

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 25.33

PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV^e

Téléphone : LECourbe 27.19

SOMMAIRE

Le mot du Président	2	Séance du Vendredi 13 Février 1959	13
Tournée du P.C.M. dans la Région Parisienne :		Séance du Jeudi 12 Mars 1959	14
Autoroute du Sud de Paris	3	Composition du Comité d'Administration du P.C.M.	15
Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. en 1959	5	Composition des Sous-Comités	16
Procès-Verbal de l'Assemblée Générale ordinaire annuelle du Jeudi 12 Mars 1959	5	Procès-Verbal de la réunion du 8 Janvier 1959 de la Commission Mixte P.C.M.-Syndicat National des Cadres Supérieurs du Génie Rural	16
Procès-Verbaux des réunions du Comité du P.C.M. :		Mutations dans le Personnel	17
Séance du Mercredi 14 Janvier 1959	11		

VOYAGE en ALLEMAGNE et AUTRICHE

Il est rappelé aux Camarades que les informations à ce sujet ont parues dans le Bulletin de Mars dernier.

Ceux qui auraient omis de s'inscrire et qui désireraient participer à ce voyage sont priés de le faire dans les plus brefs délais, sous réserve des places disponibles.

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)

Le mot du Président

Mon antéprédécesseur et ami Pierre MOTHE avait eu l'heureuse initiative d'instituer dans le bulletin du P.C.M. la « page » du Président, désirant assurer par ce moyen une liaison plus étroite avec les Camarades de l'Association. Il a su avec un rare mérite rester fidèle à ce propos. Je ne garantis pas la même persévérance pour le simple « mot » que je vais essayer d'écrire à votre intention et je demande à l'avance l'indulgence de tous à cet égard.

Le premier soin d'un nouveau président est de se présenter. Mon curriculum vitæ sera d'ailleurs vite retracé puisque, sorti de l'Ecole des Ponts en 1942, j'ai été, après un bref séjour à Nevers, affecté en 1943 au Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Seine, où je suis encore en fonctions au poste d'Ingénieur en Chef adjoint. Cette carrière parisienne m'a procuré des tâches pleines de variété et d'intérêt. Elle me vaut à présent d'être appelé à la présidence du P.C.M., du fait de ma résidence ainsi que de mes activités antérieures pour l'Association, que je dois évoquer maintenant. Elu au Comité en 1946, j'en fus nommé secrétaire en 1947, et ai assuré cette fonction jusqu'en 1952, sous les mémorables présidences des Camarades BRINGER et BUTEAU. Les anciens me pardonneront d'évoquer cette période héroïque où nous nous débattions avec le reclassement des fonctionnaires (que de discussions autour de la fameuse grille !), la crise de la formation des Syndicats heureusement surmontée dans l'unité du P.C.M., la première rédaction du statut particulier, le rétablissement du régime des rémunérations accessoires. Tous ces moments de vraie camaraderie, tout ce labeur accompli dans un esprit d'équipe, en plus des précieux souvenirs et des amitiés que j'en ai gardés, ont été pour moi une source incomparable d'enrichissement personnel et je souhaite que cette déclaration incite les jeunes à participer plus activement aux travaux du Comité. Je souhaite aussi que se maintienne ce contact étroit entre les deux sections « Ponts et Chaussées » et « Mines » de notre Association, ce coude à coude traditionnel des deux grands Corps techniques de l'Etat qui a été si bénéfique dans le passé.

Le Corps des Ponts et Chaussées vient d'ailleurs de franchir une étape importante pour laquelle il était sensiblement en retard sur nos Camarades Mineurs. Je veux parler, on le devine, du statut particulier récemment sorti, qui nous incite désormais à tourner résolument nos regards vers l'avenir. Il apparaît dès l'abord que les tâches qui s'offrent au P.C.M. sont aussi vastes et importantes que celles auxquelles il a dû faire face jusqu'ici. Il convient en effet, dans un esprit

constructif, de tirer les conséquences de ce statut et cela implique de notre part une volonté de rénovation certaine dans diverses directions : réorganisation des services pour les mieux adapter à l'évolution des techniques et au développement régional ; acceptation plus marquée de la vocation interministérielle du Corps des Ponts et Chaussées, et en particulier du rôle qu'il est appelé à jouer dans le domaine de la construction et de l'aménagement du territoire ; contribution aussi large que possible à la mission de la France dans l'aide aux populations défavorisées du globe ; participation plus poussée aux études économiques dans le cadre de l'effort de planification et de coordination des investissements poursuivi par le pays. Cette adaptation, nous devons bien entendu l'accomplir en restant fidèle aux traditions de nos Corps, mais il faut bien réaliser, je crois, qu'elle est nécessaire pour conserver leur place de choix dans la vie de la Nation, et qu'elle exige de chacun de nous une sérieuse prise de conscience. Que de questions passionnantes elle nous conduira à aborder, et en tout premier lieu celle de la formation des Ingénieurs dans nos deux grandes Ecoles des Mines et des Ponts, formation qui est le fondement de l'édifice et qui pose actuellement d'importants problèmes : extension ou déplacement des deux Ecoles, réforme de l'enseignement plus spécialement à l'Ecole des Ponts...

Les hasards du renouvellement de la Section Ponts et Chaussées du Comité ont voulu que celle-ci perde ses vice-présidents en même temps que son président. En appelant à sa vice-présidence nos Camarades BAUDET, dont l'intérêt pour les problèmes de construction et d'urbanisme ne s'est jamais démenti et BOURRIÈRES, Directeur général du Bureau central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer, le nouveau Comité a bien marqué que ses préoccupations actuelles allaient dans le sens que j'ai essayé d'esquisser.

Et puisque j'ai parlé des sortants, qu'il me soit permis, en votre nom, de rendre à tous, et plus spécialement au président PIALOUX, un hommage mérité et reconnaissant pour leur action efficace et leur dévouement ! Ils ont tracé la voie que leurs successeurs s'efforceront maintenant de suivre de leur mieux.

A. Durand Dubief

TOURNÉE DU P.C.M. DANS LA RÉGION PARISIENNE

Autoroute du Sud de Paris

Il est de tradition que les membres du P.C.M. fassent une tournée à caractère technique, dans la matinée qui précède l'Assemblée Générale; cette année, 80 Camarades se retrouvent au Ministère des Travaux Publics. MM. **Lapébie** et **Mothe**, Ingénieurs en Chef de la Seine et de la Seine-et-Oise, font un bref exposé sur l'Autoroute du Sud de Paris: tracé, historique, conception de l'ouvrage, conditions d'exécution, état d'avancement des travaux.

Départ à 9 heures pour Viry-Châtillon où l'on quitte la R.N. 7 pour aborder l'une des branches de l'Auto-

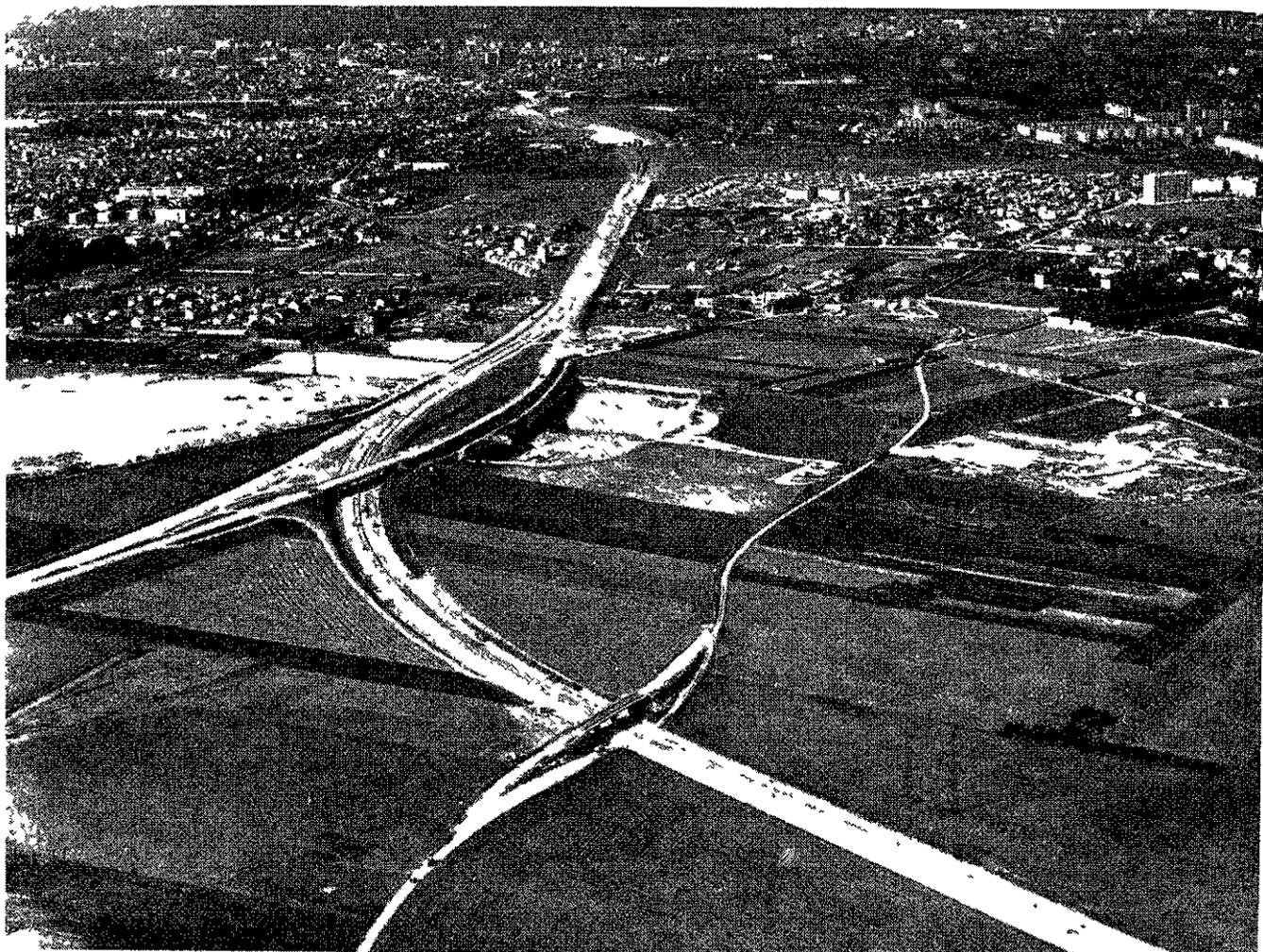
route en construction; l'emprise y est terrassée mais les autobus mis à la disposition du P.C.M. par la R.A.T.P. ne peuvent circuler sur les plateformes; on serpente donc autour de l'Autoroute, passant dessus, passant dessous (Morsang, Epinay, Savigny-sur-Orge).

Un arrêt particulièrement apprécié permet d'admirer avec vue plongeante, un premier chantier de construction de chaussée (Entreprise DUMEZ); on pénètre enfin sur l'une des chaussées terminées à Chilly-Mazarin pour voir de plus près un deuxième chantier de chaussées (Entreprise PERRIN et CARONI); exécution



Vue aérienne de l'état actuel des travaux de l'autoroute en Seine-et-Oise dans la Vallée de l'Orge

(Cliché Robert Durandaud)



La branche d'Orly (au 1^{er} plan) se détache du tronc commun (Cliche Robert Durандаud)
A l'arrière plan, l'entrée de l'autoroute dans l'agglomération parisienne

de la dalle en béton et fondations en sol-ciment retiennent longuement l'attention des participants.

Après une promenade en « avant-première » sur la chaussée de l'Autoroute, entre Chilly-Mazarin et L'Hay-les-Roses, la tournée s'arrête auprès des ouvrages les plus complexes situés au voisinage immédiat de Paris :

- A Arcueil, viaduc en béton précontraint de 222 m. de portée (6 travées de 37 m) franchissant la Vallée de la Bièvre (Entreprise HERSENT).
- A Arcueil, ouvrage à trois niveaux permettant à un chemin départemental et au chemin de fer de Sceaux de franchir l'Autoroute.

- A Gentilly, enfin, dispositif de raccordement de l'Autoroute avec le Boulevard Périphérique de la Ville de Paris : vaste éventail comportant 6 voies qui a été décrit dans une précédente revue du P.C.M. (Entrepreneur. Société de Construction des Batignolles).

La tournée a bénéficié d'un temps exceptionnellement favorable ; les photos ci-contre et celle de la couverture permettront aux participants de se remettre les lieux en mémoire ; ceux d'entre eux qui seraient intéressés par des détails techniques sur les ouvrages visités peuvent s'adresser aux Camarades de la Seine et de la Seine-et-Oise qui se feront un plaisir de les renseigner.

Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. en 1959

Le P.C.M. a tenu son Assemblée générale ordinaire de 1959, le jeudi 12 mars, dans le grand amphithéâtre de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées qui avait été mis à sa disposition par M. **Brunot**, Directeur de l'Ecole.

On trouvera ci-dessous le procès-verbal de cette Assemblée ainsi que le rapport moral du Président.

Dans la soirée, le dîner annuel du P.C.M. a été servi à la Maison des X sous la Présidence effective de M. **Robert Buron**, Ministre des Travaux Publics et des Transports ; de nombreuses personnalités y ont participé parmi lesquelles nous citerons en particulier, M. **Max Fléchet**, Secrétaire d'Etat aux Affaires économiques et M. **Le Bigot**, Délégué ministériel à la Marine.

Le prochain bulletin donnera la liste des convives ainsi que les discours prononcés.

Dans la matinée avait eu lieu la traditionnelle tournée dans la Région Parisienne qui avait cette fois pour cadre l'Autoroute du Sud. MM. **Mothe**, Ingénieur en Chef du département de Seine-et-Oise, et **Lapébie**, Ingénieur en Chef du département de la Seine, ont tout d'abord exposé, dans une salle du Ministère, les problèmes soulevés et les difficultés rencontrées. La visite a ensuite eu lieu du Sud au Nord sous la conduite des Ingénieurs d'arrondissement intéressés, M. **Reverdy** pour la partie située en Seine-et-Oise et M. **Dreyfus** pour la partie située sur le Département de la Seine. On trouvera par ailleurs un compte-rendu succinct de cette tournée.

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ANNUELLE du Jeudi 12 Mars 1959

Les membres du P.C.M. se sont réunis en Assemblée générale le jeudi 12 mars 1959 dans le grand amphithéâtre de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Cette Assemblée s'est déroulée sous la présidence de M. **Pialoux**, Président de l'Association.

La séance est ouverte à 14 h. 30.

1°) RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT

Le Président donne lecture de son rapport moral sur le fonctionnement et les résultats obtenus par l'Association depuis la dernière Assemblée générale. A propos du passage concernant le Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, l'Assemblée manifeste, par des applaudissements prolongés, sa reconnaissance à M. **Spinetta**, Directeur du Personnel, pour le rôle prépondérant que celui-ci a joué dans l'aboutissement de cette affaire.

Les membres présents et représentés approuvent à l'unanimité le rapport moral et engagent un échange de vues sur différentes questions.

2°) ÉCHANGE DE VUES

M. **Chary**, signale les trois points suivants :

— la recherche scientifique paraît peu encouragée parmi les membres du Corps des Ponts et Chaussées.

— pour constituer la Commission administrative paritaire, il semble, d'après le Statut, qu'aucun délai ne soit imparti à l'Administration.

— pour l'application du Statut, il est prévu un délai de 3 ans avant d'obtenir la nouvelle pyramide hiérarchique.

Sur le premier point il est indiqué par M. **Brunot** que la Direction de l'Ecole des Ponts encourage autant qu'il est possible les vocations scientifiques. D'autre part, les textes généraux relatifs aux fonctionnaires (Ordonnance du 4 février 1959) sont applicables aux Corps techniques comme le nôtre dès approbation de leur statut ; c'est pourquoi la Direction du Personnel a invité le P.C.M. et les Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées à lui faire parvenir avant le 1^{er} avril, les listes de candidats pour l'élection des représentants du personnel à la Commission administrative paritaire. Enfin, l'Administration a estimé impossible de réaliser avant un délai de 3 ans la nouvelle pyramide hiérarchique car cela entraîne une modification des effectifs du Corps et la réorganisation des Services.

M. **Fonlladosa**, ayant demandé quels sont les projets concernant la fixation des limites d'âge, il lui est indiqué que l'âge de la retraite doit être fixé à 70 ans pour les Ingénieurs généraux de 1^{re} classe et à 65 ans pour le reste du Corps.

M. **Pousset** attire l'attention de l'Assemblée sur l'ordonnance portant réforme de la voirie communale. Les instructions à venir devront tenir compte des traditions instaurées dans les divers Départements ; il est de fait que les Subdivisionnaires passent une part très importante de leur temps au service des Communes. Le

Ministère de l'Intérieur devrait tenir compte de cette situation. M. **Baudet** insiste à cet égard sur la coordination nécessaire entre les Travaux Publics et l'Intérieur.

Dans un autre ordre d'idées, certains Camarades signalent à la vigilance du futur Comité de suivre la question des frais de contrôle des D.E.E. Des remarques sont par ailleurs présentées au sujet du recours introduit contre une circulaire Agriculture-Intérieur relative aux attributions du Génie Rural.

M. **Bouzoud** attire l'attention sur la circulaire du 19 février 1959 relative à la réorganisation des Services ordinaires qui met en jeu un grand nombre d'éléments imparfaitement connus. Un échange de vues s'instaure à ce sujet, auquel participent MM. **Pousset** et **Baudet**.

M. **Lhermitte** estime pour sa part qu'il y a dans les Services extérieurs trop de « substance grise », ce qui conduit à confier aux jeunes Ingénieurs des travaux ou des tâches relativement secondaires alors qu'ils pourraient occuper des postes d'autorité et de responsabilité. M. **Mothe** s'élève contre cette opinion qui fait par ailleurs l'objet d'interventions de MM. **Aubert** et **Baudet**.

M. **Cachera** intervient à propos du prélèvement de 5% opéré sur les sommes versées au compte 33-06. M. **Arquié** précise que la Direction des Impôts a appliqué en la circonstance une nouvelle jurisprudence contre laquelle il était impossible de s'insurger; en contre-partie, les seuils limitant les taux des honoraires ont été revus.

3°) RAPPORT FINANCIER DU TRÉSORIER

En l'absence de M. **Giraud**, Trésorier, retenu à la dernière minute, l'Assemblée désigne une Commission de vérification des comptes, composée de MM. **Magnien** et **Buteau**. Sur proposition de son Président, l'Assemblée décide que les comptes seront considérés comme approuvés si les Commissaires ne présentent pas d'observation.

4°) ÉLECTIONS

Le dépouillement des voix pour le renouvellement

des membres sortants du Comité donne les résultats suivants :

a) SECTION PONTS ET CHAUSSEES

Délégués généraux.

Pour 3 ans :

M. **Durand-Dubief** : 177 voix.

M. **Lassalvy** : 150 voix.

Pour 1 an (en remplacement de délégués démissionnaires) :

M. **Faisandier** : 183 voix.

M. **Lhermitte** : 179 voix.

En conséquence, l'Assemblée déclare élus comme délégués généraux de la Section Ponts et Chaussées

MM. **Durand-Dubief** et **Lassalvy** pour 3 ans et

MM. **Faisandier** et **Lhermitte** pour 1 an.

b) SECTION PONTS ET CHAUSSEES

Groupe de Paris :

M. G. **Dreyfus** : 89 voix.

M. G. **Dreyfus** est donc désigné comme délégué par le Groupe de Paris.

Par ailleurs le Président fait connaître que les Groupes ci-après de la section Ponts et Chaussées ont désigné les délégués suivants pour trois ans :

— Groupe de Lyon : M. **Costet**.

— Groupe de Bordeaux : M. **Fuzeau**.

— Groupe de Marseille : M. **Mathieu**.

— Groupe du Mans : M. **Trotel**.

— Groupe de Toulouse : M. **Bonnemoy**.

Avant que la séance ne soit levée, M. **Brunot** se faisant l'interprète de l'Assemblée tout entière exprime à M. **Pialoux** les regrets unanimes des Camarades de le voir abandonner les fonctions de Président qu'il a assumées avec tant de dévouement et rend hommage à l'efficacité de son action à la tête du P.C.M. L'Assemblée s'associe à ces paroles par ses applaudissements.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 16 h. 30.

RAPPORT MORAL

QUESTIONS DU RAPPORT MORAL

Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées
Logement des Ingénieurs des Ponts et Chaussées
Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
Ecole Nationale Supérieure des Mines
M.R.L. — Construction
Relations avec le Génie Rural
S.G.A.C.C.
Organisation des services des Ponts et Chaussées
Ingénieurs de la France d'Outre Mer
Rôle de la Voie Communale
Comité d'Etude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique

Indemnités accessoires
Electricité
Administrateurs civils
Retraites

STATUT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES

Après de multiples péripéties, de nombreuses émotions, dont la lecture du Bulletin a dû vous donner une idée, le Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a pu enfin être adopté. C'est si je puis dire, le couronnement d'une dizaine au moins d'années d'efforts et je veux en profiter pour rendre hommage à tous ceux qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour le succès de cette entreprise et tout particulièrement à M. le Directeur **Spinetta** qui ne

s est jamais laisse decourager par les multiples obstacles qui se sont accumules devant lui et qui a fini par en triompher

Tout est bien qui finit bien dit le proverbe je ne reviendrai donc pas sur le detail de la procedure suivie Je m'attacherai simplement a commenter les points essentiels de notre nouveau Statut et a mettre en evidence les avantages qu'il nous procurera non seulement sur le plan materiel mais aussi sur le plan de notre organisation de nos structures point de vue qui me parait encore bien plus important

1°) Le caractere interministeriel de notre Corps est affirme (art 1) Cette disposition devrait faciliter la mise des Ingenieurs des Ponts et Chaussées au service d'autres Ministeres que celui des Travaux Publics et je pense notamment au Ministère de la Construction dont — fait essentiel — la mission vient d'etre rendue permanente ce qui implique de sa part la recherche d'un recrutement stable et de valeur sans lequel il pourra difficilement remplir les missions qui lui sont devolues

2°) Le nouveau statut introduit une innovation fondamentale dans nos structures fonctionnelles et hierarchiques puisqu'il comporte un changement total du systeme actuel de l'Inspection generale et du Conseil general des Ponts et Chaussées

a) le grade d'Ingenieur general qui remplace en quelque sorte celui d'Inspecteur general comprend désormais deux classes une premiere classe dont les membres sont soit charges de fonctions d'inspection generale soit de missions d'etudes generales une deuxieme classe dont les titulaires sont soit charges des taches qui viennent d'etre évoquées soit places a la tete de services centraux de services annexes de l'administration centrale de grands etablissements d'enseignement

Les Ingenieurs generaux charges de missions permanentes d'inspection — qu'ils soient de premiere ou de deuxieme classe — prennent le titre de « inspecteur general »

b) Le Conseil general des Ponts et Chaussées est forme non seulement de tous les Ingenieurs generaux mais aussi d'un nombre limite d'Ingenieurs en Chef qui inscrits au tableau d'Ingenieur general se voient confiees en sus de la direction d'un service exterieur des missions qui sont du ressort normal des Ingenieurs generaux de 2° classe

Lorsqu'ils sont dans cette situation qui ne pourra durer plus de trois ans les Ingenieurs en Chef bien que restant a leur indice d'Ingenieurs en Chef recevront rang et prerogatives d'Ingenieur general et la duree passee dans la dite situation comptera pour que les interesses seront promus au grade d'Ingenieur general dans le calcul de l'anciennete pour la nomination a la 1° classe

On aboutit a une certaine dissociation du grade et de la fonction et a une meilleure interpenetration du Conseil general des Ponts et Chaussées et des services exterieurs qui ne peut etre que favorable a un meilleur fonctionnement de l'ensemble du systeme

3°) Ceci dit la nouvelle pyramide hierarchique sera la suivante

Ingenieurs generaux de 1° classe	5%
Ingenieurs generaux de 2° classe	55%
Ingenieurs en Chef charges d'une fonction d'Ingenieur general	15%
Autres Ingenieurs en Chef	29%
Ingenieurs des Ponts et Chaussées dont 8% en 1° classe	59%
Total	100%

Ainsi le pourcentage d'Ingenieurs generaux passera de 65% (chiffre actuel) a 105% celui d'Ingenieur en Chef de 29% (chiffre actuel) a 305%

La nouvelle repartition de la pyramide hierarchique devrait permettre de faire baisser le passage d'un grade a l'autre de 5 ans environ ce qui est tout de même appreciable

4°) La modification de la pyramide hierarchique a du etre gagée sur la demande du Ministre des Finances par une dimi-

ruption de l'effectif total qui passerait ainsi de 661 a 629 (5% environ)

Cette modification devrait permettre d'ouvrir l'acces d'arrondissements plus nombreux a des Ingenieurs TPE et est ainsi de nature a apporter une justification supplementaire a la creation d'un grade d'Ingenieur divisionnaire

5) Aux Ingenieurs TPE passant Ingenieurs des Ponts et Chaussées le nouveau statut est favorable puisque l'article 13 prevoit qu'ils seront nommes et titularises comme Ingenieurs des Ponts et Chaussées de 2° classe a l'echelon comportant un indice egal ou a defaut immediatement superieur a celui dont ils beneficiaient dans le cadre des Ingenieurs des Travaux Publics de l'Etat

Tels sont les principaux points du nouveau Statut sur lesquels il m'a paru utile d'attirer votre attention

L'adoption du nouveau Statut meme si il ne repond pas entierement aux espoirs que nous avions pu fonder constitue neanmoins une etape importante pour notre Corps

Il devrait lui permettre notamment une meilleure adaptation a l'evolution actuelle

LOGEMENT DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES

Le PCM s'est preoccupé depuis un an d'aider a se loger certains Camarades travaillant dans la region parisienne Une circulaire generale a ete adressee et publiee dans le Bulletin du PCM A la suite des reponses recues des indications precises ont pu etre donnees a ceux qui s'etaient fait connaitre sur les possibilites immediates offertes par la Caisse des Depôts et Consignations et l'Office Central Interprofessionnel du Logement Il fut demande aussi aux Camarades interesses leur avis sur quelques suggestions faites en vue de lancer une operation en accession a la propriete speciale pour les hauts fonctionnaires

Ces diverses notes successives n'ayant attire qu'un tres petit nombre de reponses le Comite a juge qu'il n'etait pas necessaire de poursuivre ses efforts

ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES

Le PCM a eu dans le courant de l'annee a examiner les problemes d'enseignement et notamment ceux qui touchent a l'Ecole des Ponts et Chaussées

Notre Association s'est preoccupée de la mise a jour des programmes et des methodes d'enseignement En effet notre Corps revendique l'application effective des nouvelles dispositions statutaires qui en font un Corps interministeriel il s'en suit notamment que les problemes de construction d'urbanisme et d'aménagement du territoire doivent pouvoir etre traites par les Ingenieurs des Ponts et Chaussées Cela exige le developpement de certains enseignements l'enseignement de l'architecture etant complete par les techniques de la construction et l'enseignement de l'urbanisme par l'etude des points de vue techniques economiques et financiers De meme le cours d'economie politique serait a orienter dans le sens des etudes de developpement regional Par voie de consequence certains enseignements traditionnels pourraient peut etre etre encore allégés Toutefois ces allégements etant peu importants il convient de reviser les methodes d'enseignement Les representants des Ingenieurs Eleves tant au PCM que dans les conseils de l'Ecole ont insiste depuis longtemps sur le double emploi — a leur avis — des cours écrits et des cours oraux Leur proposition d'examen passe apres quelques leçons orales et suivi d'autres leçons sera mise a l'essai pour un des cours de l'Ecole Toutefois cette proposition ne parait pas devoir etre retenue dans son principe par la Direction de l'Ecole celle-ci s'orientant pour les cours de sciences appliquees vers le developpement des repetitions permettant aux eleves d'assimiler mieux les matieres enseignees tant dans le cours oral que dans le cours écrit et pour les matieres technologiques par un allégement des cours oraux comme pense par une meilleure organisation des tournées des visites et des missions

Quoiqu'il en soit le developpement des matieres enseignees tend a rendre necessaire soit certaines options soit une prolon-

ation de scolarité. La première solution paraîtrait plus satisfaisante, sous réserve de l'organisation par l'Ecole et l'Administration Supérieure de cycles d'études généralisées et développées. En effet, le progrès technique se poursuit rapidement et les connaissances technologiques reçues à l'Ecole se trouvent démodées au bout d'un temps plus ou moins long. Même pour les matières purement scientifiques, le mode de présentation se modifie de telle sorte que certains ouvrages nécessitent un effort particulier d'adaptation. Mais il ne suffit pas aux Ingénieurs des Ponts de suivre le progrès, ils veulent y participer par leurs travaux. A ce sujet il y a lieu de remarquer que le véritable laboratoire de l'Ingénieur est le chantier, il est d'intérêt primordial que la recherche soit facilitée à l'intérieur de nos services (en liaison d'ailleurs avec l'Ecole) en donnant aux Ingénieurs le temps et les moyens de procéder à des études techniques.

Enfin, il ne faut pas oublier la recherche théorique et le Corps des Ponts a compte des savants illustres. Il est bon de permettre aux Ingénieurs qui en ont le goût et aux Ingénieurs-élèves, dès leur entrée à l'Ecole des Ponts, de poursuivre parallèlement à leurs études des recherches théoriques s'ils en ont le désir. Les dispositions du décret, dit « Décret SUQUET » seraient à élargir, ce qui exige que l'Ecole des Ponts ne vive pas en vase clos, mais qu'elle puisse faciliter à ses élèves l'accès à toutes les formes d'enseignement supérieur. Cette considération n'a pas échappé à votre Comité lorsqu'il a été question de déplacer l'Ecole des Ponts et Chaussées.

Votre Comité a estimé que le principe d'un déplacement ne devait pas être exclu à condition que l'emplacement choisi pour l'Ecole des Ponts lui permette de fonctionner dans de bonnes conditions, c'est-à-dire que l'Ecole future soit placée dans un centre scientifique important et actif avec les autres Ecoles d'Ingénieurs qui seraient à déplacer. Il y a lieu également de tenir compte que les Professeurs enseignent la technique actuelle et non celle du passé, il est ainsi nécessaire de faire appel à des Ingénieurs en activité dans l'Administration ou dans l'Entreprise et qui de ce fait ne peuvent consacrer qu'une partie de leur temps à l'enseignement, encore faut-il que l'Ecole soit placée dans un lieu tel que la chose soit possible.

Il semble d'ailleurs qu'il y ait lieu de distinguer entre la première année où les élèves doivent acquérir des connaissances scientifiques générales et les 2^e et 3^e années où il s'agit de connaissances techniques spécialisées. Le regroupement dans un centre scientifique existant ou à créer des premières années des différentes Ecoles d'application paraîtrait une solution sage, raisonnable, viable économiquement et pouvant constituer un premier stade de décentralisation.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DES MINES

En liaison avec les questions concernant l'Ecole des Ponts et Chaussées, votre Comité a suivi, avec nos Camarades du Corps des Mines, les problèmes qui se posent actuellement pour l'extension de l'Ecole des Mines.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE — URBANISME CONSTRUCTION

Les problèmes relatifs au Ministère de la Construction ont beaucoup évolué cette année, non seulement dans les textes mais peut-être encore davantage dans les esprits.

1) Le Ministère de la Construction s'est consolidé. Un décret du 23-12-1958 portant règlement d'administration publique a fixé les attributions du Ministère de la Construction avec beaucoup de précision en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'habitation et de construction. Ce texte important doit être connu des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, ainsi d'ailleurs que plusieurs autres cités dans ce Chapitre du Rapport.

Un décret du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des Services Extérieurs du Ministère de la Construction confirme dans son article 1^{er}, que « ces Services Extérieurs sont organisés en Directions Départementales placées chacune sous l'autorité et la responsa-

bilité d'un Directeur ». L'article 2 nous intéresse plus spécialement car il précise que « Les Directeurs Départementaux sont nommés par le Ministre parmi les agents des cadres du Ministère de la Construction. Ces fonctions peuvent être confiées, à titre exceptionnel, à des fonctionnaires relevant d'autres départements ministériels ». L'article 6 stipule que le décret du 18 septembre 1953 est abrogé.

Ce décret est important et nous apporte une satisfaction puisqu'il permet à nouveau le cumul des fonctions d'Ingénieur en Chef de Service Ordinaire et de Directeur Départemental du Ministère de la Construction. Le P.C.M. l'avait nettement demandé à M. le Ministre **Sudreau** dans une lettre du 11 juillet 1958, c'est pourquoi nous voulons voir, dans le nouveau décret, le début d'une nouvelle attitude du Ministère de la Construction à l'égard de notre Corps et nous espérons bien que, progressivement, un certain nombre d'Ingénieurs en Chef reprendront les fonctions de Directeur Départemental.

2) En matière d'aménagement du territoire, il faut souligner le renforcement de la tendance à une planification régionale déjà amorcée par le décret du 30 juin 1955 relatif à l'établissement de programmes d'action régionale et par l'article 27 de la loi cadre sur la Construction du 7 août 1957 relatif aux projets de plans d'aménagement régional.

Un décret du 31 décembre 1958 veut éviter cette dualité et prescrit, pour chaque région, l'établissement d'un document unique intitulé « Plan Régional de développement économique et social et d'aménagement du Territoire ». Un Comité, dit des Plans Régionaux, est créé au Commissariat Général au Plan. Deux décrets du 7 janvier 1959 essaient d'organiser les méthodes d'études et d'action sur le plan régional.

Un 1^{er} décret, qui est celui déjà visé pour l'organisation des Services Extérieurs du Ministère de la Construction dit, dans son article 4 « Dans chacune des zones correspondant au programme d'action régionale et définie par application du décret n° 55-873 du 30 juin 1955, l'un des Directeurs Départementaux est chargé par le Ministre de préparer, pour ce qui concerne l'aménagement du territoire, sous l'autorité du Préfet compétent et en liaison avec les Services Extérieurs des autres Ministères, les collectivités locales et les divers organismes privés intéressés, le plan régional de développement économique et social et d'aménagement du territoire prévu par l'article 1^{er} du décret n° 58-1459 du 31 décembre 1958 ».

Un 2^e décret, émanant du Ministère de l'Intérieur, est beaucoup plus nuancé. Son article 1^{er} dit que « pour la mise en œuvre des programmes d'action régionale et d'aménagement du territoire, les départements de la France métropolitaine peuvent être groupés en circonscriptions qui seront définies par décret pris en conseil des Ministres sur le rapport des Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Affaires Économiques et de la Construction ». Article 2 : « Dans chacune de ces circonscriptions, est désigné sur proposition du Ministre de l'Intérieur, par arrêté conjoint du Ministre de l'Intérieur, du Ministre des Finances et des Affaires Économiques et du Ministre de la Construction, celui des Préfets qui est chargé de provoquer et de présider des conférences inter-départementales ayant pour objet d'étudier et de coordonner les mesures d'application des programmes d'action régionale et d'aménagement du Territoire et, d'une manière générale, de la politique économique du Gouvernement. L'Inspection Générale de l'Économie Nationale est associée à la préparation de ces conférences inter-départementales. Les Préfets ainsi désignés peuvent recevoir de chaque Ministre des délégations particulières affectées à des affaires ou à des problèmes de caractère économique régional ».

Peut-être pensez-vous que tous ces textes traduisent une certaine confusion et que l'organisation régionale est encore loin d'être mûre, notre Comité vous recommande cependant d'y prêter attention, car sous une forme ou sous une autre, l'organisation et l'action régionale se préciseront et s'affirmeront; il nous paraît essentiel que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées y soient présents.

3) Le problème du Corps Technique du Ministère de la Construction n'est toujours pas réglé et l'article 58 de la Loi-cadre du 7-8-57 n'est toujours pas appliqué, aucun règlement d'administration publique n'a été établi pour fixer « les conditions dans lesquelles les agents titulaires du Ministère de la Construction pourront être intégrés dans des cadres administratifs interministériels ou dans des cadres techniques existants »

Nous vous disions, l'an dernier, que ces derniers mots préparaient une fusion des Corps Techniques du Ministère de la Construction et des Ponts et Chaussées par une intégration des Cadres actuels du Ministère de la Construction dans le Corps des Ponts et Chaussées. Dans sa lettre du 11 juillet 1958, adressée à M. le Ministre **Sudreau**, notre Président, avec l'accord du Comité affirmait de la façon la plus formelle que nous sommes prêts à apporter notre entier concours au Ministre de la Construction et, d'une manière plus précise, que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, qui constituent non pas le Corps du Ministère des Travaux Publics, mais un Corps à vocation interministérielle, sont prêts à constituer aussi le Corps Technique dont le Ministère de la Construction a besoin.

Au-delà même de l'intérêt de notre Corps, l'intérêt général commande de régler d'urgence les problèmes de personnel du Ministère de la Construction car il apparaît de plus en plus qu'une grande politique de l'aménagement du territoire et du logement ne débouchera effectivement dans le réel que si elle est soutenue et appliquée par des Services Extérieurs compétents et solides. Il y a tellement à faire qu'il faut grouper et utiliser au mieux tous les moyens d'action ; Deux Ministres, l'un des Travaux Publics, l'autre de la Construction avec leurs Etats-Majors distincts, sont nécessaires pour concevoir, programmer, diriger, mais les Services Extérieurs fusionnés ou coordonnés dans une action commune économiseraient du personnel et éviteraient bien des pertes d'énergie par frottements internes.

4) L'an dernier, nous affirmions que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées portaient un intérêt croissant aux problèmes de l'aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de la Construction ; nous l'affirmons encore plus nettement cette année en évoquant l'action de nombreux Camarades, soit dans des Services Ordinaires ou spécialisés, soit au sein du Ministère de la Construction, soit dans les Sociétés d'Economie Mixte, tel que la Société d'Équipement du Territoire, soit dans de grands organismes constructeurs.

Un Cycle d'Études organisé par la Direction des Routes sur l'aménagement des routes en vue de leur développement futur a fait apparaître une nouvelle notion d'urbanisme « linéaire ». Un Cycle d'Études organisé par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, à l'intention des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, sur les techniques modernes de la construction a été suivi par de nombreux Camarades.

Des contacts utiles et confiants ont été développés avec les Urbanistes à l'occasion d'une journée d'études organisée en commun par le P.C.M. et la Société Française des Urbanistes et à l'occasion du Jour Mondial de l'Urbanisme consacré au thème de la Rénovation Urbaine.

RAPPORTS AVEC LE GENIE RURAL

L'organisation actuelle des Services administratifs veut que, dans de nombreux domaines, le Génie Rural ait à connaître d'activités auxquelles les Ponts et Chaussées sont eux-mêmes intéressés : utilisation des eaux, voirie rurale, adduction d'eau, électrification rurale, etc...

Cet état de choses ne pouvant manquer d'être générateur de motifs de friction, d'autant plus que personne jusqu'ici ne semble s'être préoccupé de définir une frontière précise aux attributions de chacun. Une telle frontière d'ailleurs, trop nettement tracée, pourrait ne pas être souhaitable, car elle risque de remettre en cause des accords locaux, dont certains départements s'accoutument fort bien.

Notre Comité a donc été amené à préconiser une politique d'entente la plus cordiale possible. Il a jugé qu'avec un peu de bonne

volonté, les différends actuels pouvaient être tranchés à la satisfaction de tous, et les différends futurs réduits à quelques exceptions.

Il est certain qu'une tendance identique existe au sein du Génie Rural.

D'un commun accord, il a été estimé que cette tendance devait être concrétisée par des contacts réguliers. C'est ainsi que, par deux fois, en octobre 1958 et janvier 1959, quatre Ingénieurs du Génie Rural ont rencontré quatre Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

La possibilité de trouver rapidement un interlocuteur valable, en vue d'une intervention commune ne doit pas non plus être sous-estimée lorsqu'il s'agit par exemple de lever un malentendu dont l'aggravation ne peut profiter ni à l'un ni à l'autre. C'est ainsi qu'a pu être résolu en quelques heures, un point délicat relatif à la voirie communale.

Quelques Camarades ont pu craindre que les contacts « Génie Rural-Ponts et Chaussées » ne constituent une initiative dangereuse. Qu'ils se rassurent. Les représentants du Génie Rural comme ceux des Ponts et Chaussées n'ont nullement l'intention de se substituer à l'Administration ni de gêner qui que ce soit. Ils désirent simplement dissiper la gêne actuelle et créer un climat meilleur.

En ce qui nous concerne, notre sentiment profond est que nous ne pouvons que gagner à collaborer avec le Génie Rural pour peu que nos avances reçoivent une réponse compréhensive.

SECRETARIAT GÉNÉRAL A L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

Nous rappellerons qu'à la suite des grèves de 1955 une commission constituée par le Ministre des Travaux Publics avait étudié les problèmes existant entre notre Corps et le Corps des Ingénieurs de la Navigation Aérienne et avait conclu à l'opportunité d'une réorganisation des services de l'Aviation Civile qui conduisait en fait à écarter progressivement les Ingénieurs des Ponts et Chaussées des activités essentielles du Secrétariat Général à l'Aviation Civile.

Cette réorganisation a fait l'objet en 1958 de quatre projets intéressants :

- l'organisation du Secrétariat Général à l'Aviation Civile ;
- l'organisation de l'Inspection Générale de l'Aviation Civile ;
- l'organisation des services extérieurs métropolitains de l'Aviation Civile ;
- l'organisation des services d'Etat de l'Aéronautique Civile d'intérêt général dans les territoires d'Outre-Mer.

Le P.C.M. n'a présenté aucune observation sur les deux premiers textes.

Pour ce qui concerne le projet relatif aux territoires d'Outre-Mer, il s'est borné à émettre le vœu — d'ailleurs conforme aux intentions de l'Administration — que certains postes de Directeur des services de l'aéronautique civile soient confiés à des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le troisième projet soulevait des problèmes plus délicats ; son idée directrice était de confier à des « Directeurs de Régions aéronautiques » une représentation régionale du Secrétaire Général à l'Aviation Civile comportant une autorité hiérarchique sur les services de la navigation aérienne et des pouvoirs de coordination à l'égard des Ingénieurs en Chef des Bases aériennes ; l'intention de l'Administration était de maintenir dans l'attribution des postes de Directeurs un équilibre entre les deux Corps de fonctionnaires intéressés (Ponts et Chaussées et Navigation Aérienne).

Après avoir examiné le texte du projet de décret préparé à cette fin par le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale, le P.C.M. a conclu qu'en dépit d'une apparence rassurante, ce texte risquait d'aboutir à l'éviction progressive des Ingénieurs des Ponts et Chaussées des postes de Directeurs de Régions aéronautiques et de rendre plus difficile l'action des Camarades chargés d'un service de Bases Aériennes. Il a observé au surplus que la réforme envisagée ne formait pas un ensemble cohérent.

du fait de l'absence d'un projet de modification du décret du 31 décembre 1949 relatif à l'organisation du service de la Navigation aérienne

Ce point de vue qui supposait que la réforme serait différée de quelques mois a été exposé au Ministre et au Secrétaire Général

Le texte en cause a d'ailleurs été remplacé depuis — à la suite d'une observation du Cabinet du Ministre — par un nouveau projet où les Directeurs de Régions aéronautiques reçoivent une autorité hiérarchique sur les Ingénieurs en Chef des Bases Aériennes ceux-ci continuant cependant de relever directement du Ministre pour leurs attributions « projets et travaux ». Ce dernier projet est actuellement soumis à l'examen du Conseil Général des Ponts et Chaussées. La réforme ainsi comprise est évidemment de nature à renforcer les réserves exprimées par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées

Considérant au surplus d'une part que le projet reste critiquable du seul point de vue de l'intérêt du service d'autre part qu'aucune contingence analogue à celle de 1955 n'en impose l'aboutissement dans les circonstances actuelles le PCM souhaite en voir l'étude différée ou reprise sur de nouvelles bases et se tient prêt à intervenir s'il y a lieu dans ce sens

ORGANISATION DES SERVICES

Le Rapport moral de l'an dernier comme celui de 1956 avait longuement traité cette question et vous disait que les idées émises par le PCM depuis plusieurs années faisaient leur chemin et qu'un vent nouveau soufflait du Ministère des Travaux Publics en faveur d'un rajeunissement de ses structures

Cette année cette partie du Rapport pourra être très brève puisque notre Ministre a bien voulu la rédiger lui-même dans l'importante Circulaire du 12 février 1959 adressée à MM. les Inspecteurs Généraux et aux Ingénieurs en Chef des Services Ordinaires. Votre Président a reçu mission de votre Comité de vous proposer d'adhérer sans réserves aux directives de notre Ministre et pour vous recommander d'apporter votre concours le plus actif à la reorganisation des Services en vue d'aboutir à une amélioration de leur productivité

INGENIEURS DE LA FRANCE D'OUTREMER

Je me contenterai de faire une simple mention de cette question qui sera traitée dans le discours du Ministre lors du banquet de ce soir

REFORME DE LA VOIRIE COMMUNALE

Votre Comité a suivi avec vigilance la question de la réforme de la voirie des collectivités locales qui s'est traduite par l'ordonnance 59 115 du 7 janvier 1959. Ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le signaler un malentendu avec les Ingénieurs du Génie Rural sur certaines dispositions de ce texte a été dissipé rapidement et la mise au point correspondante a pu être effectuée. La question des textes d'application doit maintenant faire l'objet d'une attention toute particulière tout en reconnaissant le bien-fondé du principe d'une réforme devenue nécessaire il convient en particulier de veiller à ce que les compétences traditionnelles de notre Corps soient maintenues et de parer aux incidences possibles de la réforme sur la situation matérielle des services

COMITE D'ETUDE ET DE LIAISON DE LA FONCTION PUBLIQUE

Vous savez que le PCM fait partie de ce Comité d'Etudes qui réunit la plupart des grands Corps de l'Etat (magistrats conseil, lers d'Etat administrateurs civils agrégés etc.) et qui s'est constituée il y a plusieurs années

L'action menée par le Comité s'est poursuivie essentiellement dans le sens de l'harmonisation des rémunérations des fonctionnaires et de celles des grandes entreprises publiques

La Commission qui avait été créée sur l'initiative du Ministre chargé de la fonction publique pour procéder aux comparaisons nécessaires paraît en mesure de terminer ses travaux très rapi-

dement mais elle n'a pas été réunie depuis de nombreux mois malgré les demandes pressantes des organisations syndicales

Sans préjuger les conséquences qui pourront être tirées de ces études les premières mesures qui il paraît souhaitable d'obtenir concernent

a) la revalorisation des traitements relatifs aux indices inférieurs à 630 net revalorisation qui ferait suite à celle qui a été aux échelles lettres le 14 septembre 1957

b) l'accélération de l'avancement des débuts de carrière et façon à faciliter le recrutement des jeunes fonctionnaires

L'adoption de ces deux revendications et l'achèvement des travaux de la Commission d'harmonisation ont sans cesse été demandés aux divers ministres intéressés et tout récemment encore au Directeur du Cabinet du Premier Ministre. Ces demandes ont été accueillies favorablement mais aucune décision positive n'a encore été prise. Le Comité d'étude envisage d'établir une brochure qui exposerait la situation des fonctionnaires comparée à celle des agents des entreprises nationales et de la diffuser largement si la Commission d'harmonisation ne devait pas aboutir rapidement à des conclusions positives

Le salaire de base a été relevé de 220 000 à 229 000 francs le 1^{er} février 1959 et une augmentation analogue de 4% a été accordée au secteur nationalisé. Aucune disparité nouvelle ne sera donc intervenue depuis un an si certaines primes liées de productivité n'avaient été notablement relevées dans les entreprises nationales

La réforme de la fonction publique qui a donné lieu à la parution récente de plusieurs textes a également été évoquée lors de réunions du Comité d'étude et de liaison qui comme les autres organisations syndicales ou professionnelles s'est ému de n'avoir pas été consultée pour leur élaboration. Ce point a été également évoqué lors des contacts qui ont été pris avec le nouveau Gouvernement et il semble que l'on puisse désormais espérer que ces textes nouveaux à paraître seront soumis à l'avis préalable du Comité d'étude

Enfin le problème du logement des fonctionnaires a été mis à l'étude du Comité qui n'a pas manqué de constater et déjà de faire valoir auprès des divers ministères que les fonctionnaires sont beaucoup plus mal traités que l'ensemble des salariés puisque l'Etat n'apporte pas au logement de ses serviteurs la contribution de 1% des salaires qui est exigée de tous les employeurs

REMUNERATIONS ACCESSOIRES

1^o — Modification de limite des tranches de dégressivité des honoraires des travaux occasionnels

Un arrêté interministériel du 17 avril 1958 a modifié les limites des tranches de dégressivité des honoraires pour travaux occasionnels

Cette modification a été apportée en compensation à l'imposition cadastrale de 5% qui depuis la nouvelle interprétation de la Déclaration des Impôts est à la charge du compte 33 06

Une discussion s'est engagée au Comité au sujet de la réalité de cette compensation et il est apparu vraisemblable que dans le Service à un autre des distorsions non négligeables peuvent se présenter

De toute manière le Comité a remarqué que la mesure de relèvement des tranches de dégressivité était insuffisante car depuis la fixation des tranches (1948) les prix des travaux ont varié d'une manière considérable

Le Comité a donc estimé qu'une action restait à entreprendre lorsque le moment en paraîtrait opportun pour obtenir une adaptation des taux primitifs au mouvement général des prix

2^o — Circulaire du 12 mai 1958

Une circulaire du Ministre de l'Intérieur datée du 12 mai 1958 adressée aux Préfets a fortement ému un certain nombre de Camarades. Cette circulaire envisageait en effet que dans un certain nombre de cas les honoraires devaient subir un abattement

Le Comité a décidé de prendre contact avec les Ingénieurs du Génie Rural dans le but d'arrêter avec eux une position commune

L'éventualité d'un recours ayant été écartée, le Comité a mis à l'étude les précisions qui devraient être apportées aux points peu nets de la circulaire

3°. — Techniciens privés.

Une intervention a été faite par la Chambre Syndicale des Ingénieurs-Conseils auprès du Président du P.C.M. en se plaignant à lui de pressions exercées pour l'attribution des projets et en citant un certain nombre d'exemples à ce sujet. Ces exemples ont pu être examinés par le Comité et cet examen a fait apparaître qu'aucun reproche ne pouvait être retenu dans les cas en cause, à l'encontre des services intéressés.

Le Bulletin du P.C.M. a rappelé aux Camarades la possibilité de contrat du type « mission partielle », formule d'ailleurs laquelle peu contrebattue par la circulaire du Ministre de l'Intérieur rappelée ci-dessus

ADMINISTRATEURS CIVILS

La Section des Travaux Publics de l'Association Professionnelle des Administrateurs civils a, le 15 octobre 1958 adressé à M. le Ministre des Travaux Publics une note, où sont exposés les vœux que formule cette Association, en vue d'améliorer la situation de ses membres. Le Comité du P.C.M. a reçu copie de cette note. Il l'a étudiée et a pris contact avec le Président de la Section pour un complément d'information

Les vœux des Administrateurs civils peuvent se classer en trois catégories.

1°. — Rôle des Administrateurs civils au sein de l'Administration centrale.

La Section estime que les administrateurs civils n'ont pas, au sein de l'Administration centrale des Travaux Publics, le rôle et la place auxquels ils peuvent prétendre, et qui sont les leurs en d'autres administrations centrales. Cette situation semble conséquence, d'une part de l'opinion erronée de certains sur leur culture et leurs connaissances, d'autre part de l'insuffisance de recrutement de certains cadres, à laquelle on cherche à remédier en affectant des administrateurs civils aux postes vacants pour ce motif. Les administrateurs voudraient donc n'être pas écartés des postes de conception et de responsabilité.

Le Comité s'est montré favorable à ce premier vœu. Un Ministre qui ne disposerait pas, dans ses cadres supérieurs, d'administrateurs anciens élèves de l'École Nationale d'Administration,

risquerait de paraître un Ministère mineur. Certes, l'extension vers le haut des fonctions de ces administrateurs réduirait le nombre des postes occupés habituellement par des Ingénieurs en Chef ou Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Mais, s'il est de ces postes que seuls peuvent tenir des techniciens et auxquels les administrateurs civils ne peuvent prétendre, il y a intérêt aussi à ne pas immobiliser dans certains autres des Ingénieurs qui rendraient plus de services en des postes où ils font défaut, l'effectif budgétaire n'étant pas augmenté pour autant.

En résumé, il y aurait lieu, le cas échéant, pour le P.C.M. de s'élever contre les abus possibles, mais il n'y a pas lieu de prendre pour principe une attitude d'hostilité.

2°. — Débouchés dans le secteur public.

Les administrateurs civils devraient avoir accès dans les entreprises nationalisées ou contrôlées, telles que la S.N.C.F., la R.A.T.P., etc.. La réaction des services en cause peut y faire obstacle, mais le P.C.M. n'a pas de raison de s'y opposer.

3°. — Débouchés dans les services extérieurs des Ponts et Chaussées.

Les administrateurs eux-mêmes se rendent compte qu'il y a peu de place pour eux dans les services extérieurs, puisqu'ils y seraient nécessairement subordonnés au Chef de service. Ce n'est que dans les services plus importants, ou à l'échelon régional si un tel échelon était créé, que se concevraient des emplois administratifs comportant des fonctions comparables à celles d'un Ingénieur en Chef adjoint ou d'un Ingénieur d'arrondissement

D'un autre point de vue, il y a semble-t-il intérêt à favoriser des stages d'une longue durée des administrateurs dans les services extérieurs. L'une des difficultés qu'éprouveront en effet les administrateurs civils à tenir de hauts emplois de l'Administration centrale naîtra de leur ignorance pratique des conditions de vie des services extérieurs. Ce défaut doit déjà être signalé à l'échelon du chef de bureau (qui est une fonction et non un grade), mais il n'y présente pas d'aussi graves inconvénients qu'aux échelons supérieurs.

RETRAITES

La parution du Statut va permettre de redresser la situation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées de 1^{re} classe retraités sans avoir bénéficié de la création de la hors-classe.

La mesure intéresse une vingtaine d'ingénieurs

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

Séance du Mercredi 14 Janvier 1959

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le mercredi 14 janvier 1959, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Étaient présents : M. **Pialoux**, Président du P.C.M. ; M. **Baquerre**, Vice-Président ; M. **Quérenet**, Secrétaire ; MM. **Albert**, **Alias**, **Aubert**, **Baudet**, **Bourrières**, **Bringer**, **Brunot**, **Colin**, **Dreyfuss**, **Fertin**, **Fischesser**, **Fuzeau**, **Laure**, **Lafond**, **Longeaux**, **Moret**, **Suard**.

Absents excusés : MM. **Baste**, **Poitrat**, **Saillard**.

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

Le Comité adopte à l'unanimité le procès-verbal de la séance du vendredi 28 novembre 1958.

2°) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le Ministre des Finances ayant donné son accord sur le texte modifié qui lui avait été proposé, ce texte, après avoir été revu par le Conseil général des Ponts et Chaussées a été soumis au Conseil d'Etat, qui l'a adopté moyennant quelques rectifications de forme.

M. **Pialoux** avait auparavant donné à M. **Spinetta**, Directeur du Personnel et à M. l'Inspecteur général **Vincent** l'avis du P.C.M. sur les modifications apportées. Celles-ci intéressent essentiellement :

a) l'article 6 : effectif du Corps des Ponts et Chaussées, compte-tenu de la nouvelle pyramide hiérarchique et du maintien des crédits budgétaires.

b) l'article 7 : fonctions et repartition des charges entre Ingemeurs généraux de 1^e classe, de 2^e classe et les quelques Ingemeurs en Chef places dans une position particulière.

c) l'article 16 : portant sur les conditions d'avancement.

Quant à la question de la limite d'âge, les conditions fixées par les Finances sont les suivantes

Ingemeurs généraux de 1^e classe 70 ans
Tout le reste du Corps 65 ans

3°) Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

M Brunot, Directeur de l'ENPC fait part aux membres du Comité des informations suivantes

a) le Ministère de la Guerre a décidé d'imposer une deuxième année de service militaire aux Ingémeurs-élevés Les intéressés, qui pouvaient s'acquitter de cette obligation soit à la fin de leur 1^e année d'étude, soit à la sortie de l'Ecole ont opté pour cette seconde solution.

La lettre d'envoi du Ministère de la Guerre, précisant en outre que les Camarades intéressés pourraient être mis à la disposition de la Direction des Travaux Publics de l'Algérie On peut donc espérer dans ces conditions que ces Ingémeurs-Élevés auront la possibilité d'exercer pendant cette année un métier d'Ingénieur qui pourrait être profitable à leur formation

b) M Brunot aborde l'important problème des missions d'été pour les jeunes Camarades de l'Ecole et demande au Président du PCM d'intervenir par écrit auprès des services départementaux pour que le meilleur accueil soit réservé aux jeunes stagiaires qui y sont envoyés

M Bourrières demande alors quel serait l'accueil fait par les Camarades de l'Ecole vis-à-vis de propositions de missions d'été dans un domaine concret tel que des travaux d'aménagement régional qui ont été réalisés récemment en Algérie et en Iran.

De même, suggère M Alias, des contacts pourraient être pris avec les Directions régionales de la SNCF pour trouver des chantiers pouvant intéresser les Ingémeurs-Élevés

M Brunot accueille toutes ces suggestions favorablement et indique que ce serait d'excellents sujets de missions de seconde année

4°) Ecole Nationale Supérieure des Mines.

M Fischesser indique les mesures prises également par le Ministère de la Guerre, à l'égard des Ingémeurs-Élevés des Mines.

Les X 53 entrés à l'Ecole des Mines se voient donc interrompus dans leurs études Les années d'Ecole se décomposent, pour les Mines de la façon suivante

une année à l'Ecole

une année de stage sur le tas dans l'industrie
une année à l'Ecole,

le Directeur des Mines a décidé la suppression du stage pour les X 54.

Quant à l'agrandissement de l'Ecole des Mines, le problème se pose d'une façon de plus en plus aiguë et M Fischesser fait part des échanges de vues qui ont eu lieu à ce sujet.

M Picloux rappelle la position prise par le PCM (lettre adressée au Directeur du Personnel en juillet 1958 et note au Ministre des Travaux publics en octobre 1958) au sujet de l'Ecole des Ponts et Chaussées Le PCM estime que le déplacement de l'Ecole des Ponts et Chaussées ne peut être envisagé que s'il est accompagné de celui de toutes les grandes écoles et ceci dans une région pas trop éloignée de Paris Le choix de la région choisie est en tout cas extrêmement important puisque les professeurs ne sont pas affectés à l'Ecole à temps complet et exercent en dehors de leurs cours une activité annexe

Après un échange de vues, il est décidé que M Brunot et M Fischesser rédigeront une note en vue d'exposer au Ministre le problème que pose la situation actuelle

5°) Relations avec le Ministère de la Construction.

M Picloux signale que le décret sur l'organisation au Ministère de la Construction qui vient de sortir permet dorénavant aux Ingémeurs en Chef le cumul de leurs fonctions avec celles de Directeurs départementaux des Services de la Construction.

M Aubert indique que ce même décret fixe les attributions définitives de ce Ministère et en fait du même coup un Ministère permanent ayant la possibilité de recruter Le problème des cadres techniques est donc posé M Aubert donne des indications sur les solutions envisagées à cet effet et le rôle qu'y joueraient les Ingémeurs des Ponts et Chaussées.

6°) Voirie Communale.

M Picloux précise les conditions dans lesquelles est intervenue l'ordonnance portant réforme de la voirie des Collectivités locales et la mise au point du projet qui a pu être faite après contact avec le Génie Rural Cette question a été abordée à nouveau au cours d'une réunion Ponts et Chaussées-Génie Rural qui s'est tenue au début de janvier Le Syndicat des Ingémeurs TPE a par ailleurs exprimé le désir d'entrer en relation avec notre Comité pour mettre au point une politique communale

7°) Administrateurs civils.

M Baste et les membres du Comité plus spécialement chargés de cette question devaient se réunir avec les représentants des Administrateurs civils le 20 janvier dernier au Ministère.

8°) Assemblée générale ordinaire annuelle du 12 mars 1959.

L'Assemblée générale ordinaire annuelle aura lieu cette année le 12 mars prochain.

La matinée sera consacrée à la tournée dans la Région Parisienne, l'après-midi à l'assemblée générale qui se tiendra à l'Ecole des Ponts et Chaussées, M. **Brunot** ayant donné son accord sur ce point et le dîner aura lieu à la Maison des Polytechniciens.

Toutes les informations concernant ces manifestations paraîtront en détail dans les Bulletins du P.C.M. de février et de mars 1959.

9°) Annales des Ponts.

A la demande de M. **Brunot**, un entrefilet demandant des articles pour les Annales des Ponts et Chaussées paraîtra dans le Bulletin du P.C.M. de janvier.

10°) Organisation régionale des Services des Ponts et Chaussées.

M. **Baudet** souligne l'importance que prend de plus en plus et dans toutes les administrations la réorganisation des services sur le plan régional. Il demande

que la question soit mise à l'étude par le P.C.M. en vue d'une prise de position à ce sujet.

11°) Ingénieurs de la F.O.M.

MM. **Brunot** et **Fischesser** font remarquer au Comité combien il serait nécessaire d'envisager des solutions d'avenir applicables aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines qui partent en service Outre-Mer.

M. **Pialoux** indique qu'il prendra contact avec M. **Bonnal** à ce sujet et que la question sera portée à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Comité.

12°) Divers.

Le Comité du P.C.M. est saisi des questions suivantes :

a) insuffisance des voitures allouées aux services départementaux par le Ministère des Travaux Publics ;

b) problème des conducteurs de chantiers et agents de travaux.

La séance est levée à 18 heures.

Le Secrétaire,
J. **Quérenet**.

Le Président,
J. **Pialoux**.

Séance du Vendredi 13 Février 1959

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 13 février 1959, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Etaient présents : M. **Pialoux**, Président du P.C.M. ; MM. **Baquerre** et **de Buffévent**, Vice-Présidents ; MM. **Albert**, **Alias**, **Aubert**, **Baudet**, **Baste**, **Bourrières**, **Bringer**, **Dauvergne**, **Dreyfuss**, **Fertin**, **Fuzeau**, **Fischesser**, **Gouni**, **Lafond**, **Laurent**, **Laure**, **Leyghe**, **Longeaux**, **Richard**, **Vasseur**, **Ventura** et **Suard**.

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

Absents excusés : MM. **Colin**, **Poitrat**, **Saillard**.

1°) Voyage en Allemagne.

M. **Pialoux** soumet aux membres du Comité l'avant-projet envoyé par M. **Cachera** pour l'organisation de ce voyage.

Une lettre sera envoyée à ce dernier pour lui faire part de l'avis du Comité.

2°) Questions fiscales.

M. **Pialoux** donne lecture d'une lettre adressée par le Camarade M. **Lacombe** qui se plaint des mesures fiscales appliquées au titre de la surtaxe progressive.

3°) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Malgré quelques difficultés de dernière heure, M.

Spinetta, Directeur du Personnel, pense que le statut, étant signé par M. **Pinay**, ne tardera pas à sortir.

4°) Réforme de la Voirie communale.

Une série de contre-temps a empêché la rédaction en commun du procès-verbal de la séance de janvier et les démarches à faire respectivement auprès de la Direction du Génie Rural et auprès de notre Direction du Personnel.

Le Président touchera personnellement M. **Anquez** pour faire avancer la question.

5°) Assistance technique.

MM. **Bonnal** et **Bourrières** font aux membres du Comité un long exposé indiquant les difficultés que pose la création d'un cadre d'Assistance technique ainsi que les moyens de les résoudre.

Après confrontation des divers points de vue, il est décidé qu'une note sera rédigée et diffusée qui donnera la position du P.C.M. sur ce problème.

6°) Problèmes relatifs à la création d'un Ministère de l'Équipement.

M. **Laure** reprend point par point la note qui a été diffusée aux membres du Comité avant la séance du

13 février ; la rédaction en est approuvée, sauf quelques modifications de forme.

7°) Divers.

Le Comité est saisi des questions suivantes :

a) problèmes relatifs aux administrateurs civils ;

b) aide à apporter aux Ingénieurs-Elèves pour leur permettre de faire de la recherche scientifique.

La séance est levée à 18 heures.

Le Secrétaire,
J. Quérenet.

Le Président,
J. Picloux.

Séance du Jeudi 12 Mars 1959

A l'issue de l'Assemblée générale, le Comité du P.C.M. s'est réuni le jeudi 12 mars 1959, à l'Ecole des Ponts et Chaussées.

Etaient présents : MM. **Albert, Aubert, Baudet, Bonnemoy, Bringer, Dreyfus, Dreyfuss, Durand-Dubief, Faisandier, Fertin, Fuzeau, Lassalvy, Laurent, Lhermitte, Longeaux et Moret.**

1°) Election du bureau du Comité.

M. **Moret**, doyen d'âge, invite le Comité à constituer son bureau.

M. **Durand-Dubief** est nommé Président du Comité à l'unanimité et remplace aussitôt M. **Moret** à la présidence de la séance.

Après avoir remercié les Membres du Comité qui l'ont appelé à la Présidence, le nouveau Président propose les nominations suivantes qui sont acceptées à l'unanimité :

— Vice-Président : M. **Baudet**.

— Vice-Président : M. **Bourrières**.

— Secrétaire : M. **Faisandier** en remplacement de M. **Quérenet**.

Le secrétaire pourra éventuellement se faire aider dans sa tâche par M. **Lhermitte**.

— Trésorier : M. **Dreyfus**.

Compte tenu des Bureaux des Sous-Comités de Sections, le Bureau du Comité se trouve ainsi constitué :

Président : M. **Durand-Dubief**,

Vice-Présidents : MM. **Baudet, Bourrières et Fischeser**,

Secrétaire : M. **Faisandier**,

Secrétaire-adjoint : M. **Proust**.

Trésorier : M. **Dreyfus**.

2°) Pouvoirs au trésorier.

Après en avoir délibéré, le Comité du P.C.M. donne à son Trésorier, M. Gilbert **Dreyfus**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 1, rue de l'Alboni, Paris-16°, tous pouvoirs pour l'exercice de ses fonctions de Trésorier de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

M. **Dreyfus** pourra notamment, au nom de l'Association, faire toutes opérations concernant l'Administration des P.T.T., le Trésor et les Banques ; il pourra ouvrir et fermer un compte de chèques postaux et un compte de Banque, gérer ces comptes, endosser et acquitter tous chèques, virements et mandats, donner toutes quittances et décharges, louer tout coffre-fort et y accéder, régulariser toutes valeurs amorties et en donner quittance, acheter et vendre au comptant toutes valeurs entièrement libérées.

M. **Dreyfus** pourra, en outre, percevoir, pour le compte des Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines qui en feront la demande au P.C.M., les cotisations propres à ces Syndicats et se rapportant à leurs membres qui sont également membres du P.C.M.

3°) Commission Administrative Paritaire.

Le Président fait part de la lettre que la Direction du Personnel a envoyée au P.C.M. ainsi qu'aux trois Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Dans cette lettre il est demandé que les listes des candidats aux élections des représentants du personnel à la Commission Administrative Paritaire soient déposées pour le 1^{er} avril, les élections devant avoir lieu le 27 avril.

Après un échange de vues, le Comité invite son Président à prendre contact avec les représentants des Syndicats en vue de l'établissement d'une liste unique, qui serait examinée lors de la prochaine réunion du Comité, dont la date est fixée le 26 mars à 14 h. 30 au Ministère des Travaux Publics.

Le Secrétaire,
P. Faisandier.

Le Président,
M. Durand-Dubief.

COMPOSITION DU COMITÉ D'ADMINISTRATION DU P.C.M.

A — BUREAUX

President M **Durand-Dubief**.

Vice Presidents MM **Baudet**, **Bourrières**, **Fischesser**.

Secrétaire M **Faisandier**.

Secrétaire adjoint M **Proust**.

Treasorier M **Dreyfus**.

B — MEMBRES

M **Albert**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 19, rue Gambetta, Belfort (Territoire de Belfort)

M **Alias**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 14, rue de Thann, Paris-17°

M **Aubert**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ministère de la Construction, Cité Administrative, Quai de Passy, Paris-16°

M **Baudet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 50, Quai du Breuil, Macon (Saône et Loire)

M **Baste**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, 246, boulevard Saint Germain, Paris-7°

M **Bonnemoy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 17 bis, rue Riquet, Toulouse (Haute-Garonne)

M **Bourrières**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur général du B C E O M, 90, boulevard Latour Maubourg, Paris-7°

M **Bringer**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 30, rue du Château Dijon (Côte-d'Or)

M **Colin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, rue Jean Richepin, Perpignan (Pyrenées-Orientales)

M **Costet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 33, rue Moncey, Lyon (Rhône)

M **Dauvergne**, Ingénieur général des Mines, 18, Avenue des Sycomores, Villa Montmorency, Paris-16

M **Dreyfus**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, rue Beaubourg, Paris 4°

M **Dreyfuss**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 10, rue de l'Esplanade, Metz (Moselle)

M **Durand-Dubief**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, rue Beaubourg, Paris-4°

M **Faisandier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 4, place Gambetta, Versailles (Seine-et-Oise)

M **Fischesser**, Ingénieur en Chef des Mines, 60, boulevard Saint Michel, Paris 5°

M **Fuzeau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 9, rue Charles Monselet, Bordeaux (Gironde)

M **Gouni**, Ingénieur des Mines 72, avenue de Châtillon, Paris 14°

M **Lassalvy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 11 rue Bernard Aton, Nîmes (Gard)

M **Laure**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 18, rue de Martignac, Paris-7°

M **Laurent**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 24, rue de l'Université, Paris-7

M **Lhermitte**, Ingénieur des Ponts et Chaussées 244, boulevard Saint Germain, Paris 7°

M **Longeaux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 13, rue des Grands Veziers, Arras (P de C)

M **Mathieu**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 41, rue Gounod Nice (Alpes Maritimes)

M **Moret** Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite, 7 avenue du 1° Septembre, Compiègne (Oise)

M **Parisot**, Ingénieur en Chef des Mines, 90, boulevard Flandrin, Paris 16°.

M **Pertus**, Ingénieur des Mines, 40, avenue d'Iena, Paris 16°.

M **Poitrat**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 24, avenue Hoche, Paris 8°

M **Proust**, Ingénieur en Chef des Mines, 99, rue de Grenelle, Paris 7

M **Quérenet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Cabinet du Ministre, 93, rue de Rivoli, Paris 1°

M **Robert**, Ingénieur en Chef des Mines, 39 bis, rue de Marseille, Lyon (Rhône)

M **Saillard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, S C E T - S E L I S, 44, avenue Georges V, Paris 8°

M **Suard**, Ingénieur Eleve des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints Peres, Paris-7.

M **Trotel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 11, rue Mazagran, Laval (Mayenne)

M **Turpin**, Ingénieur Eleve des Mines, 60, boulevard Saint Michel, Paris 5°

M **Vasseur**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 291, boulevard Raspail, Paris-14°.

M **Ventura**, Ingénieur en Chef des Mines, 218, boulevard Saint Germain, Paris-7°.

COMPOSITION DES SOUS-COMITÉS

A) Section Ponts et Chaussées

BUREAUX.

Président M **Durand-Dubief**.
Vice-Présidents . MM. **Baudet** et **Bourrières**.
Secrétaire . M **Faisandier**.
Trésorier : M **Dreyfus**.

DELEGUES GENERAUX.

MM. **Alias**, **Baudet**, **Baste**, **Bringer**, **Durand-Dubief**,
Faisandier, **Lassalvy**, **Laure**, **Lhermitte**, **Moret**.

DELEGUES DE GROUPE.

Groupe de Paris : MM. **Aubert**, **Dreyfus**, **Laurent**, **Poi-
trat**, **Quérenet**, **Saillard**.
Groupe d'Amiens : M. **Longeaux**.
Groupe de Nancy : M. **Dreyfuss**.
Groupe de Lyon : M. **Costet**.
Groupe de Toulouse : M. **Bonnemoy**.
Groupe de Marseille : M. **Mathieu**.

Groupe d'Orléans : M. **Albert**.
Groupe du Mans : M. **Trotel**.
Groupe d'Afrique du Nord : MM. **Colin**, **Vasseur**.
Groupe de la France d'Outre-Mer : M. **Bourrières**.
Groupe des Ingénieurs-Elèves : M. **Suard**.

DELEGUES DE LA SECTION MINES.

M. **Proust**.

B) Section Mines

BUREAU.

Président . M. **Fischesser**.
Vice-Président : M. **Ventura**.
Secrétaire : M. **Proust**.

DELEGUES.

MM. **Dauvergne**, **Fischesser**, **Gouni**, **Parisot**, **Pertus**,
Robert, **Turpin**, **Ventura**.

DELEGUE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES

M. **Lhermitte**.

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU 8 JANVIER 1959 de la Commission Mixte P.C.M. - Syndicat National des Cadres Supérieurs du Génie Rural

Étaient présents :

- pour le Génie Rural : MM **Anquez**, **Foulhouse**,
Morand, **Pezard**.
- pour le P.C.M. : MM. **Aubert**, **Fertin**, **Pialoux**.

Les conférents se félicitent de l'efficacité de leur coopération qui s'est manifestée récemment à l'occasion de la mise au point de l'ordonnance portant réforme de la voirie communale. Ce texte comprenait une phrase prévoyant qu'un texte ultérieur fixerait les attributions du Génie Rural en matière de voirie rurale. Lors du passage en Conseil d'Etat, la phrase fut modifiée : on ne parlait plus des attributions mais des modalités d'intervention. Ces derniers termes auraient pu prêter à confusion et auraient incontestablement contrecarré les efforts faits pour faciliter l'entente entre les deux services. L'intervention prompte et efficace de MM. **Anquez** et **Pialoux** a permis de revenir à la rédaction initiale avant que le texte ne soit signé. Les membres du P.C.M. ont tenu à souligner que le Service du Génie Rural était étranger à la modification

qui était intervenue. Pour l'exécution des travaux neus il n'y a rien de changé à la situation antérieure.

Les représentants des deux Corps ont été heureux de constater que leurs efforts semblaient avoir un echo dans les services extérieurs. Ils en profitent pour demander à leurs Camarades de mettre tout en œuvre pour faciliter les relations entre les deux services. Il est normal que le Génie Rural, chargé de certains contrôles, exerce réellement ces contrôles ; il est normal que les Ponts et Chaussées exigent le respect des mandes de permissions de voirie et de certaines prescriptions élémentaires pour les réfections des tranchées. Mais il serait anormal que l'un des services exige de l'autre plus qu'il n'exige de techniciens privés. Il serait même bon que les deux services se fassent mutuellement confiance dans une certaine mesure et que le cas échéant, les Ingénieurs se voient plutôt que ne s'écrivent.

Le projet de circulaire du Ministère de l'Intérieur aux Préfets, établi par M **Morand** est ensuite examiné. Il a pour objet de corriger la circulaire du 12 mai 1958

sur les rémunérations accessoires, en ce qu'elle avait d'excessif. Ce texte est revu et corrigé. Il sera soumis par chacun des Corps à leur Direction Générale ou Direction du Personnel. Des négociations directes sont envisagées avec le Ministère de l'Intérieur.

En matière d'Hydraulique, la suggestion faite à la dernière réunion de créer un « pool » de l'hydraulique semble avoir été retenue avant même d'avoir été étudiée. Le jour même de la réunion une conférence devait grouper trois Inspecteurs Généraux de chacun

des deux services pour étudier la création de commissions nationales, départementales, et s'il y a lieu, régionales, de l'hydraulique. Les conférents sont d'avis d'attendre la parution du texte avant d'en étudier les modalités d'application dans un sens de coopération fructueux.

Enfin il est confirmé que les rapports des Ingénieurs des deux Corps semblent satisfaisants actuellement en Algérie.

La prochaine rencontre aura lieu courant Avril.

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

LEGION D'HONNEUR

M. Jean **Guizerix**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite a été promu au grade de Commandeur de la Légion d'Honneur, au titre du Ministère des Armées. (Décret du 2 mars 1959).

Ont été nommés Officiers dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur :

M. Nicolas **Cointe**, Ingénieur en Chef des exploitations de la Société Générale de Chemins de Fer et d'Entreprises.

M. Jean **Garnier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Grenoble.

(Décret du 17 mars 1959. J.O. du 19 mars 1959).

NOMINATIONS

Ont été désignés comme ministres chargés des affaires communes :

M. **Guillaumat**, Ingénieur général des Mines, Ministre des Armées, pour les forces armées ;

M. **Boulloche**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Ministre de l'Education Nationale, pour l'enseignement supérieur.

(Décision du 31 janvier 1959. J.O. du 1^{er} février 1959).

M. Jean **Blancard**, Ingénieur en Chef des Mines, est nommé Président du Conseil d'administration du Bureau de recherches de pétrole, en remplacement de M. Pierre **Guillaumat**. (Décret du 6 février 1959. J.O. du 8 février 1959).

M. Henri **Dauvergne**, Ingénieur général des Mines, a été nommé membre du Conseil d'administration des Houillères du Bassin de Blanzy. (Décret du 7 février 1959. J.O. du 14 février 1959).

M. Edouard **Rérolle**, Ingénieur en Chef des Mines, a été nommé membre du Conseil d'administration des Houillères du bassin des Cévennes. (Décret du 7 février 1959. J.O. du 14 février 1959).

M. Louis **Neltner**, Ingénieur général des Mines, a été nommé membre du Conseil d'administration des Houillères du Bassin de la Loire. (Décret du 7 février 1959. J.O. du 14 février 1959).

MM. Jean-Noël **Proust**, Ingénieur en Chef des Mines ; Paul **Baseilhac**, Directeur général des Charbonnages de France ; Jean **Couture**, Directeur général adjoint des Charbonnages de France, ont été nommés membres du Conseil d'Administration des Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais. (Décret du 7 février 1959. J.O. du 14 février 1959).

M. André **Cholin**, Ingénieur général des Mines, a été nommé membre du Conseil d'administration des Houillères du Bassin de Provence. (Décret du 7 février 1959. J.O. du 14 février 1959).

M. Paul **Genet**, Vice-Président honoraire du Conseil général des Ponts et Chaussées, est nommé Président honoraire du Conseil supérieur des Transports. (Décret du 14 février 1959. J.O. du 19 février 1959).

M. André **Guénot**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, a été nommé membre des 1^{re} et 3^e sections du Conseil général des Ponts et Chaussées. (Arrêté du 11 février 1959. J.O. du 22 février 1959).

M. Charles **Lefebvre**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Dijon, a été chargé, à compter du 8 janvier 1959, d'assurer à titre provisoire l'intérim des fonctions d'Ingénieur en Chef du département de la Côte-d'Or. (Arrêté du 11 février 1959. J.O. du 22 février 1959).

M. Paul **Baseilhac**, Directeur général des Charbonnages de France, a été nommé membre du Conseil d'administration des Houillères du Bassin de Lorraine. (Décret du 24 février 1959. J.O. du 25 février 1959).

Ont été nommés Ingénieurs des Ponts et Chaussées les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat dont les noms suivent :

MM Emile **Laplace**, Albert **Dealberto**, Maurice **Bayle**, Raymond **Claeysen**, André **Lebert**. (Décret du 25 février 1959. J.O. du 26 février 1959)

Ont été nommés Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent :

MM. Jean **du Rouchet**, Pierre **Doyen**, Jacques **Parant**, Michel **Laurent**, Jean **Millier**, André **Juzeau**, Jean **Puechmary**. (Décret du 20 février 1959. J.O. du 27 février 1959).

M. François **Didier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé Conseiller technique au Cabinet du Ministre des Travaux Publics et des Transports (Arrêté du 25 février 1959 J.O. du 27 février 1959).

M Henri **Babinet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé membre du Conseil d'Administration du Port autonome du Havre, à compter du 1^{er} janvier 1959 (Décret du 23 février 1959 J.O. du 3 mars 1959).

M Maurice **Creange**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est promu au grade d'Inspecteur général des Transports, pour compter du 3 janvier 1959. (Décret du 2 mars 1959. J.O. du 3 mars 1959).

M Lucien **Brochet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé Directeur du Port d'Alger, en remplacement de M. **Baudelaire**, à compter du 1^{er} janvier 1959 (Décret du 2 mars 1959 J.O. du 7 mars 1959)

M **Bosano**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été nommé membre suppléant du Comité technique paritaire du Ministère de la Construction. (Arrêté du 11 mars 1959 J.O. du 12 mars 1959)

M **de Conihout**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été nommé membre de la Commission pour le transport par mer des marchandises dangereuses, en remplacement de M **Foin**. (Arrêté du 10 mars 1959 J.O. du 14 mars 1959).

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, ont reçu les affectations suivantes, à compter du 1^{er} février 1959 :

M Emile **Laplace**, Service ordinaire des Ponts et Chaussées de la Charente-Maritime, arrondissement du service maritime

M Albert **Dealberto**, Service ordinaire des Ponts et Chaussées de la Mayenne arrondissement du Sud.

M Maurice **Bayle**, Service spécial des bases aériennes de l'Indre.

M. Raymond **Claeysen**, Laboratoire central des Ponts et Chaussées.

M. André **Lebert**, Service ordinaire des Ponts et Chaussées du Lot : arrondissement du Nord

M. Jean **Damian**, Ingénieur général des Mines, a été chargé, à compter du 1^{er} avril 1959, d'une mission d'inspection dans la division minéralogique du Centre Ouest en remplacement de M. Jean **Coutard**, Ingénieur général des Mines, appelé à d'autres fonctions (Arrêté du 10 mars 1959 J.O. du 21 mars 1959)

MUTATIONS

M. Emile **Pavaux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été affecté, à compter du 1^{er} février 1959 au service ordinaire des Ponts et Chaussées de l'Eure-et-Loir, en qualité d'adjoint à l'Ingénieur en Chef chargé de ce service. (Arrêté du 27 janvier 1959 J.O. du 5 février 1959).

M. Pierre **Watel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées est placé en position de service détaché auprès du Ministère des Affaires Etrangères, pour une durée de cinq ans, en vue de servir au Maroc, à compter du 1^{er} avril 1958. (Arrêté du 16 février 1959 J.O. du 21 février 1959).

M. Maurice **Albert**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} mars 1959 du service ordinaire des Ponts et Chaussées du Territoire de Belfort (Arrêté du 12 février 1959 J.O. du 27 février 1959).

M Raymond **Bringer**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé du service ordinaire des Ponts et Chaussées de la Côte-d'Or et du service de la navigation du Canal de Bourgogne en remplacement de M **Guénot**, à compter du 1^{er} avril 1959 (Arrêté du 13 février 1959. J.O. du 27 février 1959)

M. André **Nau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées a été chargé, à compter du 19 mars 1959, de l'arrondissement de l'Est du service des Ponts et Chaussées de la Guadeloupe en remplacement de M **Malhebe**. (Arrêté du 13 février 1959. J.O. du 27 février 1959)

M Claude **Rousseau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 16 février 1959 de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire des Ponts et Chaussées de la Gironde en remplacement de M. **Benquet**. (Arrêté du 13 février 1959 J.O. du 27 février 1959).

M Jean-Pierre **Michon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été affecté au service technique des Bases aériennes de Paris, pour compter du 1^{er} avril 1959, en remplacement de M **Jeuffroy**. (Arrêté du 19 février 1959. J.O. du 5 mars 1959)

M. André **Thiébaud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} avril 1959, du service spécial des autoroutes en remplacement de M. Pierre **Mothe**. (Arrêté du 24 février 1959. J.O. du 5 mars 1959).

M. Albert **Robin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès d'Electricité de France, est placé dans la position hors-cadre à compter du 1^{er} décembre 1958. (Arrêté du 28 février 1959. J.O. du 7 mars 1959).

M. Jean-Claude **Aron**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Ministère de la Construction, a été réintégré dans les cadres de son administration d'origine, à compter du 1^{er} février 1959, en vue d'être affecté à un poste de recherche scientifique auprès de l'Institut Henri Poincaré. (Arrêté du 24 février 1959. J.O. du 10 mars 1959).

M. Jean **Brugière**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été affecté, à compter du 16 mars 1959, au service ordinaire des Ponts et Chaussées de la Côte-d'Or en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint. (Arrêté du 24 février 1959. J.O. du 10 mars 1959).

M. Etienne **Robert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé du service ordinaire et du

service navigation des Ponts et Chaussées du Loiret, en remplacement de M. **Brunot**. (Arrêté du 25 février 1959. J.O. du 10 mars 1959).

M. Georges **Dupouy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été affecté à la Direction des Routes et de la Circulation routière du Ministère des Travaux Publics et des Transports, à compter du 1^{er} mars 1959. (Arrêté du 27 février 1959. J.O. du 10 mars 1959).

M. Roger **Ginocchio**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé Chef-adjoint du Service de la Production Thermique d'Electricité de France à dater du 1^{er} février 1959.

RETRAITES

M. Roger **Fagotat**, Ingénieur des Ponts et Chaussées hors-classe, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 2 février 1959. (Décret du 12 février 1959. J.O. du 15 février 1959).

M. **Blanchet**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 30 mars 1959. (Décret du 21 février 1959. J.O. du 27 février 1959).

Les Annales des Mines de Janvier 1959

La première partie d'une étude sur le **danger des défauts monophasés dans les réseaux triphasés d'électrification du fond** par M. C. **Bihl**, a paru dans le numéro de décembre 1958 des Annales des Mines. La deuxième et dernière partie est publiée dans la présente livraison.

Quelle est la concentration optimum à viser dans une laverie métallique ? Monsieur R. **Duval** montre comment on peut, en utilisant les graphiques de contrôle de qualité établis dans une laverie, donner une estimation de la teneur pour laquelle le concentré ob-

tenu fournit la plus grande recette possible à la tonne brute.

Une importante notice sur les divers types existants de **convoyeurs métalliques** paraît sous la rubrique : « technique et sécurité minière ».

La chronique des métaux, minerais et substances diverses, des notices bibliographiques, le tableau habituel d'indices économiques et un compte-rendu de l'activité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier au cours du mois de décembre 1958 complètent la livraison.

Les Annales des Mines de Février 1959

M. **Pasquet** présente une étude très complète sur le **Développement de l'enrichissement des minerais de fer en Allemagne**. L'auteur traite particulièrement de l'évolution de la préparation de ces minerais, donne une description de deux ateliers et discute les perspectives de perfectionnement des méthodes ainsi que les probabilités d'extension de leur mise en œuvre.

M. P. **Aicard** expose les résultats obtenus par **l'Application des méthodes géochimiques à la recherche de pipes Kimberlitique** sur le pipe déjà connu de Kéniéba (République soudanaise).

M. J. **Tezenas du Montcel** présente **Quelques possibilités de progrès dans l'abatage et le chargement du charbon en longues tailles** par perfectionnement de la haveuse intégrale.

Le reste de la livraison comprend la chronique des métaux, minerais et substances diverses, le tableau habituel d'indices économiques, des notices bibliographiques et le compte-rendu de l'activité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier en Janvier 1959.

LA PAGE DU TRÉSORIER

Cotisations P.C.M. pour l'Exercice 1959

Les taux des cotisations du P.C.M. pour l'Exercice 1959 sont les mêmes que pour les Exercices précédents, c'est-à-dire les suivants :

(1)	Inspecteurs et Ingénieurs Généraux Ingénieurs en Chef	Ingénieurs Ordinaires	Ingénieurs Elèves
En activité normale	1.500 fr.	1.000 fr.	200 fr
En service détaché			
En disponibilité	600 fr.	400 fr.	»
En congé hors cadres			
En congé			
En retraite ou démissionnaire	300 fr.	200 fr.	»
En congé à demi traitement			

Le versement de la cotisation est exigible dans le premier trimestre de l'Exercice en cours (Article 15 du Règlement intérieur) (2).

Pour plus de simplicité, vous pouvez verser immédiatement à titre d'acompte sur vos cotisations prochaines, une somme égale A CINQ FOIS VOTRE COTISATION ANNUELLE actuelle et vous serez ainsi tranquille pour cinq ans, à moins, évidemment, que vous ne changiez de grade entre temps.

(1) Ces taux concernent exclusivement les cotisations du P.C.M. ; ils ne comprennent pas, notamment, la cotisation de 100 fr. par an pour le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; à la demande de ce Syndicat, cette cotisation peut cependant être versée au P.C.M.

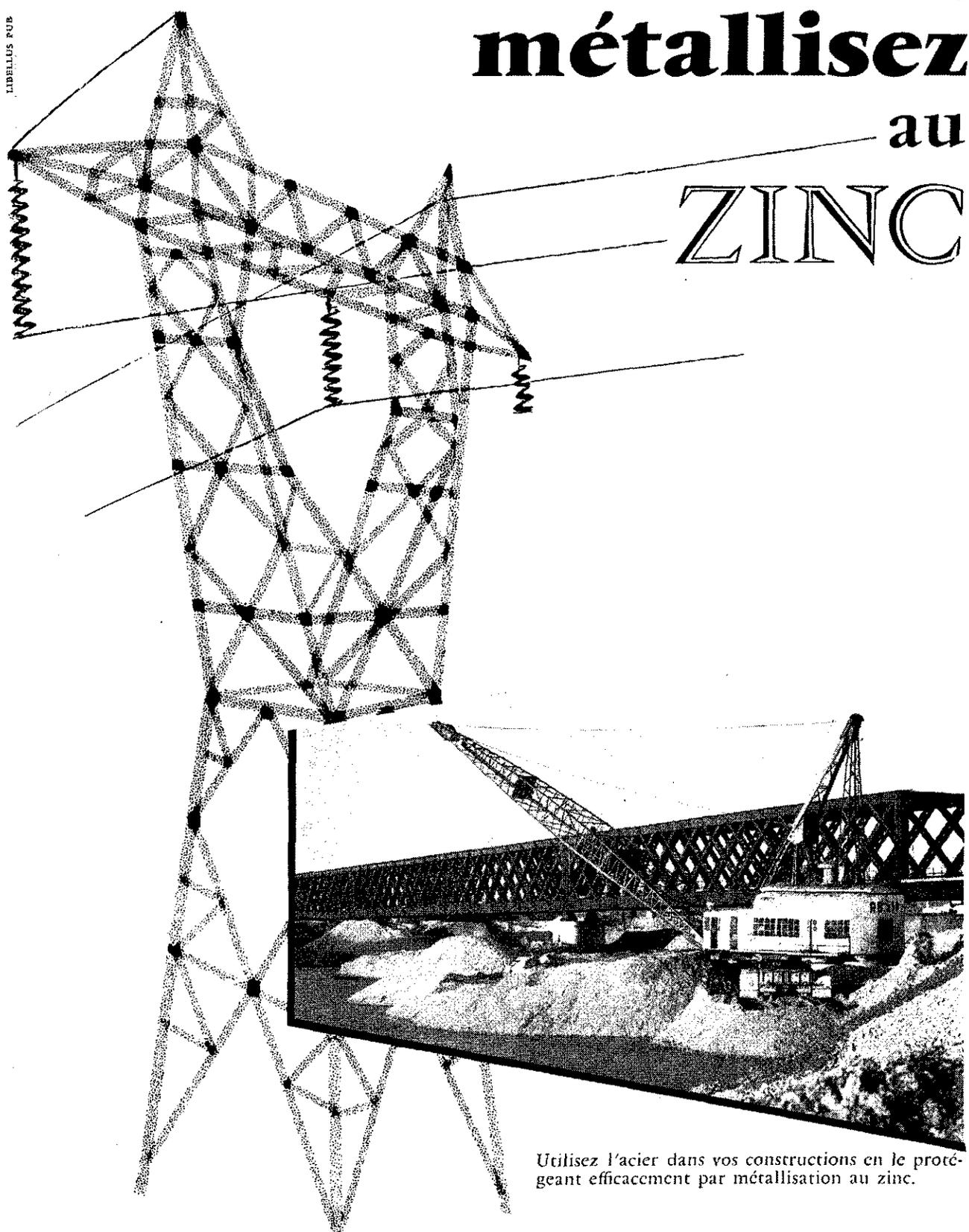
(2) Libellez toujours vos chèques bancaires et postaux à l'adresse impersonnelle

" Association du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères — PARIS-7° "

Le N° du Compte de Chèques Postaux du P.C.M. est PARIS 508.39

métallisez au ZINC

LIBELLUS PUB



Utilisez l'acier dans vos constructions en le protégeant efficacement par métallisation au zinc.

SOCIÉTÉ NOUVELLE DE MÉTALLISATION
 26 rue Clisson Paris 13^e Téléphone: Port-Royal 19-19

PELLES EIMCO

2, Rue de Clichy

PARIS (9^e)

Téléphone : TRINITÉ 69-47 (2 lignes)

Télégrammes EMCOR-PARIS

Sté Métallurgique Haut-Marnaise

JOINVILLE (Haute-Marne)

TÉLÉPHONE 56 et 112



*Tout ce qui concerne le Matériel
d'adduction et de distribution d'eau :*

Robinets-Vannes - Bornes-Fontaines - Poteaux
d'Incendie - Bouches d'Incendie - Robinetterie
Accessoires de branchements
et de canalisations pour tuyaux :

Fonte - Acier - Eternit - Plomb - Plastiques

Joints « PERFLEX » et « ISOFLEX »

Ventouses « EUREKA »

Matériel « SECUR » pour branchements
domiciliaires

Raccords « ISOSECUR »

ÉQUIPEMENT DES CAPTAGES
ET DES RÉSERVOIRS

Capots - Crépines - Robinets-Flotteurs
Gaines étanches - Soupapes de Vidange
Dispositif de Renouvellement Automatique
de la Réserve d'Incendie dans les Réservoirs

RÉGEASSE Marcel



Travaux Publics
Sable et Gravillon
de Rivière

52, rue de Dammarie - MELUN - Téléph. : 6-80
Port de Détail de MELUN - Téléphone : 7-71

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRACTION SUR LES VOIES NAVIGABLES

54, Avenue Marceau - PARIS (8^e)

Téléphone : BALzac 05-70 et 71
Ely. 55-73

E. S. M. O.

S. A. R. L. - Capital 20.000.000 de francs

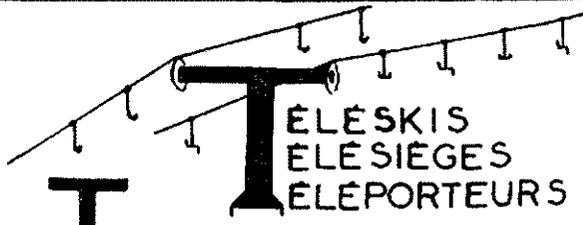
Entreprise de Sondages J.-B. Morel

DOMÈNE (Isère)

SONDAGES — PUIITS — PIEUX — INJECTIONS

C. C. P. LYON 2160-04
R.C. Grenoble 56 B 253

Téléphone : Domène 9



ELÉSKIS
ELÉSIÈGES
ELÉPORTEURS

TRACTEURS tous terrains

Société J. POMAGALSKI & Cie
Fontaine - Isère - France

SOCIÉTÉ DES GRANDS TRAVAUX DE MARSEILLE

Société Anonyme au Capital de 1.640 000.000 de Francs

Siège Social : **25, Rue de Courcelles, PARIS (8^e)** - Tél. ELYsées 64-12



Aménagements hydroélectriques — Centrales thermiques
 Constructions industrielles — Ouvrages d'art
 Travaux de Ports — Reconstruction — Béton précontraint

RINCHEVAL

SOISY-SOUS-MONTMORENCY (S.-et-O.)

Tél. : ENGHIEU 04-21 lignes groupées

MATÉRIELS POUR L'ÉPANDAGE, le CHAUFFAGE, le STOCKAGE et le TRANSPORT des LIANTS

ÉPANDEUSES

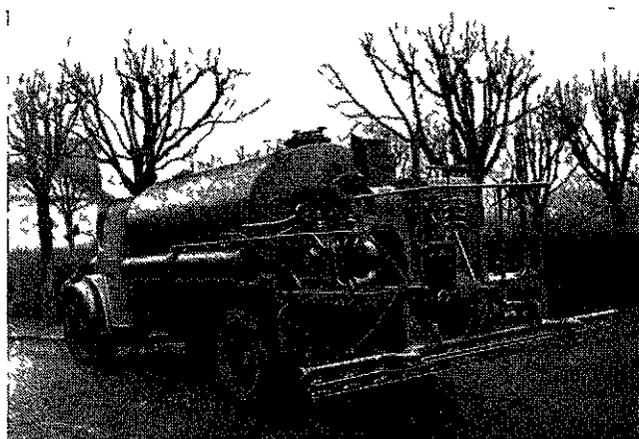
AVEC RAMPES
 EURE-ET-LOIR
 A JETS MULTIPLES



POINT A TEMPS
 AUTOMOBILES



GRAVILLONNEUSES
 MÉCANIQUES



Épandeuse avec rampe à jets multiples

GROUPES MOBILES
 DE DÉGOURDISSAGE
 POMPAGE
 ET CHAUFFAGE DE LIANTS



CITERNES
 DE TRANSPORT



CITERNES MOBILES
 DE STOCKAGE
 DE LIANTS

SPÉCIALISTES DE L'ÉQUIPEMENT DES STATIONS FIXES

60 RÉALISATIONS

DEPUIS 1911, LES ÉTABLISSEMENTS RINCHEVAL CONSTRUISENT DES MATÉRIELS D'ÉPANDAGE

25 années d'expérience de préfabrication à votre service

3, RUE
 PILLET-WILL
 PARIS-9^e



TÉL.
 PROVENCE
 75-93

CARRIÈRES DE QUARTZITES
 A NÉCY (Orne)

USINES de BÉTON MOULÉ et VIBRÉ

◆ GENNEVILLIERS (Seine) ◆
 NÉCY (Orne) ◆ CHAMPAGNÉ (Sarthe)

Signalisation, Bordures, Clôtures
 Tuyaux et toutes Pièces en Béton Vibré

SEMADRAG

S. A. R. L. au Capital de 28.000.000 de francs

Agrégats de Construction
 et Matériaux de Viabilité
 Travaux Publics et Bâtiments

LANCEY - Tél. 33 (Isère)

MONTMELLIAN - Tél 39 (Isère) — ALBERTVILLE - Tél 3 52

Siège Social : 2, rue Auguste-Bois - LANCEY (Isère)

ROL-LISTER & C^{ie}

Société Anonyme au Capital de 150.000.000 de francs

17, rue d'Athènes - **PARIS-IX**

Tél. : PIGalle 74-80 (lignes groupées)

Travaux routiers - Travaux urbains

Répondages - Matériaux enrobés
Emulsions de Bitume - Bétons bitumineux
Tarmacadam - Laitier concassé
Rolasmac - Bitumac

SOCIÉTÉ ARMORICAINE D'ENTREPRISES GÉNÉRALES

Société à Responsabilité limitée au Capital de 50.000.000 Francs

TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS

SIÈGE SOCIAL :

7, Rue de Bernus, VANNES

Téléphone :

2-90 et 10-90

GABIONS MÉTALLIQUES**"FORTEX"***pour tous Travaux hydrauliques*

*Barrages, Dignes, Epis
Soutènement de terrains*

Etablis^{ts} **TOURNIER**
à **RIVES**

(Isère)

Tél. 22

Charpentes et Ponts Métalliques**E^{ts} DEMULDER & GAJAC**

Ang. 22

61, rue de Paris - St-Etienne-du-Rouvray (près ROUEN S.-Mar^{me})

Tél. ROUEN R5 10-73 — R5 10-82

PONTS ROUTES DE TOUS TYPES -- PONTS DE CHEMIN DE FER
PASSERELLES -- CHARPENTES DE BATIMENT -- OSSATURES
INDUSTRIELLES -- ENTRETIEN D'USINE -- MANUTENTION
ET MONTAGE D'ÉLÉMENTS EN CHARPENTE MÉTALLIQUE
LEVAGE PAR ENGIN TERRESTRES OU NAUTIQUES
DE PIÈCES LOURDES

SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET RURAL**S. A. U. R.**5, Rue de Talleyrand - **PARIS-VII**

**Exploitation des Services Publics
de Distribution d'Eau**

Nombreux réseaux exploités sous le contrôle
de l'Administration des Ponts et Chaussées

PARIS, PAU, LA ROCHELLE, ANGERS
ANGOULÊME, LA ROCHE-SUR-YON

3, rue La Boétie
PARIS 8



Téléphone
ANJOU 10-40

TOUS TRAVAUX
sur Routes et Aérodrômes