviens qu'un des membres du premier Comité professait que le Syndicat devait « démolir » le P.C.M. et se substituer à lui. Mais l'énorme majorité de nos Camarades a approuvé la politique définie par le Président **Buteau**.

Après dix ans, si l'on jette un coup d'œil en arrière, on doit tout d'abord constater que les Comités Techniques Paritaires n'ont pas joué le rôle que leur avait

dévolu le législateur. Rappelons que, selon celui-ci, les Comités... « saisissent les Ministres dont ils relèvent « ou sont saisis par eux ou par le Président du Conseil « des problèmes intéressant l'organisation ou le fonctionnement de l'administration ou du service. Ils proposent les mesures qu'ils estiment propres à les résoudre et sont tenus au courant de la suite donnée « à leurs propositions. »

L'article 44 du décret du 24 juillet 1947 précise de son côté que... « les Comités Techniques Paritaires « connaissent de toutes les questions relatives :

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

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

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

« 4°) à la fixation des normes et à l'attribution des « primes de rendement. »

En pratique, la quasi totalité de l'activité des Comités depuis leur création a été absorbée par les questions de statuts.

Mais en fait le travail était préparé par des discussions entre la Direction du Personnel et les organisations représentant le personnel. Le P.C.M. est bien placé pour savoir que sa forme d'Association Professionnelle ne lui a pas nui dans ces palabres.

Il ne faudrait d'ailleurs pas croire que les Comités n'ont eu qu'à jouer un rôle passif. Au contraire, l'expérience montre que les textes qui leur sont proposés

sont presque toujours amendés, souvent profondément, grâce aux points de vue divers et souvent nouveaux qu'expriment les représentants de chaque catégorie de personne. En outre les Comités ont souvent eu à remplir un rôle d'arbitre en cas d'opposition entre les points de vue de l'Administration et des personnels intéressés.

Mais quant aux autres attributions, il faut bien reconnaître qu'elles n'ont en fait presque jamais été exercées.

Sans doute y a-t-il à cela des causes profondes dont l'une des plus importantes est le blocage de presque toutes les initiatives par l'Administration des Finances dès que l'on parle de dépenses nouvelles, même si celles-ci doivent être récupérées au centuple.

Quoiqu'il en soit, dans le cadre actuel, le Syndicat Général a exactement rempli le rôle qui était le sien, d'être le porte-voix du P.C.M. dans des enceintes où il ne pouvait pénétrer.

Il est hors de doute que le système actuel est bien préférable à celui que l'on aurait connu si le P.C.M. s'était transformé en Syndicat, ce qui aurait inéluctablement entraîné son éclatement. Tout au plus peut-on penser qu'il eut été plus simple que, au lieu de laisser se créer le Syndicat à côté de lui, le P.C.M. ait pris lui-même l'initiative de cette création.

Peut-être sera-t-il possible de resserrer encore les liens qui unissent les deux groupements. C'est ainsi que, au-delà de la communauté statutaire de leurs Comités, on pourrait envisager une communauté des postes des bureaux toutes les fois que les titulaires de ces postes feront partie des deux Associations. C'est là une suggestion que je livre à vos débats et que vous inviterez peut-être mon successeur à tenter de réaliser.

III. — Procès-Verbal de la Réunion du Comité en date du 24 Mai 1957

Le Comité renouvelé par l'Assemblée Générale du 28 mars 1957 s'est réuni au Ministère des Travaux Publics, le 24 mai 1957, à 14 h. 15, pour procéder au renouvellement de son Bureau.

Ont été nommés :

- Président : M. **Bringer** (Délégué Général) ;
- Vice-Présidents : MM. **Colin Henry** (Afrique du Nord) et **Baquerre** (Délégué Général) ;
- Trésorier : M. **Lerouge** (Délégué Général) ;
- Secrétaire : M. **Wennagel** (Délégué Général) ;
- Secrétaire Adjoint : M. **Laure** (Délégué Général).

Les autres membres du Comité étant :

- Délégués Généraux : MM. **Baudet**, **P. Col**, **Pialoux** et **Richard**.
- Délégués de Groupes : MM. **Albert** (Orléans), **Bourrières** (Outre-Mer), **Dreyfuss** (Nancy), **Fertin** (Le Mans), **Frybourg** (Amiens), **Fuzeau** (Bordeaux), **Mathieu** (Marseille), **Vasseur Jacques** (Afrique du Nord) ; le Délégué des Ingé-

nieurs-élèves, et ceux des Groupes de Lyon et de Toulouse, qui restent à désigner par ces Groupes.

Le Comité décide par acclamations de nommer le Camarade **Cachera** Président d'Honneur du Comité, en reconnaissance du dévouement avec lequel il a assuré sa vice-présidence puis sa présidence de 1953 à 1957.

Le Comité donne ensuite pouvoir à MM. **Bringer**, Président, et **Lerouge**, Trésorier, d'effectuer, au nom du Syndicat, toutes les opérations postales et bancaires nécessaires à son Administration.

Le Siège du Syndicat reste fixé à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères, PARIS. Toutefois, il sera demandé à l'Administration des P.T.T. que la correspondance relative au Compte Chèques Postaux 7.184-29, soit adressée directement à M. **Lerouge**, Cité Administrative, Quai de Passy, Paris (16°).

Le Secrétaire,
J.-L. **Wennagel**.

Le Président,
Bringer

GROUPE DU MANS

Tournée du 11 Mai 1957

Le Groupe du Mans a effectué sa tournée traditionnelle de printemps, le samedi 11 mai.

Ont pris part à cette tournée :

MM. Balch, Bastard, Bertin, Cyna, Darde, de la Serve, Fertin, Galard, Gendre, Huet, Le Port, Mahé, Marchais, Piraud, Ravoux, Siegfried.

8 dames accompagnaient leurs époux.

Les Ingénieurs ont été accueillis à **Quiberon** par **M. de la Serve**, Ingénieur en Chef du Morbihan, département d'accueil, et par **Bertin** dont l'organisation matérielle irréprochable n'avait oublié aucun détail. Il n'y avait même pas à se munir du Guide Michelin.

Si les voitures ont dû, sur le continent, faire le trajet l'aller et celui du retour dans des conditions atmosphériques peu favorables, par contre un soleil inespéré s'est mis de la partie depuis l'embarquement pour Belle-Ile jusqu'au débarquement de fin de journée.

Après une traversée sans histoire, le Groupe a pris pied à Palais, puis s'est hâté — en regrettant au passage l'attraction décommandée que devait constituer l'atterrissage d'un avion — vers le manoir de **Goulphar** pour ne pas distraire une seule minute du temps consacré à la séance de travail.

Le Statut des I.P.C. a alors fait l'objet d'un examen

approfondi au cours duquel les Ingénieurs ont renouvelé à leur Délégué leurs consignes précises.

L'horaire impitoyable des marées, fortement approuvé par un appétit que la stabilité du sol de l'île avait réveillé, a voulu que le repas soit entamé à l'heure prévue et permis ainsi qu'il puisse être dégusté avec le recueillement qu'il méritait.

Au cours de l'après-midi, les Ingénieurs ont parcouru l'île, escaladé le Grand Phare, admiré l'Apothicaire et la Pointe des Poulains, étudié consciencieusement le long des routes les enrobés exécutés dès 1954, avec une formule 1956 et regagné **Palais** avec seulement quelques minutes de retard.

La traversée de retour a été en tous points parfaite. A la demande générale, le trajet a été allongé, pour permettre de doubler le phare de la Teignouse, en croisant le requin-pèlerin de service ; le débarquement a eu lieu à **Port Haliguen** avec le dernier rayon de soleil et chacun a repris le chemin de son Département d'origine après avoir remercié **M. de la Serve** et **Bertin** pour leur accueil parfait.

Le Délégué du Groupe du Mans,

J. Fertin.

GROUPE DE L'EST

Les réunions P.C.M. 1957 du Groupe de l'Est, après avoir débuté en Février dans la région nancéienne, se sont continuées à **Metz**, le 18 juin, en présence d'une trentaine de Camarades venus surtout des départements les plus proches.

La matinée fut consacrée à une visite technique fort intéressante du barrage et de l'usine électrique de **Wadrineau**, sur la Moselle (4 groupes puits avec turbines Kaplan axe horizontal fonctionnant sous chute de 4 m., barrage cylindre), visite effectuée sous la conduite des représentants de la Régie d'électricité

pour l'usine et des Camarades de la Navigation pour le barrage.

Au cours de la réunion P.C.M. qui suivit le déjeuner à **Lessy-les-Metz**, furent évoqués les sujets suivants : Organisation générale des services, Statuts, Hydraulique en Algérie, France d'Outre-Mer, Bases Aéronautiques exploitations et aéronavale, Commission E.L.F.P., S.E.R.L. et divers.

Le Délégué du Groupe de l'Est,

G. Dreyfuss.

Les Annales des Mines de Mai 1957

L'utilisation et le transport du gaz naturel sont à l'ordre du jour de la politique de l'énergie en France. Les Annales des Mines y consacrent deux études économiques fondamentales où, en dehors de toute controverse, les auteurs dégagent et utilisent les données rationnelles des problèmes :

Celle de **M. Andriot** : **Le Calcul Economique des Ré-**

seaux de Transport de Gaz par Canalisations, traite très complètement la question des transports ;

Celle de **M. Gouni** : **l'Industrie Parisienne du Gaz Manufacturé en présence du Gaz Naturel de Lacq**, étudie la rentabilité du complexe gaz naturel-gaz de cokeries dans les diverses hypothèses.

M. Desrousseaux présente, comme chaque année,

une remarquable synthèse du **Marché Charbonnier 1956-1957**.

Dans un article très documenté, M. **Aszkenazy** expose le fonctionnement du marché charbonnier en Belgique et en Hollande.

Les statistiques sidérurgiques de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, des notes de technique et sécurité minières, la chronique habituelle des métaux, minerais et autres substances minérales ainsi que la bibliographie complètent la livraison.

Les Annales des Mines de Juin 1957

Les Annales des Mines poursuivent dans ce numéro la publication d'études consacrées aux problèmes d'actualité relatifs à l'utilisation et au transport du gaz naturel. A cette série appartiennent les mémoires suivants de MM. **Andriot**, **Gouni** et **Raffin**.

M. **Raffin**, après une rapide description des quelques procédés de « réduction directe » des minerais qui ont été mis en œuvre jusqu'à présent, fait le point des essais réalisés actuellement en vue de l'**Utilisation du Gaz Naturel pour la Réduction des Minerais de Fer**.

M. **Andriot** complète son exposé sur le **Calcul Economique des Réseaux de Transport de Gaz par Canalisations** en étudiant le cas du transport avec pression gratuite au départ et recompression en cours de route.

M. **Gouni** nous livre ses conclusions sur la situation

de l'**Industrie Parisienne du Gaz Manufacturé en présence du Gaz Naturel de Lacq**.

La publication du volume **Le Fer à travers les âges**, rassemblant les comptes-rendus du Colloque tenu à Nancy au mois d'octobre 1955, donne à M. **F. Blondel** l'occasion de dresser une liste bibliographique des ouvrages importants sur l'histoire de l'industrie minière.

L'**Evolution des Convoyeurs à Bande** intéressera les techniciens qui trouveront dans l'article de M. **Teillac** des propos objectifs sur les types classiques et les types nouveaux de convoyeurs.

La Chronique des Métaux, minerais et substances diverses complète le numéro.

RECTIFICATIF

Nous recevons de notre Camarade **Coupré**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, la communication suivante :

Mon Cher Président et Camarade,

Dans le Bulletin n° 4 du P.C.M. portant la date d'avril 1957, a été publié un court article sur « **Abaques et Tables pour le calcul des poutres continues à travées inégales** », publié par M. Marcel **Monbach**.

Je relève dans cet article : « le présent ouvrage est le seul à notre connaissance qui donne directement les ordonnées de ces lignes en tous points ».

Une telle affirmation m'a fait sourire, car avec mes Collègues de l'Ecole des Ponts nous avons largement usé d'un ouvrage de la bibliothèque de cette même école intitulé « **Calcul des Ponts métalliques par la méthode des lignes d'influence** ». Cet ouvrage a été écrit par MM. **Adrien Cart** et **Léon Portes**, Ingénieurs civils attachés au Service des Ponts métalliques de la Compagnie d'Orléans.

Ayant eu d'ailleurs, peu de temps après mon entrée

en service, un tablier à poutres continues à calculer, le bibliothécaire de l'Ecole des Ponts m'a en quelques jours procuré cet ouvrage qui existait encore dans le commerce, ceci se passait en 1923 ou 1924. A la mort de mon beau-père, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, j'ai retrouvé dans sa bibliothèque un exemplaire de cet ouvrage dédié par un des auteurs ; l'ouvrage porte la date de 1895 et était édité par la Librairie Polytechnique **Baudry et C^{ie}**, 15, rue des Saints-Pères.

Il semble que maintenant les richesses de la bibliothèque soient perdues de vue et dans ma génération d'Ingénieurs personne n'a calculé les lignes d'influence ; tous ceux que j'ai approchés connaissaient cet ouvrage ou en avaient entendu parler.

Ceci ne diminue pas le mérite de l'auteur Belge d'avoir repris la publication, probablement il l'a modernisée. J'ai cru bon cependant de rappeler l'œuvre antérieure d'Ingénieurs Français.

Je vous prie de croire mon Cher Président, à mes sentiments les meilleurs.

G. Coupré.

NOTE

Un certain nombre de Services ou de Camarades ont été sollicités par des Comités d'Aménagement du Territoire ou d'Expansion Economique pour apporter à ces derniers leur collaboration comme Conseillers ou comme Secrétaires.

Il serait intéressant que ces Camarades se connaissent et puissent échanger leurs informations et leurs points de vue. Ils sont priés de bien vouloir se signaler au Secrétariat du P.C.M.

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU COMITÉ DU P.C.M.

Séance du Jeudi 27 Juin 1957

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le 27 juin 1957, au Ministère des Travaux Publics, des Transport et du Tourisme.

La séance est ouverte à 14 h. 30.

Étaient présents : MM. **Pialoux**, Président, **Baquerre**, **Buffévent**, Vice-Présidents, **Laure**, Secrétaire, **Giraud**, Trésorier, **Albert**, **Baudet**, **Bringer**, **Bourrières**, **Colin**, **Cot**, **Deloro**, **Dreyfuss**, **Fertin**, **Filippi**, **Fuzeau**, **Lafond**, **Mathieu**, **Moret**, **Richard**, **Wahl**.

Assistaient à la séance : MM. **Bouzy**, **Gervais**, **Lerouge**, **Wennagel**.

Absents excusés : MM. **Alias**, **Arquié**, **Fischesser**, **Pertus**.

1°) Adoption du P. V. de la séance du 24 mai 1957.

Le Comité adopte sans observation le texte qui lui a été soumis pour le P. V. de la séance du 24 mai 1957.

2°) Décès.

M. **Pialoux** informe les membres du Comité du décès de M. **Bressot**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées et de M. **Dugas**, Ingénieur Général des Mines, Directeur des Etudes Générales à la S.N.C.F., dont les obsèques ont été célébrées le même jour et à l'occasion desquelles M. Bernard **Renaud** et M. Louis **Armand** ont prononcés respectivement un discours. Des extraits de chacun de ces discours paraîtront dans le prochain numéro du Bulletin.

M. **Pialoux** fait part aussi de la mort brusque de M. Jean **Olivier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, récemment détaché à l'Energie Atomique.

3°) Audience.

Une audience va être demandée dans les premiers jours de juillet, par le Bureau du Comité, au nouveau Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme : M. **Bonnefous**.

4°) Lettre au Président Cazes .

M. **Pialoux** ouvre la discussion sur la note rédigée à l'intention du Président **Cazes** sur l'organisation des Services des Ponts et Chaussées et mise au point après les deux dernières réunions du Comité.

Quelques observations de détail sont émises sur cette note.

Il est décidé qu'après rectification le texte de la note sera envoyé à tous les Camarades intéressés.

5°) Comités d'Etudes et de Liaison pour la défense de la Fonction Publique.

M. **Filippi** rend compte des derniers travaux du Comité d'Etude et de Liaison.

Une délégation est allée exposer, le 20 juin dernier,

au nouveau Secrétaire d'Etat à la Fonction Publique, M. **Meunier**, la position du Comité sur les deux problèmes qui le préoccupent plus particulièrement :

— remise en ordre des rémunérations des fonctionnaires prévue par l'article 31 de la Loi du 3 avril 1955 ;

— harmonisation des traitements et du statut du secteur public avec ceux du secteur nationalisé, prévue par l'article 32 de cette même Loi.

Sur le premier de ces problèmes, le Comité a demandé qu'en raison des modifications intervenues tant dans le domaine des prix que celui des salaires du secteur nationalisé, la date d'application concernant les 200.000 francs hiérarchisés soit, en tout état de cause, avancée du 1^{er} janvier 1958 au 1^{er} juillet 1957.

Sur le deuxième problème, le Comité a noté que M. **Meunier** pensait faire déposer très prochainement le nouveau projet de loi que ses Services ont dû rédiger. Le Comité a signalé qu'il serait heureux de le connaître.

Enfin, le Comité a évoqué différents autres problèmes : question des fonctionnaires servant en Afrique du Nord et problèmes que peut déposer leur retour en France — question des retraites — question des échelons-lettres — développement normal des carrières.

Une audience a été demandée à M. **Guyon**, nouveau Secrétaire d'Etat au Budget, mais n'a pas encore été accordée.

Le Comité a, d'autre part, pris connaissance d'un nouveau projet de loi concernant les fonctionnaires servant en Afrique du Nord, et qui prévoit :

— que les fonctionnaires des catégories A et B pourraient faire l'objet de mesures de détachement en Afrique du Nord ;

— la réintégration, au retour, dans leur cadre d'origine, de ces fonctionnaires, sans qu'on parle désormais de « priorité » (à la différence du premier projet que le Comité avait examiné au cours de ses dernières séances).

Le Comité d'Etude et de Liaison doit faire le point de cette question, compte tenu du changement du Gouvernement, notamment à l'effet de savoir quel projet de loi sera, en fin de compte, soumis à ce sujet au Parlement.

6°) Missions incomplètes.

Le Président fait part de la visite qui lui a été faite par M. **Bourgeois**, Président des Ingénieurs-Conseils au sujet des « missions incomplètes » : un accord est intervenu sur les modalités générales à adopter.

7°) Indemnités kilométriques.

A la suite de plusieurs réclamations demandant que soit fait un rajustement des indemnités en fonction de

l'augmentation du prix de l'essence, le Comité décide d'intervenir auprès de l'Administration Centrale, pour lui signaler l'anomalie de la situation actuelle.

8°) Retraites.

M. Moret rend compte des résultats obtenus à la suite de la parution de deux décrets tant en ce qui concerne les Ingénieurs des Ponts et Chaussées que les Ingénieurs en Chef. Ces renseignements se trouvent en détail à la page des retraités, au début du présent bulletin.

Il est décidé en outre qu'une intervention sera faite auprès de l'Administration Centrale pour lui demander de reconsidérer la position qu'elle avait prise initialement.

9°) Tournée en Corse et en Sardaigne.

M. Lafond indique que la tournée en Corse et en

Sardaigne s'est effectuée dans les meilleures conditions possibles avec l'aide notamment du Camarade **Durand Rival**, d'Ajaccio. Il a été envisagé la possibilité d'organiser un voyage en Israël au printemps prochain.

10°) Questions diverses.

Le Comité est saisi :

— d'une lettre de réclamation sur les conditions d'élaboration des plans d'urbanisme ;

— d'une proposition de rapprochement entre les Ingénieurs s'occupant d'expansion économique, à la suite de laquelle il est décidé qu'un entrefilet sera publié dans le Bulletin.

Le Secrétaire,

A. Laure.

Le Président,

J. Picloux.

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

NOMINATIONS

Par arrêté du 25 mai 1957, M. **Vian Roger**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Boulogne-sur-Mer, est chargé, pour compter du 1^{er} mai 1957 à la résidence de Toulon, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire et du service maritime des Ponts et Chaussées du Var, en remplacement de M. **Jouvent**.

Par arrêté du 3 juin 1957, M. **Faucher de Corn Bernard**, Ingénieur en Chef des Mines, détaché auprès du service des Mines du Maroc, est réintégré dans le Corps des Ingénieurs des Mines.

Par arrêté du 8 juin 1957, M. **Andriot Jean**, Ingénieur des Mines, est placé en service détaché auprès de la Présidence du Conseil (Commissariat à l'Energie Atomique) pour une période de 5 ans.

Par arrêté du 7 juin 1957, M. **Chappert Jean**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été affecté au service des Bases Aériennes du Maroc pour compter du 1^{er} juin 1957.

NAISSANCES.

Monsieur et Madame Jacques **Pouyol**, font part de la naissance de leur fille **Florence**, à Nancy, le 31 mai 1957.

Monsieur Claude **Grodner**, Ingénieur des Mines à Nantes, fait part de la naissance de son fils **Stéphane**, à Paris, le 16 juin 1957.

RETRAITES

Par décret du 4 juin 1957, M. **Loviconi Colomhan**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Sartène, est admis à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté.

Par décret du 4 juin 1957, M. **Surleau Henri**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en service détaché auprès du Secrétariat d'Etat aux Affaires Etrangères est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et admis à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté.

Par arrêté en date du 8 juin 1957, M. **Schereschewsky Léon-Philippe**, Ingénieur en Chef des Mines, est admis à faire valoir ses droits à la retraite.

CESSATION DE FONCTION

Par décret du 8 juin 1957, M. **Demay André**, Ingénieur Général des Mines, est déchargé sur sa demande, à compter du 1^{er} octobre 1957, de ses fonctions de professeur à occupation principale à l'Ecole Supérieure des Mines de Paris.

Monsieur et Madame Yves **Aubert**, font part de la naissance de leur fils **Yves-Marie**, à Nantes, le 25 juin 1957.

DÉCÈS.

Monsieur André **Ladefroux**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, fait part du décès de son fils, **Michel Ladefroux**, à l'âge de 23 ans, des suites d'un accident de voiture, le 12 juin 1957.

Le Service des **CONGÉS PAYÉS**
dans les **TRAVAUX PUBLICS**

ne peut être assuré que par la

**CAISSE NATIONALE DES ENTREPRENEURS
DE TRAVAUX PUBLICS**

Association régie par la loi du 1^{er} Juillet 1901
Agréée par arrêté ministériel du 6 Avril 1937 (J. O. 9 Avril 1937)

71, RUE BEAUBOURG -- PARIS (III^e)

C. C. P. 2103-77 Tél. : TURBIGO 89.76 -- 51.13 (2 lignes)

La loi du 20 Juin 1936 et le décret du 30 Avril 1949 font une obligation aux
ENTREPRENEURS de TRAVAUX PUBLICS de s'y affilier sans retard

**Il n'existe pour toute la France qu'une seule Caisse de
Congés payés pour les Entrepreneurs de Travaux Publics**



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

Outils de la route moderne



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



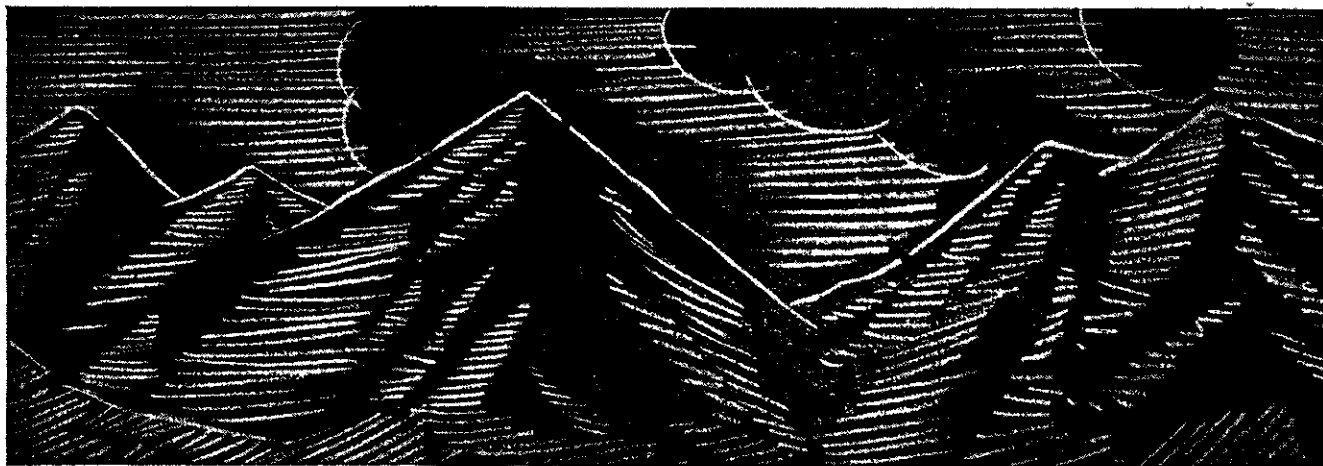
Abris de chantiers PAVAL 6x à éléments interchangeables tôles de parois sans boulons

QUADRONNEUSES - POINTS A TEMPS - PORTE-PUITS - APPAREILS A TERMA-CADAM - FONDOIRS - CHARRETTES METALLIQUES - TOMBEREAUX - TONNES A EAUX - BROUETTES - PELLES - PLOCHES - FOURCHES - OUTILS DE CARRIERE - BALAIS DE ROUTE - APPARELS DE LEVAGE - INSTRUMENTS D'ARPOINTAGE

ET VALLETTE & PAVON

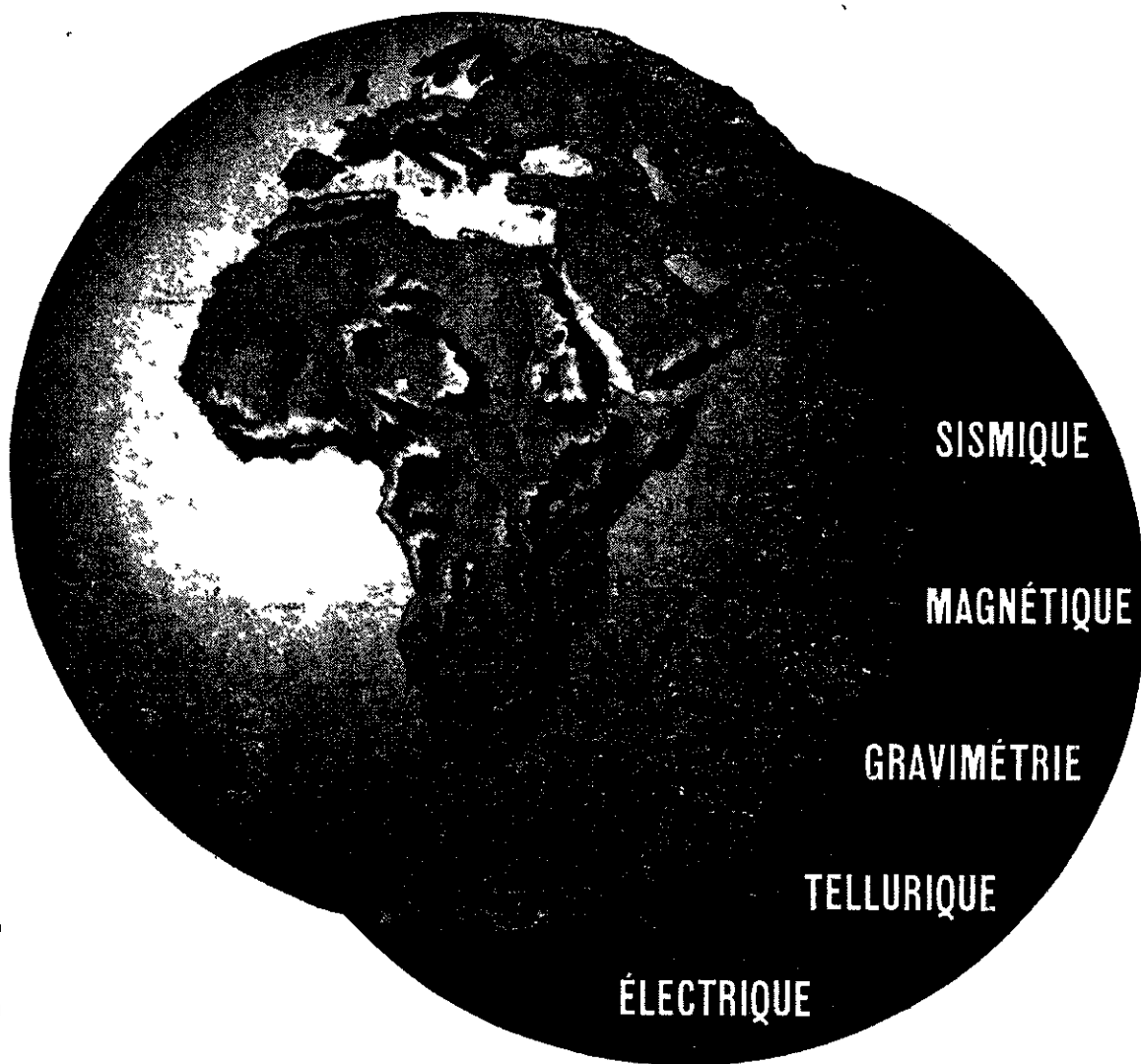
17, RUE MASSÉNA, LYON (6^e) — Téléph. LA 24-47 -- R. C. Lyon 54 1-113





...ausculte le globe

Compagnie Générale de Géophysique



50, RUE FABERT - PARIS VII^e

CM