

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

# BULLETIN DU P.C.M.

## RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères

PARIS-VII<sup>e</sup>

Téléphone : LITré 25.33

## PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV<sup>e</sup>

Téléphone : LECourbe 27.19

## SOMMAIRE

Le Mot du Président .....	2	Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines :	
Discours prononcés au Banquet du P.C.M. du 12 mars 1959 :		Compte-rendu de l'Assemblée générale du 12 mars 1959 .....	16
Discours de M. PIALOUX .....	3	Mutations dans le Personnel .....	17
Discours de M. Robert BURON .....	5	Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées :	
Naissances, Décès .....	10	Rapport moral du Président .....	18
La Maison des Mines et des Ponts et Chaussées ....	10	Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.O.) :	
Réflexions à propos du principe de l'unité budgétaire	11	Procès-verbal du Congrès ordinaire du 16 mars 1959 .....	19
Les Annales des Mines .....	13	Bibliographie .....	20
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. :			
Séance du vendredi 6 mars 1959 .....	14		
Séance du jeudi 26 mars 1959 .....	15		

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

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

## Le mot du Président

---

J'imagine que les Camarades qui n'ont pu assister au dîner traditionnel du P.C.M. ne jettent d'habitude qu'un regard assez distrait sur les discours qui y ont été prononcés lorsque ceux-ci sont ensuite reproduits dans le Bulletin. Privées de la chaleur de la parole, les idées exprimées ne risquent-elles pas de perdre de leur éclat et de leur valeur persuasive ?

Aussi je crois nécessaire, dans ce simple mot, d'inciter tous les Camarades — Ponts et Mineurs — qu'ils aient pris part au dîner du 12 mars ou non — à lire attentivement et à méditer les discours du Président PIALOUX et de M. Robert BURON Ministre des Travaux Publics et des Transports, qui sont publiés ci-après. Ces discours traitent essentiellement de la coopération technique aux pays sous-équipés, du rôle important que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont à y jouer, du rayonnement que la France pourra ainsi apporter au monde.

Si notre Ministre s'est plu à « blaguer » quelque peu l'Ingénieur en Chef des Ponts à la tête de son Département, n'est-ce pas pour mieux faire ressortir la gravité du reste de son propos, nous mettre en face de notre responsabilité collective au sein de la nation, nous amener à prendre une conscience plus aiguë des problèmes qui se posent à l'échelle du monde moderne. Certes, les jeunes Ingénieurs sont les plus directement intéressés par ces tâches de coopération internationale, mais comment pourraient-ils s'y donner généreusement et sans réserve, malgré tout l'enrichissement humain

qu'on leur en promet, s'ils ne se sentent pas soutenus, appuyés par l'ensemble de leur Corps, solidaire de leur cause et prêt à faciliter d'abord leur mission, ensuite leur retour.

Le décret du 27 mars 1959, relatif à l'aide et à la coopération entre la République et les autres Etats membres de la Communauté, constitue une étape importante. Le rattachement de l'Inspection Générale des Travaux Publics de la F.O.M. au Ministère des Travaux Publics, celui de l'Inspection Générale des Mines de la F.O.M. au Ministère de l'Industrie et du Commerce marquent la cohésion qui doit désormais exister plus étroitement entre les services métropolitains et les missions à l'étranger, étant entendu que le problème ne se limite pas aux Etats de la Communauté, mais s'étend à tous les pays insuffisamment équipés.

Nous devons tous avoir profondément conscience — afin d'en tirer les conséquences — de la vocation de la France dans cet univers où nous vivons, qui est en profonde transformation, en pleine maturation : il y a un monde à construire, avec le souci d'élever la condition humaine.

*A. Durand Dubouf*

---

## DISCOURS PRONONCÉS AU BANQUET DU P.C.M. DU 12 MARS 1959

### Discours de M. PIALOUX

Je présenterai d'abord, au nom de mes Camarades, mes remerciements aux nombreuses et éminentes personnalités qui ont bien voulu accepter d'être parmi nous ce soir, et qui témoignent ainsi de l'intérêt qu'elles portent à nos Corps d'Ingénieurs.

Je leur demande de m'excuser de ne pas les saluer toutes personnellement.

Je remercie spécialement Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Affaires Economiques et Monsieur le Délégué Ministériel aux Forces Armées pour la Marine d'avoir bien voulu nous honorer de leur présence.

Je remercie Monsieur le Ministre de l'Industrie et du Commerce, Monsieur le Ministre de la Construction qui, chacun se sont fait représenter ce soir et je salue leurs représentants.

Je remercie Monsieur le Ministre de l'Agriculture qui avait d'abord accepté d'être personnellement parmi nous ce soir, mais, au dernier moment, a été retenu hors de France.

Notre Camarade Lemaire, ancien Ministre de l'Industrie et du Commerce, qui avait également accepté de venir, mais a dû, lui aussi, se décommander au dernier moment.

Je salue Monsieur le Secrétaire Général au Ministère de l'Intérieur, ainsi que le représentant de Monsieur le Préfet de la Seine.

Et je voudrais dire, très simplement, à notre Ministre des Travaux Publics, Monsieur Robert Buron, combien nous sommes touchés de ce qu'il ait bien voulu accepter la présidence traditionnelle de ce banquet, servitude qui s'ajoute à tant d'autres !

Messieurs les Ministres,

L'an dernier, je prenais ici pour la première fois la parole au nom de mes Camarades des Ponts et Chaussées et des Mines.

Cette année-ci, c'est vraisemblablement pour la dernière fois, puisque vous voyez à vos côtés le successeur qui m'a été désigné cet après-midi.

Il faudrait, néanmoins, je crois, se garder de voir dans ces changements, les signes d'une instabilité qui serait en train de changer de bord.

Il faudrait surtout se garder d'y voir un lien avec la réponse, l'an dernier, de votre éminent prédécesseur, me faisant remarquer que mes prochains discours seraient plus difficiles à faire, parce que je devrais parler devant les mêmes auditeurs des mêmes sujets.

Ce qui n'est du reste pas entièrement exact.

Si les problèmes demeurent en effet, ainsi que les traditions, ils évoluent avec le temps, et ceux qui naissent sont suffisamment nombreux pour que, à un an d'intervalle, on n'ait pas trop de chances de se répéter.

Il faut ajouter, toutefois je pense, que les problèmes évoluent lentement, vus sous un certain angle, du moins.

L'an dernier, ici-même, nous avons appris que le Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées était sur le point de voir le jour.

Or, il y a à peine une semaine que le Journal Officiel nous a appris que la naissance avait enfin eu lieu.

Ainsi, diront certains, il aura fallu dix années au moins d'efforts persévérants pour obtenir ce beau résultat !

On pourrait prétendre, il est vrai, que bien au contraire, tous les records de vitesse ont été battus, puisque ce texte important a été pris en application d'une ordonnance publiée moins d'un mois plus tôt.

Ce qui certain, Monsieur le Ministre, c'est que, à maintes reprises, et au plus fort des difficultés rencontrées, vos interventions personnelles ont été décisives.

Et c'est là ce que je voudrais d'abord dire ce soir.



La pente naturelle des choses me fait maintenant revenir sur les réflexions présentées ici même, l'an dernier, en évoquant le triple aspect de l'effort que doivent s'imposer les Ingénieurs de nos Corps pour être à la hauteur des tâches qui les attendent, effort qui doit s'exercer, dans l'étude des problèmes, en s'attachant à leur aspect économique, leur aspect international et leur aspect humain.

J'ai le sentiment que ces idées font leur chemin et que la direction est bonne.

Mais je voudrais cette année, essayer d'approfondir, devant vous, quelques-uns des problèmes posés par l'aspect international de notre métier ; je précise de suite : je voudrais évoquer les difficultés de ce que nous appelons aujourd'hui « l'assistance technique ».

Je noterai d'abord le grand intérêt suscité chez les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines par l'assistance technique et j'englobe dans ce terme toute une série d'interventions d'ordre technique hors de France, aussi bien dans les pays de la Communauté qu'à l'étranger.

Les Ingénieurs ont d'une façon générale conscience de l'importance que présente, pour le rayonnement de notre pays, et pour l'amélioration des relations entre

peuples, l'effort, de consacrer un temps plus ou moins long de leur carrière, à apporter leurs connaissances à un pays qui peut en tirer profit.

Ils sentent aussi l'enrichissement humain, et même technique, que peuvent procurer un séjour comme expert à l'étranger et un partage d'expérience.

Cet intérêt existe spécialement chez les Ingénieurs provenant des cadres de la France l'Outre-Mer, dont l'expérience est plus directement transposable aux pays dont les conditions humaines, géographiques et économiques sont proches de celles qu'ils ont rencontrées dans les Etats et territoires de la France d'Outre-Mer.

On pourrait même dire que ces Ingénieurs ont fait, pendant longtemps, de l'assistance technique sans le savoir. Mais il faut ajouter que cet intérêt est également très réel chez les Ingénieurs métropolitains.

Cet intérêt, qui se manifeste ainsi avec une portée très générale, renforce une idée que je crois très importante :

Il n'est pas souhaitable que l'activité d'assistance technique soit trop fermée, réservée à certains Ingénieurs qui s'y spécialiseraient de façon permanente et formeraient en quelque sorte un cadre distinct d'experts. L'assistance technique ne devrait pas être le métier exclusif de quelques-uns qui, sauf exception, ne tarderaient pas à se scléroser et à perdre le contact avec l'évolution technique, mais elle devrait être l'affaire de tous les Ingénieurs qui, bien engagés dans leur activité professionnelle, sont susceptibles d'apporter aux autres une expérience et une compétence technique qui soient à jour et qui répondent aux besoins exprimés.

✱

Or, en présence de cet intérêt manifesté par l'ensemble des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines et de cette vocation quasi générale des Ingénieurs qualifiés à l'assistance technique, il faut constater que, actuellement, très peu d'Ingénieurs sont effectivement disposés à s'engager dans cette voie. POURQUOI ? Essentiellement parce que les Ingénieurs ont l'impression que leur participation à l'assistance technique au lieu d'être portée à leur crédit, comme cela devrait être, se soldera pour eux par un bilan négatif : décision de partir, non pas découragée, mais souvent freinée, sentiment d'isolement lorsqu'ils sont à l'étranger, coupés de leurs arrières, livrés à eux-mêmes, situation matérielle à peine supérieure, souvent inférieure à leur situation métropolitaine. Et, au retour, beaucoup de peine « à refaire son trou », à rentrer dans la filière à un niveau convenable. Bref, ils se sentent un peu comme des fils prodiges, qui n'ont pas suivi le droit chemin et qui, au retour, contrairement à la parabole, sont plutôt mal accueillis à la Maison-mère. Le Corps tire honneur du rôle qu'ils ont joué. Le pays se réjouit de leur action, mais les intéressés ont un peu l'impression d'avoir fait un marché de dupes.

J'ajoute de suite que ces affirmations mériteraient beaucoup plus de nuances, et je reviendrai sur ces nuances, mais il ne faut pas se dissimuler la grande part de vérité de ces constatations quelque peu désagréables.

Tel est le problème.

Il mérite sans doute qu'on cherche des solutions.

✱

Vues par les intéressés, ces solutions devraient certes entraîner des garanties et des avantages à la fois pendant la durée de la mission et au retour de cette période, garanties et avantages qui devraient être à la fois d'ordre matériel et d'ordre moral.

Certaines mesures ont déjà été prises pour inciter les fonctionnaires à servir en Algérie ; elles constituent une réponse partielle à ces préoccupations, mais c'est une réponse encore très partielle et qui convient surtout à l'Algérie.

Pour l'assistance technique vue dans son ensemble, d'une part, le problème ne se pose pas à la même échelle et, d'autre part, les inconvénients et les risques d'ordre professionnel, familial et personnel encourus par les intéressés, le très gros effort d'adaptation qui leur est demandé, se présentent d'une manière assez différente.

En plus des garanties et avantages matériels, sans lesquels il se trouverait peu de candidats, avantages dont le principe doit être posé et admis par le Ministre des Finances, il faut penser à garder le contact avec l'Ingénieur qui s'est, pour un temps plus ou moins long, expatrié.

Le département ministériel d'origine ne doit pas se désintéresser de leur sort pendant qu'ils sont employés à l'extérieur, mais il devrait au contraire se préoccuper directement des divers aspects de leur tâche, préparer leur mission et, d'autre part, garder le lien avec eux, les documenter, les suivre, et les conseiller dans leurs travaux et leurs difficultés.

Il devrait agir de manière à supprimer cette sorte de complexe d'abandon, moral et matériel, qu'éprouve souvent l'Ingénieur qui part en tant qu'expert, assurer de façon satisfaisante sa réintégration dans la filière normale, à l'issue du séjour hors métropole.

✱

Autre aspect important, celui du contexte administratif dans lequel est appelé à servir l'assistant technique.

On peut se demander si cette intervention n'aurait pas intérêt à se faire uniquement par le canal d'organismes para-étatiques qui ont déjà une expérience de la question et qui prendraient les Ingénieurs en charge, à titre de détachement provisoire.

Cette solution présente certes de nombreux avantages. Elle procure une souplesse d'intervention que

l'administration n'a pas ; elle offre à l'expert une infrastructure de moyens divers, elle permet des actions concertées et coordonnées dans plusieurs domaines, à la place d'interventions ponctuelles d'experts isolés.

Toutefois il est certaines missions d'assistance technique pour lesquelles le certificat d'origine administrative de l'expert est bien préférable et parfois même impératif.

Par ailleurs on voit maintenant apparaître, dans le cadre de l'assistance technique les entités administratives ou para-administratives mises sur pied par l'ancien Ministère de la France d'Outre-Mer et qui vont être rattachées aux Ministères métropolitains pour y poursuivre leur action auprès des Etats de la Communauté, des Etats sous tutelle et dans les Territoires d'Outre-Mer.

La solution est sans doute de conserver les deux voies. Celle de l'expert fonctionnaire de l'administration française, envoyé en tant que tel en mission à l'étranger et celle du spécialiste ou de l'équipe de techniciens qui ne sont pas nécessairement fonctionnaires et qui sont envoyés par un organisme d'assistance technique.

✱

Il m'est apparu particulièrement opportun d'aborder ces problèmes et de vous donner le sentiment de mes Camarades au moment où précisément des décisions importantes sont à prendre vis-à-vis de ceux d'entre

nous qui, ayant fait longtemps de l'assistance technique, — sans le savoir, — sont sans doute tout désignés pour étendre encore notre action dans ce domaine, sans que soit perdue leur expérience.

Je n'ai du reste pas la prétention de vouloir épuiser ce soir un tel problème. Je voudrais surtout insister, au nom de mes Camarades, sur le fait que nous considérons ce problème comme très important, que nous souhaitons vivement qu'il ne soit pas négligé et que nous sommes prêts, quel que soit l'organisme dans lequel nous sommes actuellement en service, à contribuer efficacement à apporter des solutions.

Lorsque j'ai pris le parti, Monsieur le Ministre, d'aborder ce sujet ce soir, vous n'étiez pas encore investi des hautes fonctions de Ministre de la Communauté.

J'en appelle avec d'autant plus d'insistance à votre compétence et votre autorité, pour vous demander votre aide.

✱

Ce dont je crois pouvoir vous donner l'assurance, Monsieur le Ministre, c'est que vous trouverez toujours dans nos Corps d'Ingénieurs des hommes dévoués, ayant le souci du Bien commun, souci qu'ils conservent tout au long de leur carrière même lorsque cette carrière les éloigne de la Maison-mère, et que vous trouverez toujours dans l'Association qui les représente auprès de vous un authentique témoin de leur valeur propre et de leurs préoccupations.

---

## Discours de M. Robert BURON, Ministre des Travaux Publics et des Transports

---

Mon cher Président, plus heureux que M. Jourdain, vous avez fait de l'Assistance Technique toute votre vie, mais vous l'avez fait en le sachant...

Messieurs,

Chaque fois que je me trouve à la Maison des X, rue de Poitiers, j'ai un moment d'anxiété. Paraphasant un auteur célèbre, je m'interroge : « Comment, me dis-je, peut-on ne pas être Polytechnicien ? »... Ce soir, j'ai pourtant une consolation : mon ami Fléchet et quelques autres se posent la même question que moi... Dans ce cadre, nous nous sentons bien sûr, en état d'infériorité. N'est-ce pas un peu pour cela que vous l'avez choisi ? Quoiqu'il en soit, nous sommes heureux et fiers d'être vos invités. Nous sommes aussi vivement intéressés : il est si passionnant de voir de près les mœurs des Persans !... (Rires)

Et les Persans sont de charmants personnages !

Comme mon ami Fléchet — que je suis particulièrement heureux de saluer ici ce soir — c'est dans mon Département et en qualité de Maire que j'ai fait con-

naissance de M. l'Ingénieur des Ponts et Chaussées. Il y est personnage d'importance comme l'est Boulevard Saint-Germain « M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ».

Lorsque M. l'« en Chef » arrive, l'huissier du Ministère est pris d'un zèle subit. Peu importe que le Ministre reçoive à ce moment précis l'Ambassadeur d'une grande nation amie, voire un simple Collègue du Gouvernement, l'huissier entre et dit : « M. l'en Chef » est là ». Il revient trois fois, quatre fois, insiste, vous met sous les yeux la demande d'audience : « Peut-être n'avez-vous pas compris : M. l'en Chef est là ! »

Plus grand encore est le prestige de M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées dans nos départements. Lorsque j'assiste à une réunion de Maires, de Conseillers Généraux, il arrive souvent qu'on m'interroge : « Vous, M. Buron qui avez le bras long (c'est quand je suis Ministre qu'on m'interpelle ainsi) vous M. Buron — me demande-t-on — est-ce que vous ne pourriez pas toucher deux mois de mon affaire à M. de Sèze ? » Et lorsque je répons : « Ce n'est pas un homme qu'on approche comme cela », je suis sûr d'être compris ! Tout le monde n'est pas Ministre... Mais être

Ministre ne donne pas pour autant tous les droits, en tout cas pas celui d'obtenir n'importe quoi de M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées...

Les huissiers du Ministre et les Maires de mon canton ont raison d'attribuer une prestigieuse importance à une haute fonction et aux vertus de ceux qui l'assument. Moins raisonnables qu'eux sont les railleurs Parisiens et Citadins, quand bien même ils trouvent une excuse dans la souvent excessive discrétion de nos Ingénieurs des Ponts et Chaussées, des « en Chef », de ceux qui ne le sont pas encore, et de ceux qui l'ont été. Dans la vie de nos Départements et de nos Communes, le « bras séculier » au sens exact du mot c'est — chacun le sait ou devrait le savoir — l'Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Il y a — pardonnez-moi mon Général — l'Armée qui sévit et détruit s'il le faut ; il y a aussi l'Ingénieur des Ponts et Chaussées qui, lui construit... Je m'excuse auprès des Ingénieurs des Mines : dont j'ai encore peu parlé ce soir. La Mayenne n'est malheureusement pas un département minier. Les mines de **Renazé** ne sauraient à elles seules lui donner ce caractère... J'ai donc, pour les Ingénieurs des Mines, une considération profonde... mais je les connais moins que leurs collègues des Ponts et Chaussées. Je sais pourtant tout ce que notre Pays leur doit.

✱

Le ton que j'adopte ce soir, à la fin d'un agréable repas, ne doit pas créer illusion... L'ironie est la pudeur des timides ; c'est avec timidité que je rends hommage à vos grands Corps. Ils sont riches de tradition, ils sont l'armature de la France pacifique. C'est grâce à vos écoles et aux générations d'Ingénieurs qui en sont sortis que la France continentale s'est développée avant de porter sa pensée outre-mer, avant de donner naissance à ce qui devient sous nos yeux la « Communauté française ». L'aide aux Pays sous-développés dont vous parliez tout à l'heure, cher Président **Pialoux**, a commencé dans nos communes, nos cantons et nos départements, et c'est vous qui l'avez largement assurée.

Je n'ai pas oublié d'en tirer parti lorsqu'il s'est agi pour moi de faire sortir le statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées de la confusion morose qui, depuis de longues années, lui servait de sommeil et d'abord de convaincre mon Collègue, M. le Ministre des Finances.

Le statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a une longue histoire. Mon chapitre de cette histoire est assez normal. Je suis entré au Ministère le 9 juin 1958 ; l'accouchement a eu lieu le 9 mars 1959 ; il n'y a rien là que de conforme à la nature humaine ! (Applaudissements).

M. **Spinetta** m'a apporté ici un concours précieux. Il a défendu « notre statut », il a réussi à détruire un « Mythe ». Je vais ce soir trahir un secret... Dans les conversations ministérielles le statut des Ingénieurs

des Ponts et Chaussées avait un nom..., c'était « la tête de veau » ! Combien de fois ai-je entendu dire ? — « Ton statut, je le connais, c'est l'histoire de la « tête de veau » ; tu en changes le persil, mais c'est tout de même et toujours une tête de veau » !...

Eh bien, grâce à M. **Spinetta**, « cuisinier » très expert, nous avons une nouvelle fois changé le « persil » et la « tête de veau » est passée ! (Applaudissements). Excusez-moi de la présenter ce soir assez curieusement, en fin de repas.

Sincèrement, Messieurs, je suis convaincu que l'intervention du statut des Ingénieurs des Ponts constitue une réforme importante. Il permettra des évolutions de carrière plus rapides et un nécessaire rajeunissement des cadres. Cet effet de rajeunissement ne se limitera pas à votre Corps et aura des répercussions sur d'autres cadres. La diminution des effectifs dont il s'accompagnera libérera en effet des postes dans les Arrondissements ; elle créera un appel dont d'autres bénéficieront.

Là n'est pas la seule portée de la réforme intervenue. Augmentant le nombre des Ingénieurs Généraux elle transformera les conditions de leur utilisation. Les Ingénieurs Généraux appelés à assurer leurs fonctions dans les circonscriptions doivent devenir les animateurs d'une nécessaire politique d'équipement et de développement régional. Une effective politique de décentralisation deviendra ainsi possible qui a été trop souvent simple occasion de rédaction de rapports voire de discours dominicaux.

À l'échelon national les Ingénieurs Généraux apporteront au Ministre un nécessaire concours dans la difficile tâche d'arbitrage qui est la sienne. Aujourd'hui encore de tels arbitrages ne s'exercent pas toujours dans des conditions de sécurité et d'information dignes d'un grand Pays moderne. Il fallait y remédier. Il fallait aussi préparer notre Pays à tenir sa place dans le Marché Commun et à jouer le rôle d'animateur qui lui incombe dans la Communauté française. La réforme du Conseil Général des Ponts et Chaussées apparaît à cet égard comme très heureuse. Elle donne au Ministre l'instrument d'une nécessaire synthèse.

✱

Comme l'a fait M. **Pialoux**, je consacrerai mes propos ce soir à la vocation de notre Pays aux tâches d'assistance technique. Je dirai les conséquences des responsabilités qui sont aujourd'hui les nôtres sur l'orientation et la conception même de l'activité d'Ingénieurs que je souhaite voir se consacrer nombreux à cette tâche magnifique.

Ce discours s'adresserait, à vrai dire, plus normalement à vos futurs collègues... aux Elèves de l'Ecole des Ponts et Chaussées qui m'ont invité à leur bal après-demain soir. Mais, enfin, quoi qu'en dise M. **Bernard Renaud**, il arrive que les fils de Polytechniciens soient tout naturellement Polytechniciens et pères de Poly-

techniciens !... Alors, n'est-ce pas **M. Renaud**, j'ai quelques chances ce soir de m'adresser à des pères de futurs élèves de l'École des Ponts. Ces pères sauront être mes interprètes auprès des jeunes auxquels je pense.

Pourquoi ne leur tiendraient-ils pas le discours suivant ? : « Si vous voulez devenir Ministre, ne suivez pas la voie compliquée de la politique. Allez construire des ponts à **Abidjan**, tous les espoirs vous seront permis !... »

En accueillant il y a quelques instants, avec tous les honneurs dûs à son rang, mon collègue **M. le Ministre de l'Éducation Nationale**, j'ai compris qu'effectivement tous les espoirs sont permis aux jeunes Ingénieurs des Ponts qui consentent à partir vers quelque tâche africaine... Ils ont un bâton de Ministre dans leur giberne...

Il n'est pas sûr d'ailleurs que tous souhaitent une telle évolution de carrière... les exemples d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ayant pour faire carrière dans la vie publique métropolitaine... pris la place d'un Maire, d'un Conseiller Général... voire d'un Parlementaire, sont rares. Bien souvent cela ne serait pas difficile mais enfin, on reçoit à l'École une bonne éducation. On a d'autres ambitions (rires et applaudissements).

Tenons donc, ce soir, pour certain que ceux des jeunes Ingénieurs qui décident d'apporter leur contribution aux tâches d'assistance technique, n'ont pas de visées politiques... Quelles peuvent être leurs préoccupations ?

Je sais gré à **M. Picloux** d'avoir exposé avec franchise les préoccupations matérielles et morales de ceux qui sont décidés à répondre à leur vocation d'Ingénieur en même temps qu'à leur vocation de français en accueillant avec générosité les appels aujourd'hui nombreux en provenance tant des Pays de la Communauté que d'autres Pays insuffisamment équipés.

À un public aussi averti que le vôtre il est inutile de souligner le caractère parfaitement fondé des inquiétudes qu'a pu faire naître, à certains moments, une conception un peu étroite d'un cadre autonome destiné à recueillir des Ingénieurs ayant travaillé outre-mer et qui ne solliciteraient pas leur réintégration dans un cadre métropolitain. On a pu redouter qu'un tel cadre devienne un cadre voué à une extinction rapide, qu'il devienne un cadre fermé. Ceci ne doit pas être. Ceci qui m'avait amené sous la IV<sup>e</sup> République à proposer conjointement avec **M. Coste-Floret** un amendement à un projet de loi alors en instance me conduit aujourd'hui à rechercher avec mon collègue, **M. le Ministre des Finances** une nécessaire adaptation des dispositions de l'Ordonnance du 29 octobre 1958.

Notre Pays doit faire face aux tâches d'assistance technique qui sont les siennes, mais il n'est pas souhaitable ni normal qu'un détachement dans les cadres locaux entraîne, pour ceux qui assumeront en fait cette tâche, la perte du bénéfice de la double carrière.

« Qui va à la chasse perd sa place » dit la prudence

paysanne. De l'œuvre de **Mac Orlan**, certains ne retiennent parfois que le « manuel du parfait aventurier pacifique ». Je comprends que les jeunes Ingénieurs décidés à se consacrer à l'Assistance technique, aient le souci d'obtenir de sérieuses garanties de carrière.

Je tiendrai compte de ces préoccupations dans les dispositions que je serai amené à prendre à l'occasion de la prochaine constitution des Services de Coopération Technique du Ministère. Ancien Ministre de la France d'Outre-Mer, le Ministre des Travaux Publics que je suis devenu retrouvera avec joie les techniciens de l'Outre-Mer qu'il a connus, il s'attachera à définir rationnellement les conditions d'exercice de fonctions aussi nécessaires à la Communauté qu'à la jeunesse métropolitaine.

\*\*

A quoi bon, Messieurs, le contester, les « prudents » qui se disent sages, les « esprits chagrins » qui se prétendent « réalistes » contestent aujourd'hui bien souvent qu'il y ait pour les Ingénieurs un avenir effectivement digne d'être vécu en dehors de l'hexagone métropolitain. Les jeunes — techniciens ou non — sont actuellement plus tentés par le confort de la vie en France que par des carrières lointaines. À tous, du moins, à tous les Ingénieurs valables, la Métropole offre présentement, à défaut d'une vie large, cette sécurité d'emploi à laquelle l'homme moderne attache une grande importance. Il y a autre chose. Celui qui jadis partait outre-mer avait la conviction de rendre un effectif service à son Pays, la certitude d'être parmi les meilleurs artisans de son prestige et de sa grandeur. Mais des voix se sont élevées qui proclament inutile de gaspiller au-delà des mers les efforts de tant d'hommes de bonne volonté et de grand mérite. À en croire ces « Cassandres », au terme de bien des vicissitudes, la définitive éviction de la France serait bien certaine, qui rendrait vains ses efforts dans tous les Pays lointains.

Il importe, Messieurs, de s'inscrire en faux contre de telles affirmations. Nous ne sommes pas en présence d'un Monde qui finit mais devant un monde nouveau.

L'évolution des relations des Pays occidentaux industrialisés et des Pays encore insuffisamment équipés n'a au fond rien qui puisse surprendre un esprit tant soit peu attentif aux leçons de l'histoire économique, sociale et politique. Aux relations « de troc » longtemps empreintes des caractéristiques de la « traite » firent place des rapports d'échange plus ou moins inspirés par la doctrine du pacte colonial ; à ceux-ci s'est progressivement substituée la « prestation de service ». De la situation économique nouvelle ainsi créée, il faut que les grandes nations occidentales tirent loyalement et courageusement toutes les conséquences. Il faut aussi qu'elles prennent conscience de profondes mutations psychologiques observées dans le « Tiers Monde ». Tous les peuples, même les plus pauvres, ont aujourd'hui le sens de la dignité humaine que nous

avons parmi les premiers enseignée aux hommes. Ils ne se bornent plus à tendre des mains vides : ils ne veulent pas recevoir mais accepter ce qui leur est proposé : c'est dans ces conditions que se dégage aujourd'hui la notion de « coopération technique ». Elle n'est pas seulement une conception politique et économique occidentale ; elle a des racines profondes dans la vie des pays sous-développés ou en cours de développement et en particulier, dans la vie africaine.

✱

Puisse notre Pays le comprendre à temps et le comprendre vraiment. Autant que d'autres, aujourd'hui, sinon plus que d'autres nous avons besoin de l'estime des petites nations. Nous avons gardé, dans de nombreux Pays nouveaux, un grand crédit d'estime qui ne demande qu'à se transformer en un magnifique attachement. Dans la plupart de ces Pays, chacun observe actuellement, qu'il est procédé à un effectif reclassement du prestige respectif des grandes Nations. Sachons prendre notre place dans cette compétition nouvelle comme nous avons su jadis nous tailler une place importante dans d'autres compétitions. Si nous nous révélons incapables d'inscrire notre action dans un nouveau contexte économique et politique, d'autres prendront ici ou là une influence dont ils étaient jadis totalement dépourvus et que nous n'aurons pas su conserver.

✱

La France vient de lancer un défi au Monde. Elle l'a fait sans s'en rendre compte — c'est ainsi qu'on le fait généralement le mieux — En créant la communauté française notre pays a lancé le défi de la coopération technique.

En définitive, il y a semble-t-il, compétition entre trois façons de venir en aide aux pays sous-développés qui prennent aujourd'hui conscience de leur existence :

Il y a la méthode soviétique. — C'est une méthode dont on aurait tort de sous-estimer l'efficacité, et qui, en Chine, notamment obtient aujourd'hui des résultats. Le régime communiste l'a mise au point à travers quarante-deux années d'efforts, de 1917 à 1959, dans un pays sous-développé au départ : la Russie. Cette technique du développement atteint actuellement un certain degré de perfection ; elle a été élaborée sur le tas et n'a à vrai dire de marxiste que le nom. En fait, malgré des conditions de départ très difficiles, malgré deux guerres et leurs terribles conséquences, elle a permis d'obtenir des progrès techniques et économiques certains.

Occidentaux et humanistes, nous constatons le prix que les Pays de l'Est ont dû payer et doivent payer de tels progrès. Ce prix c'est « le sacrifice de trois générations ». C'est à partir du sacrifice de millions et de millions d'individus qu'il devient possible de rattraper

un retard millénaire. A nous, Occidentaux, l'idée qu'on puisse froidement sacrifier trois générations pour que la 4<sup>e</sup> génération — ou la 5<sup>e</sup> si l'on a pris un certain décalage sur le Plan — connaisse un standing de vie analogue à celui des autres peuples, paraît une idée inadmissible. Ne nous y trompons pas cependant. En Russie, en Chine, dans tous les pays sous-équipés, à partir du moment où les leaders ont pris conscience d'une insuffisance de développement, ils acceptent presque toujours l'idée du sacrifice de 4 ou 5 générations, pour peu qu'ils aient la conviction que ce sacrifice permettra de rattraper le retard observé. Contre ce sentiment, il est difficile de lutter.

Le chef d'un pays sous-développé formé à la fois à la technique française et à la technique marxiste de développement, disait récemment : « Mieux vaut crever de faim pendant plusieurs générations pour en sortir que de crever de faim pendant plusieurs générations pour n'en pas sortir. »

A cette anxiété, il faut trouver une réponse. Il y a bien la méthode des pays qui ont une forte infrastructure industrielle, qui ont un passé et qui ont franchi des étapes successives dans la voie du progrès : la méthode de la « free entreprise ». J'emploie ici un mot anglais intraduisible en français. Les Américains ont pour ce mot une dilection particulière que n'ont pas les anglais. Peut-être, parce que dans un pays exceptionnellement favorisé par la nature la « free entreprise », ayant ailleurs été l'objet d'une progressive définition, s'est implantée sans stade préparatoire. J'éprouve parfois, je l'avoue quelque découragement en présence de certains propos de nos amis américains. Ils savent toute l'importance de l'Assistance technique, mais ici aussi, la « free entreprise » leur apparaît la seule voie. Un d'entre eux, et non des moindres, à qui je parlais de nos problèmes africains me disait récemment : « Mais apprenez-leur seulement la libre entreprise et tout le reste sera sauvé ». Il oubliait que si son Pays connaît la « libre entreprise » c'est sans doute parce que les Pays Occidentaux, sans qui l'Amérique ne serait pas, ont pratiqué le contraire de la libre entreprise — de la naissance d'Adam jusqu'à celle d'Adam Smith !...

La méthode américaine de développement pour sympathique qu'elle soit, pour importants que soient les moyens, par elle, mis en œuvre, aboutit souvent à des résultats insuffisants si on compare ceux-ci brutalement et en termes statistiques aux résultats obtenus à l'aide de la technique soviétique.

Comment alors ne pas évoquer la méthode française de développement. Notre Pays s'attache à définir — non sans mal... car cela n'est pas si simple et cela ne sera jamais achevé — une doctrine humaniste du développement. Pour lui, l'assistance technique ne peut pas, ne doit pas reposer sur le sacrifice de trois générations ; il faut créer une véritable coopération, un effectif échange entre hommes.

Il s'agit, pour les hommes que nous sommes, d'aider



d'autres hommes à devenir de véritables hommes. Il s'agit d'élever à la fois les niveaux de vie et le niveau des consciences. Oh ! nous sommes encore loin, dans la pratique, d'atteindre les objectifs assignés, mais ceux-ci sont définis.

La « Communauté »... le mot a pu faire sourire certains ; le fait sera sans doute difficile à réaliser. Est-ce un échec potentiel comme le disent les pessimistes ! Je n'en sais rien. Je sais que si c'est un échec, ce sera bien triste pour l'avenir de notre civilisation. Car enfin, Messieurs, n'est-ce pas, rien n'est plus instructif que de demander à un élève de 12 à 13 ans : « Quels sont les pays, les nations organisées en Etats les plus peuplées du monde » et de comparer sa réponse à celle que nous aurions pu faire à son âge ? Rappelez-vous ce qu'on vous a appris à l'école quand vous aviez 13 ans, l'âge du certificat d'études et rappelez-vous aussi — c'est moins difficile — ce qu'il faut répondre maintenant :

1°. — Chine : 610 millions d'habitants : pays insuffisamment équipé ;

2°. — Inde : 390 millions d'habitants : pays le plus pauvre du monde ;

3°. — U.R.S.S. : 203 millions d'habitants ;

4°. — Etats-Unis d'Amérique : 170 millions d'habitants ;

5°. — Japon : 91 millions d'habitants : équipement très inégal suivant les secteurs ;

6°. — Pakistan : 88 millions d'habitants ;

7°. — Indonésie : 83,5 millions d'habitants : pays qui dispute la dernière place à l'Inde quant au niveau de vie ;

8°. — Brésil : 61 millions d'habitants : on disait dans les journaux, il y a quelques semaines, que la famine ravageait plusieurs provinces de cet immense pays...

Et c'est seulement aux 9°, 10°, 11° et 12° places qu'on voit apparaître enfin :

9°. — La Grande-Bretagne et ses 51 millions d'habitants ;

10°. — La République fédérale Allemande et ses 49 millions d'habitants ;

11°. — L'Italie et ses 48 millions d'habitants ;

12°. — La France métropolitaine et ses 44 millions d'habitants.

Quand on retient ces chiffres, qui sont ceux que vos enfants apprennent à l'école, on oublie le reste : l'histoire des équilibres jadis considérés comme essentiels : — « La France, l'Angleterre et la Russie seront-elles assez fortes pour tenir tête à l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie ? ». De telles questions n'ont plus guère de sens aujourd'hui !

Le vrai problème est aujourd'hui très différent : c'est celui qu'on a souvent posé depuis 15 ans, celui que Tibor Mende a le premier défini de façon frappante : c'est le problème des deux-tiers du monde dont l'ali-

mentation représente moins de 1800 calories par jour, le problème des hommes dont le revenu (en francs légers) est, par an et par famille, de l'ordre de 25.000 à 30.000 francs.

Depuis quelques 40 ans, les habitants des pays insuffisamment équipés ont appris à connaître le reste du Monde ; à l'occasion de deux guerres successives ils ont fourni des contingents aux armées des grandes Nations ; ils côtoient aujourd'hui leurs délégués dans de multiples réunions internationales. Comment s'étonner dès lors que notre époque soit celle d'une prise de conscience de la situation des Pays sous-développés ?

Au problème ainsi posé notre Pays apporte sa solution qui est toute de coopération. Il a ici des atouts. La France a de longue date assumé des responsabilités politiques dans des Pays neufs ; elle a appris à les connaître et à s'en faire connaître. Dans les tâches d'Assistance Technique nous avons à notre actif d'importantes réalisations. Au **Pérou** où, M. **Gaspard** le sait, j'ai rencontré il y a quelques années des Ingénieurs d'E.D.F. menant à bien une tâche difficile, en **Bolivie**, au **Viet-Nam**, ailleurs encore... partout, je l'ai constaté maintes fois, les techniciens français sont recherchés et appréciés.

Il arrive, bien sûr, qu'on nous reproche telle maladresse ou telle « rodomontade ». Chacun sait qu'en tout français — fut-il né à **Lille** ou **Roubaix** — subsiste le côté « Tartarin ». D'une manière générale cependant, nos techniciens savent se faire adopter. Imitant l'exemple du « Lion amoureux » qui accepte que ses dents et ses ongles soient rognés, nos Ingénieurs font preuve d'une nécessaire discrétion dans leurs relations avec ceux à qui ils apportent leur concours. Malgré nos défauts, malgré notre apparent égoïsme, nous sommes de ceux qui se font apprécier parce qu'ils ont le goût de l'universel.

Nous avons une forme de générosité à laquelle on demeure rarement insensible. Nous aimons convaincre, nous voulons expliquer à l'un ou à l'autre la situation politique de notre Pays et la situation politique du Pays où nous sommes. Comment demeurerait-on indifférent à un tel effort de persuasion ? Comment refuser le contact à qui sait faire surgir un interlocuteur au hasard d'une rencontre, comme d'autres savent faire sortir des cailloux du sol ?... Il se produit, certes, que tel de nos interlocuteurs, qui ignore tout de notre langue, ait du mal à nous comprendre ; mais il est toujours touché par le fait que nous ayons voulu le convaincre. Ainsi se créent des liens plus étroits que ceux qui naissent de bien d'autres tentatives d'aide et d'assistance.

Il y a autre chose. Au cours de ces dernières années, la France a démontré qu'elle n'avait pas seulement une vocation humaniste universellement reconnue, mais qu'elle avait aussi de remarquables capacités dans le domaine de la technique. Nombreux sont les Pays sous-équipés qui ont compris que les techniciens français valaient largement les techniciens d'autres grands Pays modernes.

Entre l'aide d'un Pays auquel de longues années de civilisation et de gloire donnent un tact de bon aloi et l'assistance d'une Grande Nation récemment promue à ce rang, encore habitée souvent par l'esprit de conquête, le choix est vite fait. Il ne joue pas en notre défaveur, si par ailleurs toutes choses demeurent égales.

M'excusant d'avoir brossé un tableau de la situation que certains estimeront peut-être exagérément optimiste et éloigné des difficultés de la réalité quotidienne, je persiste à penser qu'une tâche magnifique attend aujourd'hui nos jeunes Ingénieurs qui sont résolus à se mettre au service de leur Pays.

Il n'est pas pour eux de meilleure manière d'assurer ce service, que de représenter la France à travers sa technique auprès des Pays insuffisamment évolués, c'est-à-dire en fait auprès des deux tiers du Monde... Que chaque Ingénieur consacre à cette tâche deux, trois, quatre ou cinq ans de sa vie professionnelle ! C'est le vœu que je formule.

Chacun de nous doit acquérir la conviction que quand il apprend quelque chose il ne l'apprend pas seulement pour son bénéfice mais pour le bénéfice de tous.

Avant de devenir « Monsieur l'en Chef » entouré de la vénération des Maires, de l'admiration des Conseillers Généraux et de l'estime du Député... qu'il devient parfois... il faut que le jeune Ingénieur songe à la reconnaissance qu'il peut s'acquérir et acquérir à son Pays en se mettant au service de la Communauté Française.

C'est, je l'ai dit tout à l'heure et m'excuse de le répé-

ter — en aidant d'autres hommes à devenir vraiment des hommes — que la France conservera dans le Monde, le rôle de premier plan qui est le sien.

D'autres peuvent parfois peser de tout leur poids, qui est grand, dans des conflits de forces. A nous, peut-être à nous seuls, de répondre à une effective vocation spirituelle. Là est la vraie Mission de la France.

Il y a quelques années à peine, je reçus à **Paris**, 18 jeunes gens de la Mayenne, alors en cours d'études dans des Facultés ou Ecoles de notre capitale ; je leur dis ceci ou à peu près « ce que vous pouvez faire de mieux pour servir votre Pays, c'est partir... La France a certes besoin d'hommes d'élite ayant reçu votre formation ; mais le Monde en a encore plus besoin qu'elle... » Ce jour-là, tout au moins, j'ai été entendu... L'un des jeunes qui m'écoutaient est devenu médecin au Maroc où il accomplit une tâche belle et difficile. L'autre a ouvert un Cabinet d'architecte en Côte d'Ivoire. Le troisième, etc...

Je pense que, ce que j'ai eu la chance de réussir une fois pour un groupe de jeunes, si chacun de vous prenait à cœur de le tenter auprès des jeunes sur lesquels il a de l'influence, alors la présence française dans le monde, l'influence française à travers toute la terre, seraient sauvegardées. Quel que soient, à un moment donné, les rapports apparents de puissance, l'âme française serait présente partout ; ainsi, grâce à la technique, nous aurions su prouver que c'est par l'efficacité que le Français sait sauver l'esprit. (Vifs applaudissements).

---

## LA MAISON DES MINES ET DES PONTS ET CHAUSSÉES

---

La Maison des Mines et des Ponts et Chaussées n'a qu'une capacité insuffisante pour accueillir nos jeunes Camarades.

Les notes encartées dans le Bulletin expliquent les dispositions techniques et financières envisagées pour remédier à cet état de choses.

Le Comité du P.C.M. compte que tous les Camarades auront à cœur de contribuer à cette œuvre de solidarité.

Bien que la date-limite indiquée dans la note encartée soit fixée au 31 mai, les souscriptions envoyées au début de Juin continueront à être les bienvenues.

Par ailleurs, si certains Camarades ne désirent pas détenir eux-mêmes des actions de la Maison des Mines et des Ponts et Chaussées, ils peuvent envoyer leur contribution au P.C.M. (C.C.P. PARIS 508-39 ou Chèque bancaire au nom de l'**Association du P.C.M.**), qui fera une souscription globale à concurrence des sommes reçues.

---

### NAISSANCES.

Notre Camarade M. **Frybourg**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Amiens, nous fait part de la naissance de sa fille **Anne**, sœur d'Alain et de Brigitte.

### DÉCÈS.

Notre Camarade Etienne **Robert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Orléans, nous fait part du décès de son père survenu le 6 avril 1959 à St-Girons (Ariège).

## Réflexions à propos du principe de l'unité budgétaire

*Nous avons reçu du Camarade CACHERA, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à STRASBOURG, une intéressante étude sur le principe de l'unité budgétaire appliquée aux travaux des Ponts et Chaussées et, en particulier, au Fonds spécial d'investissement routier. En rappelant que les opinions émises dans les articles du Bulletin n'engagent que leurs auteurs, nous espérons que cette étude, ainsi que l'avis exprimé par M. RUEFF, susciteront de la part de nombreux Camarades des commentaires sur une question essentielle quant à l'activité future de nos Corps.*

La Commission de rédaction  
du Bulletin du P.C.M.

La « Commission Rueff », dans l'annexe I à son rapport sur les interventions économiques de l'Etat, déclare, à propos du Fonds Spécial d'Investissement Routier :

« Le Fonds d'Investissement Routier, créé par la loi du 31 décembre 1951, bénéficie d'une fraction des droits intérieurs sur le carburant routier. Depuis 1958, aucun pourcentage de prélèvement sur les droits n'a été imposé par un texte législatif ; cependant, le principe de l'affectation de ces recettes au Fonds Routier subsiste.

« Le Comité estime que les dépenses couvertes par le Fonds d'Investissement Routier sont des dépenses d'intérêt général qui doivent normalement s'inscrire au sein du budget de l'Etat, comme les autres dépenses d'infrastructure concernant les transports, voies navigables, ports ou bases aériennes ; il propose donc d'abroger la loi du 31 décembre 1951 et d'ouvrir au titre V du budget les crédits nécessaires pour les investissements. »

Bien que le nom n'en soit pas prononcé, on reconnaît bien là une application du sacro-saint principe de l'unité budgétaire.

Cependant, si l'on ne peut contester que le Fonds Routier n'a que très imparfaitement comblé les espoirs qu'il avait suscités, beaucoup ont le sentiment qu'il paraît d'une idée juste. Faut-il donc remettre en cause le principe sur lequel on s'appuie pour le condamner ?

Et tout d'abord, sur quoi se fonde le respect dû aux principes ?

Il est évident que l'on ne peut, à chaque instant, rééditer l'expérience de Descartes, et reconstruire tous les raisonnements et refaire toutes les observations qui servent de base à notre conception du monde. Il faut bien accepter en bloc certains résultats que l'on codifie sous forme de principes.

Mais ceux-ci n'ont pas tous la même valeur. Il en est que l'on sera amené à remettre en cause assez fréquemment, alors que d'autres seront beaucoup plus solides.

Dans cette hiérarchie, y a-t-il des principes que l'on doit considérer comme intangibles ? Nous savons bien que, même en mathématiques il n'en est rien, et que

les notions qui paraissent les mieux assises donnent lieu parfois à ce que les Américains appellent des « révisions déchirantes ».

Quel en est le critère ? Tout simplement la plus ou moins bonne adaptation à l'observation ou aux nécessités de l'existence.

Examinons dans cette optique le principe de l'unité budgétaire.

Les arguments de ses défenseurs se ramènent en définitive à ceci que l'affectation de certaines recettes à certaines dépenses ne permet plus l'exercice normal du pouvoir, et peut par conséquent conduire à des dotations qui ne sont pas conformes à l'intérêt général.

On ne saurait nier qu'il n'existe aucune raison valable qui justifie l'affectation du produit des Manufactures de tabac et d'allumettes à l'amortissement de la dette publique, de celui des taxes sur le pari mutuel à la subvention des adductions d'eau, ou même (économiquement, sinon sentimentalement) des taxes sur les spectacles à l'Assistance Publique.

Mais on pourrait également citer de nombreux cas où l'application stricte du principe de l'unité budgétaire conduit à des résultats tout aussi illogiques.

En voici quelques-uns, choisis parmi ceux couramment rencontrés dans les Services des Ponts et Chaussées :

Un camionneur défonce le garde-corps d'un pont. Le Tribunal le condamnera à verser au Trésor le montant des réparations.

Un particulier victime d'un accident de travaux publics attaque l'Etat. Celui-ci peut se retourner vers l'entrepreneur responsable, mais c'est au Trésor que celui-ci versera le montant de sa condamnation.

Un Tribunal Administratif condamne l'Etat à des dommages intérêts. Le Conseil d'Etat annule le jugement et condamne le demandeur à reverser la somme (qu'il a perçue entre temps, l'appel n'étant pas suspensif) dans les caisses du Trésor.

Dans tous les cas, l'application du principe a pour résultat que tout se passe comme si les crédits d'entretien du réseau routier se trouvaient diminués d'une somme égale à celle qu'il a dû déboursier.

Très fréquemment, l'application du principe conduit

à des distorsions nuisibles aux finances publiques. En voici quelques exemples.

Alors que tous les industriels pratiquent couramment l'échange standard pour les moteurs, les camions, les machines à écrire, etc., ceci est interdit par la règle de l'unité budgétaire. Il en résulte que l'Administration continue pendant des années à se servir d'engins dignes de la ferraille, ce qui ne saurait être considéré comme économiquement justifié.

Les arbres plantés le long des routes sont acquis, plantés et entretenus sur les crédits d'entretien, mais le produit de leur vente va au Trésor. Il s'ensuit que les services ont intérêt à planter des essences de longue vie, sans s'inquiéter de leur valeur marchande (platanes par exemple) au lieu d'arbres de gros rapport mais de renouvellement fréquent tels que les peupliers. Cette règle n'a pu être tournée que par la prise en charge des plantations de peupliers par le service des Allumettes.

Lorsqu'on achète des terrains pour construire une route nouvelle, des extrémités de parcelles sont fortement dévalorisées. La solution logique consiste à les acquérir, à les remembrer et à les revendre. Mais si le produit de cette revente ne revient pas au service acquéreur, celui-ci a intérêt à ne pas acquérir au-delà de ce qu'impose la loi et à payer des indemnités de dépréciation, ce qui coûtera bien plus cher.

Lorsque l'on démolit un pont de bois, il serait de bonne politique de laisser à l'entrepreneur les bois plus ou moins truffés de clous qui le constituent. La règle s'y opposant, il faut remettre ces bois aux Domaines qui n'en tireront généralement rien, ou en tout cas beaucoup moins que l'augmentation du prix de démolition résultant de cette division du travail.

On pourrait encore citer maints exemples de ces anomalies. Nous nous contenterons de renvoyer à la circulaire du 8 décembre 1952 de l'Administration des Domaines sur les « Règlement de la valeur des fruits et produits excrus sur les immeubles domaniaux et consommés en nature par les Services affectataires qui relèvent du budget général », circulaire qui aurait certes fait les délices de Courteline, encore qu'elle soit inspirée par la plus stricte orthodoxie.

On y voit entre autres que, si un service des Ponts et Chaussées crée une pépinière sur un terrain lui appartenant, il devra verser à l'Administration des Domaines la valeur de ses arbres, comme s'il les lui achetait, sans tenir aucunement compte de ce qu'il les a fait pousser.

Un principe doit être respecté s'il est respectable. Peut-on dire que celui qui conduit à toutes ces anomalies le soit ? Certes non.

Il est d'ailleurs aisé de découvrir le trait commun à tous les exemples cités ci-dessus.

Tandis que les arguments présentés en faveur du

principe s'appuyaient sur des cas où il n'y avait pas de rapport entre la recette et la dépense, les critiques de ce même principe se rapportent toutes à des cas où au contraire, il y a une étroite corrélation entre les deux postes.

Il y a d'ailleurs longtemps que la nécessité d'institutionnaliser cette corrélation est apparue, et de nombreux moyens ont été mis en œuvre pour y parvenir. Le plus connu et le moins attaqué est la concession mais on peut y ajouter les budgets autonomes, les organismes autonomes (ports, offices), les contrats d'occupation avec obligation de service public, etc.

Que des abus aient été commis par ces moyens ne saurait dissimuler le fait qu'ils correspondent à une nécessité.

En ce qui concerne le Fonds Routier, on ne peut contester que, surtout dans la période actuelle de développement, il y ait une liaison étroite entre le volume de la circulation et le montant des travaux à exécuter sur le réseau. La méthode employée pour financer le fonds était certes imparfaite, mais elle avait l'avantage de la simplicité.

En outre, ce fonds devait avoir deux avantages considérables :

1° — En permettant l'établissement de programmes pluriannuels, il justifiait l'équipement des entreprises en matériel de haute productivité dont l'amortissement ne pouvait être étalé sur une courte durée.

On sait que cet espoir a été complètement déçu. À l'heure actuelle, un matériel de valeur considérable est sous-employé, voire inemployé, par exemple dans les usines de tarmacadam ou les groupes mobiles d'enrobage.

Il y a là une perte sèche de capital pour la nation.

En outre, la comparaison avec les pays (U.S.A., Allemagne) où des programmes réguliers permettent une bonne utilisation des investissements montre combien cette situation pèse lourdement sur les prix des travaux.

2° — L'optimisation des activités nationales exige que chaque service soit payé à son prix. Le Fonds Routier devait empêcher, dans une certaine mesure, que le prix du transport routier soit par trop surchargé par rapport à celui de ses concurrents qui, eux, bénéficient tous de subventions ouvertes ou occultes, et de réduire (avec pour objectif de supprimer) les distorsions.

Ici encore on sait ce qu'il en est advenu. On ne peut ignorer que de nombreux transports, qui sont plus économiques par la route, sont artificiellement conduits vers une autre technique plus onéreuse.

Et c'est ici sans doute que nous touchons au cœur du problème. Dans la mesure où une affectation spéciale a pour conséquence la fixation automatique d'une dépense ou d'une recette, elle apporte une limite au pouvoir absolu de l'État, elle constitue donc un crime de lèse-majesté.

En fait, d'ailleurs, en matière financière, les pouvoirs réels du Parlement sont un mythe aujourd'hui comme hier, et, sur ce point, ce sont toujours les mêmes hommes qui mènent la politique nationale.

Ainsi, cette omnipotence ne nous laisse-t-elle guère prévoir que la disparition, ou tout au moins l'étouffement du Fonds Routier, afin que l'on puisse, comme par le passé, avantager tel mode de transport par rapport aux autres, en même temps que continuer à faire supporter le maximum de charges aux activités les

P.S. — Cet article venait d'être rédigé quand un hasard nous a fait rencontrer Monsieur **Rueff** auquel nous l'avons communiqué. Après en avoir pris connaissance, il nous a écrit la lettre suivante :

« J'ai lu avec un vif intérêt votre note sur le principe de l'unité budgétaire. Je ne méconnais pas la valeur de vos arguments. En revanche, je vous demande de considérer que le principe de l'unité budgétaire tend

plus prospères selon un principe solidement établi en France.

Nous nous contenterons d'observer le paradoxe que les recommandations citées en tête de cet article, dont le but ultime est, nous croyons l'avoir démontré, de permettre une politique dirigiste, portant le nom d'un homme qui, avec un admirable courage, s'est fait depuis trente ans le paladin de l'idée libérale dans notre pays.

A. Cachera,

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

« seulement à mettre l'Etat à même de comparer la « désirabilité » de diverses dépenses qu'il introduira dans son budget. L'Etat seul est dépositaire de l'intérêt général, seul il peut apprécier, en pleine connaissance de cause, l'emploi à faire des deniers publics ».

## Les Annales des Mines de Mars 1959

La prospection de l'uranium dans une division minière déterminée nécessite une connaissance approfondie de sous-sol et des techniques nouvelles. H.-G. Carrat présente une étude très complète sur les recherches effectuées par le Commissariat à l'Energie Atomique dans les terrains granitiques du Morvan et les résultats qu'il y a obtenus.

L. Nonat expose des vues sur l'économie charbonnière du Japon en marge de la mission SOFREMINE qui a été envoyée dans ce pays en 1957, avec le succès que l'on sait.

Les progrès dans les mines de fer de l'Est de la France en matière de sécurité se sont traduits par des

baisses spectaculaires des taux d'accidents. L'article met en évidence le rôle important joué par le facteur humain dans la prévention des accidents.

Le transport de l'oxygène liquide dans les mines de fer du bassin de Lorraine pose de délicats problèmes. Ch. Tréguer donne une description détaillée des camions-tanks servant à la manutention de cet explosif.

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

## Les Annales des Mines de Avril 1959

Les articles contenus dans ce numéro ont été rédigés par les membres d'une mission qui, au mois d'octobre dernier, a consacré en U.R.S.S., deux semaines environ à l'étude des questions de sécurité. Outre les renseignements qu'elle a notés sur place, cette mission a rapporté une abondante documentation qui est conservée au Centre d'études et recherches des Charbonnages de France.

Les gisements de gaz des bassins houillers et la prévision du dégagement de grisou font l'objet du premier article. G. Schneider rappelle quelques notions fondamentales. Les caractères généraux des gisements et la concentration en méthane sont examinés en détail ainsi que les différents facteurs d'exploitation.

Cinq établissements de recherches choisis parmi les plus importants ont été visités par les membres de la mission. R. Loison présente un tableau résumé des Recherches de sécurité minière en U.R.S.S.

Les connaissances actuelles sur les dégagements instantanés ont permis l'emploi de méthodes de prévention originales qui ont réduit très fortement les risques. R. Coillet présente une mise au point de la question.

L'organisation et le fonctionnement de l'inspection des mines en U.R.S.S. ont des analogies de structures avec l'organisation française, mais en diffère sur certains points. M. Regard analyse ces différences.

Pour terminer, nous présentons l'évolution du Bilan des combustibles en U.R.S.S. à la lumière du prochain plan septennal.

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

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

*Séance du Vendredi 6 Mars 1959*

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le Vendredi 6 mars 1959, au Ministère des Travaux Publics à Paris.

Étaient présents : M. **Pialoux**, Président du P.C.M. ; MM. **Baquerre** et **de Buffévent**, Vice-Présidents du P.C.M. ; MM. **Albert**, **Aubert**, **Baste**, **Baudet**, **Bringer**, **Dreyfuss**, **Fertin**, **Fuzeau**, **Lafond**, **Laurent**, **Longeaux**, **Mathieu**, **Moret**, **Suard**, **Vasseur**.

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

Absents excusés : MM. **Alias**, **Bourrières**, **Saillard**.

La séance est ouverte à 14 h. 15.

### 1°) Adoption des procès-verbaux des précédentes séances.

Les procès-verbaux des séances des 14 janvier et 13 février 1959 sont adoptés à l'unanimité.

### 2°) Commission administrative paritaire.

M. **Pialoux** donne lecture d'une lettre de la Direction du Personnel demandant de faire connaître avant le 1<sup>er</sup> avril prochain la liste des candidats pour l'élection des représentants du personnel à la Commission administrative paritaire.

Il est décidé de renvoyer l'étude de cette question à la séance du 12 mars qui suivra l'Assemblée Générale annuelle.

### 3°) Réforme de la Voirie Communale.

Des dernières informations recueillies auprès du Ministère de l'Intérieur, il résulte que les choses semblent actuellement au point mort. La circulaire préparatoire aux textes d'application doit être soumise au Comité technique de la Vicinalité, qui n'est pas encore reconstitué, et au Ministère des Travaux Publics. Quant aux textes d'application eux-mêmes, rien ne paraît encore fait.

À ce sujet, M. **de Buffévent** demande à être remplacé au sein du groupe d'études s'occupant plus spécialement de ces questions, étant trop pris par ailleurs. Il est suggéré de demander à MM. **Chauchoy** et **Longeaux** de s'en occuper.

M. **Baudet** suggère que le P.C.M. prenne les devants en matière d'organisation régionale des services départementaux. Le Ministère des Travaux Publics a donné par circulaire, il y a peu de temps, des directives à ce sujet. Or, il ne semble pas que le Ministère ait des idées très précises sur des questions comme celles des voiries communales, etc... Si l'on veut envisager le problème de la réorganisation de nos services dans son ensemble et aller au fond des choses, il serait bon de signaler ces questions et leur importance.

À cette intention, il est demandé à M. **Longeaux** de rédiger une note préparatoire.

### 4°) Relations avec le Génie Rural.

M. **Aubert** donne lecture du procès-verbal rédigé en commun avec le Génie Rural. Ce procès-verbal sera publié dans le Bulletin avec le compte-rendu de la séance du 6 mars 1959 et transmis à M. le Directeur du Personnel, pour information.

M. **Aubert** donne ensuite lecture d'un projet circulaire destiné à rectifier la circulaire du 12 mai 1958. Le Comité envisage de lui donner, après quelques modifications de forme, une certaine publicité en l'envoyant au Ministre de l'Intérieur, par une lettre commune P.C.M.-Génie Rural et en adressant copie au Ministère des Travaux Publics et au Ministère de l'Agriculture.

### 5°) Aide à apporter en matière de recherche scientifique aux Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées.

M. **Brunot**, après avoir exprimé le désir de voir les Ingénieurs-Elèves aidés à ce sujet, laisse la parole à M. **Suard**, représentant des Ingénieurs-Elèves.

Ce dernier expose quelles seraient, à son avis, les mesures à prendre pour permettre à certains élèves sortant de l'X d'envisager une activité de recherche scientifique, dans les différents centres comme **Saclay** ou **Fontenay**, à savoir : suivre en deuxième année l'enseignement de base et en troisième année avoir des cours purement techniques avec option au choix.

M. **Brunot** fait alors remarquer l'intérêt que représente pour le standing du Corps des Ponts et Chaussées, ce genre de travaux.

Le Comité décide de faire paraître un vœu à ce sujet dans le Bulletin.

### 6°) Assemblée générale ordinaire annuelle du 12 mars 1959.

M. **Pialoux** donne lecture du discours qu'il prononcera au cours du dîner du 12 mars 1959 et sur lequel le Comité donne son accord.

### 7°) Visite de l'usine hydro-électrique de Roselend et du barrage de Serre-Ponçon.

Le Comité envisage l'organisation, sur la suggestion de M. **Cayotte**, d'un voyage de deux à trois jours en Septembre prochain pour la visite de ces chantiers.

### 8°) Divers.

Le Comité est saisi des questions suivantes :

a) réorganisation des services ordinaires des Ponts et Chaussées ;

b) note rédigée par M. **Laure** sur le projet de Ministère de l'Équipement ;

c) problèmes d'électrification rurale : cette question sera suivie par **M. Laurent** ;

d) articles parus dans la presse au sujet du déplacement éventuel de l'École des Ponts et Chaussées et de l'École des Mines ;

e) réorganisation des services du Ministère des Travaux Publics ;

f) démarche à faire auprès de la Direction du Personnel pour que les Annales administratives paraissent.

La séance est levée à 17 h. 45.

Le Secrétaire,  
**Quérenet.**

Le Président,  
**Pialoux.**

### **Séance du Jeudi 26 Mars 1959**

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 26 mars 1959, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Étaient présents : **M. Durand-Dubief**, Président du P.C.M. ; **M. Dreyfus**, Trésorier ; **MM. Albert, Baste, Bringer, Costet, Lassalvy, Laure, Longeaux, Lhermitte, Saillard, Trotel, Vasseur.**

Assistaient à la séance : **MM. Bonitzer, Brunot, Fargier, Fertin, Leygue.**

Absents excusés : **MM. Alias, Baudet, Bonnemoy, Bourrières, Dreyfuss, Fuzeau, Mathieu, Poitrat, Ventura.**

En l'absence de **M. Faisandier**, **M. Lhermitte** fait fonction de secrétaire.

#### **1°) Adoption du procès-verbal de la précédente séance.**

Le procès-verbal de la séance du 6 mars 1959 est adopté à l'unanimité.

**M. Bonitzer** fait remarquer, en ce qui concerne l'intervention relative à l'« aide » à apporter en matière de recherche scientifique aux Ingénieurs-Élèves des Ponts et Chaussées, qu'il est essentiel pour le standing du Corps d'orienter les Ingénieurs-Élèves vers la recherche scientifique appliquée aux techniques des Ponts et Chaussées.

**M. Brunot** répond que les deux points de vue ne s'excluent nullement mais au contraire se cumulent. L'étude de cette question pourra être entreprise au sein du groupe de travail intéressé.

#### **2°) Organisation du bal des Ponts et Chaussées.**

**M. Brunot**, Directeur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, a adressé une lettre au P.C.M. proposant la création d'un Comité chargé de l'organisation du bal des Ponts et Chaussées.

Le Comité donne un accord de principe sur cette proposition.

#### **3°) Composition des sections Mines et Ponts et Chaussées.**

D'après les statuts du P.C.M., un délégué de la section Ponts et Chaussées ou de la section Mines assiste aux réunions respectivement de la section Mines et de la section Ponts et Chaussées. **M. Lhermitte** est désigné pour représenter la section Ponts et Chaussées aux réunions de la section Mines. Le délégué de la section Mines aux réunions de la section Ponts et Chaussées reste **M. Proust.**

#### **4°) Election des représentants du personnel à la Commission Administrative Paritaire.**

Après un long échange de vue la liste des candidats pour l'élection des représentants du personnel à la Commission administrative paritaire présentée par le P.C.M. et les Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées est arrêtée comme suit :

	TITULAIRES	SUPLÉANTS
Ingénieurs Généraux de 1 <sup>e</sup> classe	<b>MM. Gazet Fleury</b>	<b>MM. Guillot Mesnager</b>
Ingénieurs Généraux de 2 <sup>e</sup> classe	<b>MM. Baste Deymié</b>	<b>MM. Etienne Guénot</b>
Ingénieurs en Chef.....	<b>MM. Longeaux Bouzoud</b>	<b>MM. Pavaux Mazen</b>
Ingénieurs de 1 <sup>e</sup> classe.....	<b>MM. Barthez Piedenis</b>	<b>MM. Castille Ponton</b>
Ingénieurs de 2 <sup>e</sup> classe.....	<b>MM. Cyna Trotel</b>	<b>MM. Lefoulon Fr. Levy</b>

Il est convenu que cette liste sera adressée à la Direction du Personnel sous forme d'une lettre commune des Présidents du P.C.M. et des différents Syndicats.

#### **5°) Réception des Ingénieurs-Élèves.**

Il est décidé que le Comité du P.C.M. recevra les promotions d'Ingénieurs-Élèves des Ponts et Chaussées et des Mines le jeudi 23 avril dans les salons de l'École des Ponts après la réunion du Comité qui se tiendra le même jour (1).

#### **6°) Situation des Ingénieurs-Élèves.**

A la suite d'indications données par **M. Brunot** une démarche prochaine auprès de la Direction du Personnel est envisagée au sujet de la situation des Ingénieurs-Élèves.

(1) Compte-tenu des programmes des Ecoles, la réception a dû être reportée au vendredi 24 avril, à 18 h. 30.

### 7°) Groupe d'Etudes du P.C.M.

Au cours d'un large échange de vues, il est envisagé le regroupement des différents groupes d'études du P.C.M. en trois sections correspondant aux préoccupations essentielles des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Toutefois, certains groupes d'études, tel celui s'occupant des questions aériennes, pourraient rester indépendants. Les trois sections envisagées seraient les suivantes :

- a) **Situation matérielle des Ingénieurs** : statuts, rémunérations, retraites, avancements, etc...
- b) **Attribution des Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées** : fonctionnement des services, problèmes de voirie communale, relations avec le Génie Rural, etc...
- c) **Orientation de nos Corps** : Ecole des Ponts et Chaussées et des Mines, vocation interministérielle des Corps, etc...

La désignation des responsables et animateurs de ces différentes sections ainsi que leur composition définitive seront inscrites à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Comité.

### 8°) Bulletin du P.C.M.

Le Comité décide la création d'une commission de rédaction du bulletin du P.C.M. Elle sera composée de MM. **Dreyfus**, **Lhermitte** et **Fargier** et d'un Ingénieur des Mines à désigner.

En particulier une récente lettre reçue de l'éditeur du Bulletin leur sera soumise pour examen.

### 9°) Questions diverses.

Le Comité a reçu deux lettres de la Direction du Personnel du Ministère des Travaux Publics :

— l'une faisant part d'une réponse du Ministère des Travaux Publics au Ministère de la Santé Publique en ce qui concerne la collaboration entre urbanistes et techniciens sanitaires en matière d'assainissement des agglomérations ;

— l'autre répond à une précédente lettre du P.C.M. sur la complexité des règles de notation des conducteurs de chantier.

Ces lettres n'appellent pas de remarques particulières.

Le Comité est saisi des questions suivantes :

- a) Possibilité d'instituer un régime de retraite complémentaire pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées correspondant à la partie du traitement provenant des rémunérations accessoires ;
- b) Rôle d'E.D.F. dans l'électrification rurale ;
- c) Mesures transitoires susceptibles d'être envisagées à la suite de la promulgation du nouveau statut pour les ingénieurs en Chef susceptibles d'être inscrits au tableau d'avancement d'Inspecteurs généraux.

Pour le Secrétaire,  
**P. Lhermitte.**

Le Président,  
**M. Durand-Dubief.**

---

## Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

---

### Compte Rendu de l'Assemblée Générale du 12 Mars 1959

---

L'Assemblée Générale s'est réunie le 12 mars 1959 à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, sous la présidence de M. **Vasseur**, Secrétaire, remplaçant MM. **Lesieux** et **Fischesser**, empêchés.

270 membres sur 392 sont présents ou représentés.

1°) M. **Vasseur** déclare la séance ouverte et présente le rapport moral du Comité de Direction :

Le nombre des adhérents qui était de 395 dont 299 complets, est maintenant de 392 dont 303 complets.

Aucun décès n'a été déploré pendant l'année 1958.

Le montant total des allocations distribuées au cours de l'année 1958 est de 3.750.000 francs, dont 1.850.000 pour 4 familles (10 orphelins) de membres décédés alors qu'ils étaient adhérents complets et 1.900.000 pour 8 autres familles (18 orphelins) de Camarades décédés avant la fondation de l'Amicale.

Parmi les allocations les plus importantes, on trouve :

- 800.000 francs pour une famille de 5 enfants
- 2×650.000 francs pour deux familles de 4 enfants.

Le Comité de Direction a décidé de relever en 1959 les taux des cotisations pour tenir compte, dans l'esprit de l'article 24 des statuts, des relèvements intervenus dans les traitements de la fonction publique.

2°) Après le rapport moral, M. **Vasseur** présente le rapport de M. **Courbon**, Trésorier qui n'a pu assister qu'à une partie de la séance :

#### A. — Recettes

Cotisations encaissées au cours de l'exercice ..... 4.116.087



**B. — Dépenses**

Frais d'administration 64.720  
Secours distribués 3.750.000 ..... 3.814.720

**C. — Excédent des recettes de l'exercice**

A - B ..... 301.367

**D. — Réserve au 31-12-1957** ..... 132.029

**E. — Réserve au 31-12-1958**

D + C ..... 433.396

3°) Il est procédé au remplacement des membres du Comité dont le mandat expire en 1959. (1)

MM. **Brandeis, Fischesser, Vasseur, Vielliard** sont réélus à l'unanimité des membres présents.

M. **Pavaux** qui ne se représente pas est remplacé par M. **Mathieu** élu à l'unanimité des membres présents.

Le Secrétaire,  
J. **Vasseur.**

Le Président,  
L. **Lesieux**

(1) Au cours de la réunion du Comité du P.C.M. du 26 mars dernier, M. **Vasseur** a demandé que l'on prévoit le renouvellement partiel du Comité Directeur de l'Amicale d'Entraide. Il serait souhaitable, en effet, que des Camarades relativement jeunes soient appelés à en faire partie.

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

M. Gilbert **Dreyfuss**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Nancy, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> avril 1959, du service des Ponts et Chaussées de la Moselle, en remplacement de M. **Bringer**, appelé à un autre poste. (Arrêté du 13 mars 1959. J.O. du 25 mars 1959).

M. **Clermont**, Ingénieur en Chef des Mines, a été nommé membre du Comité technique de la distribution du gaz et de la Commission centrale des appareils à pression, en remplacement de M. **Dodu**. (Arrêté du 19 mars 1959. J.O. du 27 mars 1959).

M. Raymond **Peltier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Laboratoire central des Ponts et Chaussées, a été désigné pour faire partie de la Commission internationale permanente des congrès de la route. (Arrêté du 17 mars 1959. J.O. du 28 mars 1959).

M. **de Conihout**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été nommé membre de la Commission de normalisation, en remplacement de M. **Foin**. (Arrêté du 17 mars 1959. J.O. du 28 mars 1959).

M. Lucien **Raiton**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Ministère des Affaires Etrangères, a été réintégré dans les cadres de son administration d'origine, à compter du 1<sup>er</sup> avril 1959, et chargé de la 2<sup>e</sup> circonscription électrique de Dijon, en remplacement de M. Etienne **Robert**. (Arrêté du 13 mars 1959. J.O. du 8 avril 1959).

M. **Fontana**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 30 mars 1959, de la 9<sup>e</sup> inspection générale des services des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Deymié**. (Arrêté du 27 mars 1959. J.O. du 8 avril 1959).

M. **Deymié**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 30 mars 1959, de la 15<sup>e</sup> inspection générale des services des Ponts et

Chaussées, en remplacement de M. **Blanchet**, admis à la retraite. (Arrêté du 27 mars 1959. J.O. du 8 avril 1959).

M. Philippe **Lapillonne**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé du service des Ponts et Chaussées de Montbrison. (Arrêté du 27 mars 1959. J.O. du 8 avril 1959).

M. Henri **Bochet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, précédemment détaché auprès du Ministère des Affaires Etrangères et réintégré dans les cadres de son administration d'origine, est placé en service détaché auprès de la ville de Marseille pour exercer les fonctions de Directeur général des services techniques de cette municipalité, en remplacement de M. **Malcor**, appelé à d'autres fonctions, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1958. (Arrêté du 7 février 1959. J.O. du 11 avril 1959).

M. Henri **Jeandet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché auprès du Ministre des Affaires Etrangères, en vue d'exercer les fonctions de Conseiller technique auprès de la Banque européenne d'investissement, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1958. (Arrêté du 7 février 1959. J.O. du 11 avril 1959).

M. Jacques **Dreyfus**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé dans la position de service détaché auprès du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment en vue d'y exercer les fonctions de Directeur du service des exigences fonctionnelles, des sciences du bâtiment et des études sociologiques.

M. Pierre **Doyen**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en situation de service détaché, est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 1<sup>er</sup> mai 1959. (Arrêté du 6 avril 1959. J.O. du 10 avril 1959).

## LES SYNDICATS D'INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

# Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

Assemblée Générale du 12 Mars 1959

### RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT

Mes chers Camarades,

Le compte-rendu de l'activité de notre syndicat depuis l'assemblée générale de 1958, que j'ai à vous présenter aujourd'hui, n'aura pas à évoquer de nombreuses questions. Le rapport qui vous a été soumis, au cours de l'assemblée du P.C.M., par son Président, a en effet déjà fait le point des préoccupations qui furent celles de cette année, finalement dominée il y a peu de jours par la promulgation de notre statut particulier.

Dans le domaine qui est propre à notre syndicat, nous avons eu, en avril 1958, à désigner nos représentants auprès du Comité technique paritaire de l'Administration générale et du Personnel: le mandat des membres alors en fonctions, désignés en 1956 pour une durée de 2 ans était en effet venu à expiration. En accord avec le P.C.M. le choix de votre Comité s'est porté sur nos Camarades **Laure** et **Vasseur** comme représentants titulaires, et **Loriferne** et **Thiébault** comme représentants suppléants.

Votre Comité a, d'autre part, procédé à l'attribution et à la remise des prix maintenant traditionnels d'économie politique et de résistance des matériaux. Le prix d'économie politique a été décerné à M. **Mandray**, Ingénieur-Elève de 3<sup>e</sup> année. Pour le prix de résistance des matériaux, intéressant nos Camarades de 2<sup>e</sup> année, il a dû, comme l'an dernier, être partagé entre deux Ingénieurs-Elèves également méritants et qu'il n'avait pas été possible de départager: de même que la fois précédente, afin de ne pas réduire à l'excès la somme à remettre à chacun, il a été décidé de prélever, sur la dotation de solidarité, un complément de 5.000 fr., permettant de donner un prix de 7.500 fr. à chacun des deux lauréats.

Dans le domaine particulier de la solidarité, aucun cas pouvant motiver notre intervention ne nous a été

signalé, de sorte que, sous réserve du prélèvement ci-dessus, la dotation est demeurée inemployée: il n'y aura donc pas lieu de pourvoir à son renouvellement.

Ainsi que je le rappelle enfin au début du présent rapport moral, vous savez que notre statut particulier, attendu depuis longtemps et qui a connu tant de vicissitudes, vient de voir le jour. Nous allons donc avoir, à très bref délai, à proposer à vos suffrages les noms de nos Camarades appelés à nous représenter au sein de la Commission administrative paritaire. La Direction du Personnel a déjà saisi, d'ailleurs, les organisations syndicales en vue de la constitution des listes de candidats. Ainsi qu'il l'a toujours été prévu, nous comptons vous soumettre, sous les auspices du P.C.M. une liste unique, concrétisant ainsi une fois de plus l'union étroite qui, au terme des tendances personnelles nécessairement différentes, est celle de tous nos Camarades groupés dans leur association professionnelle.

Vous avez enfin, comme d'habitude, à fixer le taux maximum de la cotisation pour 1959. Il vous est proposé, comme l'an dernier, de laisser le soin à votre Comité de fixer la cotisation effective, dans la limite d'un maximum de 200 francs.

En définitive, votre Comité vous suggère :

- a) De vouloir bien approuver le présent rapport moral ;
- b) De renouveler votre décision du 5 mars 1958, en ce qui concerne le taux de la cotisation pour 1959 (fixation par le Comité dans la limite d'un maximum de 200 francs) ;
- c) De décider que, conformément à la tradition, deux prix de 10.000 francs chacun seront attribués en 1959 à deux Ingénieurs-Elèves, l'un pour l'économie politique, l'autre pour la résistance des matériaux.

---

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

---

# Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.O.)

## Procès-Verbal du Congrès Ordinaire du 16 Mars 1959

Le Congrès ordinaire du Syndicat National F.O. des Ingénieurs des Ponts et Chaussées s'est réuni le Vendredi 13 mars à 9 h. 30 à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, sous la présidence du Camarade **Gaspard**, Inspecteur Général.

14 Camarades étaient présents et 12 étaient régulièrement représentés.

### I. — Approbation du Rapport moral de la Commission exécutive.

Après échange de vues sur chacun des points examinés, le Congrès approuve à l'unanimité le rapport moral antérieurement envoyé.

Le Congrès adresse, à son tour, à l'ancien Secrétaire du Syndicat, le Camarade **Brunot**, avec ses chaleureuses félicitations pour sa nomination à la Direction de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, l'expression de sa reconnaissance pour les services rendus par lui au Syndicat avec tant de compétence et de dévouement.

Le Congrès adopte d'autre part, à l'unanimité, les motions suivantes :

**1<sup>re</sup> Motion.** — Le Syndicat National F.O. des Ingénieurs des Ponts et Chaussées se félicite de l'obtention, si longtemps différée, du Statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, et remercie le Camarade **Spinetta** de ses efforts, notamment de ceux couronnés de succès qui lui ont permis de vaincre les obstacles provenant de différents départements ministériels.

Rappelle toutefois que le texte promulgué diffère sensiblement des demandes du Syndicat et même de celles déjà plus réduites du P.C.M.

Invite sa Commission exécutive à reprendre et à poursuivre son action pour l'amélioration de la situation des Ingénieurs-Elèves et de nos Camarades issus du Corps des Ingénieurs T.P.E. que le texte actuel est de nature à priver pratiquement de tout avancement pendant plusieurs années, conditions qui sont propres à les décourager d'accéder dans notre Corps.

**2<sup>me</sup> Motion.** — Considérant que le caractère interministériel de notre Corps est maintenant reconnu et qu'il convient d'en tirer toutes les conséquences, tant par la mise à disposition des autres départements ministériels d'Ingénieurs de notre Corps, qu'en ce qui concerne l'organisation des services départementaux des Ponts et Chaussées dont les tâches dépassent sin-

gulièrement celles qui ressortent au seul Ministère des Travaux Publics et des Transports, qu'il en est notamment ainsi pour :

- le Ministère de l'Intérieur
- le Ministère de l'Industrie et du Commerce
- le Ministère de la Construction
- le Ministère de l'Agriculture
- le Ministère de l'Éducation Nationale
- le Ministère de la Santé Publique.

Estime que ce serait une erreur très regrettable de ne pas tenir compte de ces tâches multiples dans la détermination des effectifs et de l'organisation des services extérieurs.

**3<sup>me</sup> Motion.** — Au moment où notre Camarade **Boulloche** quitte notre Commission exécutive, mais non pas notre Syndicat, les Camarades réunis en Congrès lui expriment leurs remerciements sincères pour la part qu'il a prise dans le développement et dans l'œuvre du Syndicat et lui adressent le témoignage de leur amicale confiance dans la tâche difficile qui lui incombe.

### II. — Approbation du Rapport financier et fixation du taux des cotisations.

Le Trésorier donne lecture du rapport financier que le Congrès approuve également à l'unanimité. Le taux des cotisations pour 1958 est reconduit pour 1959.

### III. — Renouvellement du tiers sortant de la Commission exécutive.

Sont élus ou réélus pour 3 ans : **Arribéhaute, Bonne-moy, Bouvy, Brunot, Chapoulle** et **Longeaux**.

### IV. — Election des représentants du personnel à la Commission Administrative paritaire.

Le Secrétaire rend compte des dispositions prises par l'Administration Centrale pour cette élection et des contacts pris depuis longtemps et récemment confirmés avec les représentants des autres Syndicats et le Comité du P.C.M. en vue de la présentation, sous l'égide de ce dernier, d'une liste unique groupant des candidats susceptibles de recueillir la confiance générale, tout en assurant une équitable représentation des diverses tendances syndicales et des diverses origines des Ingénieurs du Corps.

## BIBLIOGRAPHIE

La deuxième édition entièrement refondue de **Organisation et Comptabilité des Services des Ponts et Chaussées**, par H. Prioux, Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat (1)

Par suite des modifications importantes apportées depuis quelques mois à la réglementation sur le budget de l'Etat et sur la comptabilité publique, il était nécessaire de procéder pratiquement à une refonte de l'ouvrage sur l'**Organisation et la Comptabilité des Services des Ponts et Chaussées**.

Cette deuxième édition tient compte de la réglementation la plus récente et notamment du **décret n° 167 du 10 janvier 1959** sur les marchés de l'Etat.

L'ouvrage comprend deux parties distinctes :

Une première partie traite de l'organisation et des attributions des Services. Dans le titre consacré au personnel, plusieurs chapitres analysent le statut général des fonctionnaires. La tenue des bureaux fait l'objet d'un titre spécial qui termine la première partie.

La seconde partie, après avoir étudié en détail les principes et le mécanisme de la comptabilité publique, passe en revue tous les aspects de la comptabilité propre aux différents services des Ponts et Chaussées.

Comme la précédente, la nouvelle édition remaniée et mise à jour intéresse tout particulièrement les grandes administrations — notamment l'Administration des Ponts et Chaussées — qui ont à appliquer la comptabilité administrative, les entreprises qui travaillent avec les collectivités publiques, les comptables professionnels et, bien entendu, les candidats aux concours administratifs comportant une épreuve de comptabilité.

### **Calcul à la rupture et plasticité des constructions**, par

A. R. Rjanitsyn. Traduit du russe par N. V. Sobarnitsky, Ingénieur. Présenté par R. L'Hermite, Directeur des Laboratoires du Bâtiment et des Travaux publics (1).

Ce livre est le troisième d'une série de traductions d'ouvrages russes consacrés à la plasticité. Il complète très heureusement les deux précédents (2), car il traite du calcul à la rupture considéré comme une application des théories de la plasticité.

Au moment où l'on commence à appliquer en France ce mode de calcul, il est intéressant d'avoir une idée des travaux étrangers sur la question. En langue anglaise on connaît les études d'ensemble de Baker, Hodges, etc..., et l'école italienne est aujourd'hui accessible

en France grâce à plusieurs traductions. Le livre de Rjanitsyn nous donne enfin le point de vue de l'école russe, laquelle a poussé ses investigations fort avant.

L'auteur définit tout d'abord l'état-limite dans les systèmes isostatiques et hyperstatiques à partir d'hypothèses sur la forme de la courbe de plastification. La forme la plus généralement choisie est d'ailleurs celle d'un écoulement sous charge constante à la limite d'élasticité, qualifié de fluage. Plusieurs méthodes de calcul sont données dans ce sens.

A. Rjanitsyn peut dès lors s'attaquer aux problèmes de flexion en étudiant la plastification progressive, son influence sur les courbures et les taux de travail. Il considère également l'influence des tensions initiales latentes. Vient ensuite l'étude de la charnière plastique utilisée dans le calcul des poutres continues et des charpentes hyperstatiques. L'auteur donne les formes de rupture d'un certain nombre de ces systèmes. Une notion importante est celle de la décharge et de la mise en charge répétées, question complexe qui fait l'objet d'un développement très intéressant. Suit la flexion composée, avec l'apparition des tensions résiduelles et l'examen des arcs élasto-plastiques. Partant d'exemples simples, l'auteur aborde alors la théorie générale des systèmes élasto-plastiques en examinant l'ensemble des états possibles d'un système, compte tenu des écoulements susceptibles de se produire en fonction du chargement et des inconnues hyperstatiques. Ce procédé paraît très fécond car il conduit jusqu'au calcul des charges mobiles, des charges répétées ou alternées avec écrouissage.

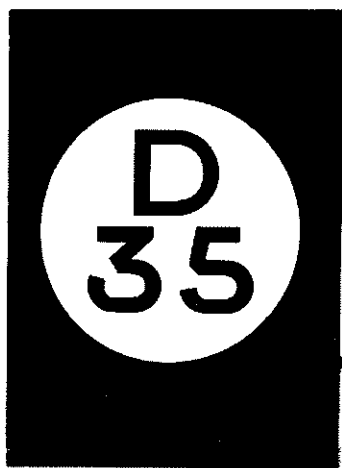
La plasticité des états de tensions bi et tridimensionnels est traitée de manière classique. Le calcul des plaques à la rupture est traité dans un important chapitre, suivi de ceux sur les déformations plastiques non linéaires, la visco-élasticité ainsi que le fluage linéaire et non linéaire. Le chapitre terminal est consacré à l'étude de la **sécurité** par le calcul des probabilités. Il est intéressant de constater combien l'école russe a poussé loin les recherches relatives à cette importante question, puisque ces nations sont entrées dans les règlements officiels de calcul.

L'ensemble de l'ouvrage forme un traité de première importance, qui reste pourtant d'une **lecture facile** pour tout ingénieur familiarisé avec les théories courantes de la résistance des matériaux ; il ne fait appel qu'à des mathématiques simples et les développements en sont aisément accessibles. R. L'Hermite résume parfaitement l'intérêt de cette belle étude lorsqu'il estime pouvoir dire que : « tout ingénieur calculateur doit le lire et l'approfondir : il en tirera des possibilités de raisonnement en harmonie avec les tendances modernes d'appréciation plus exactes des conditions de rupture et de sécurité ».

(1) Aux Editions Eyrolles.

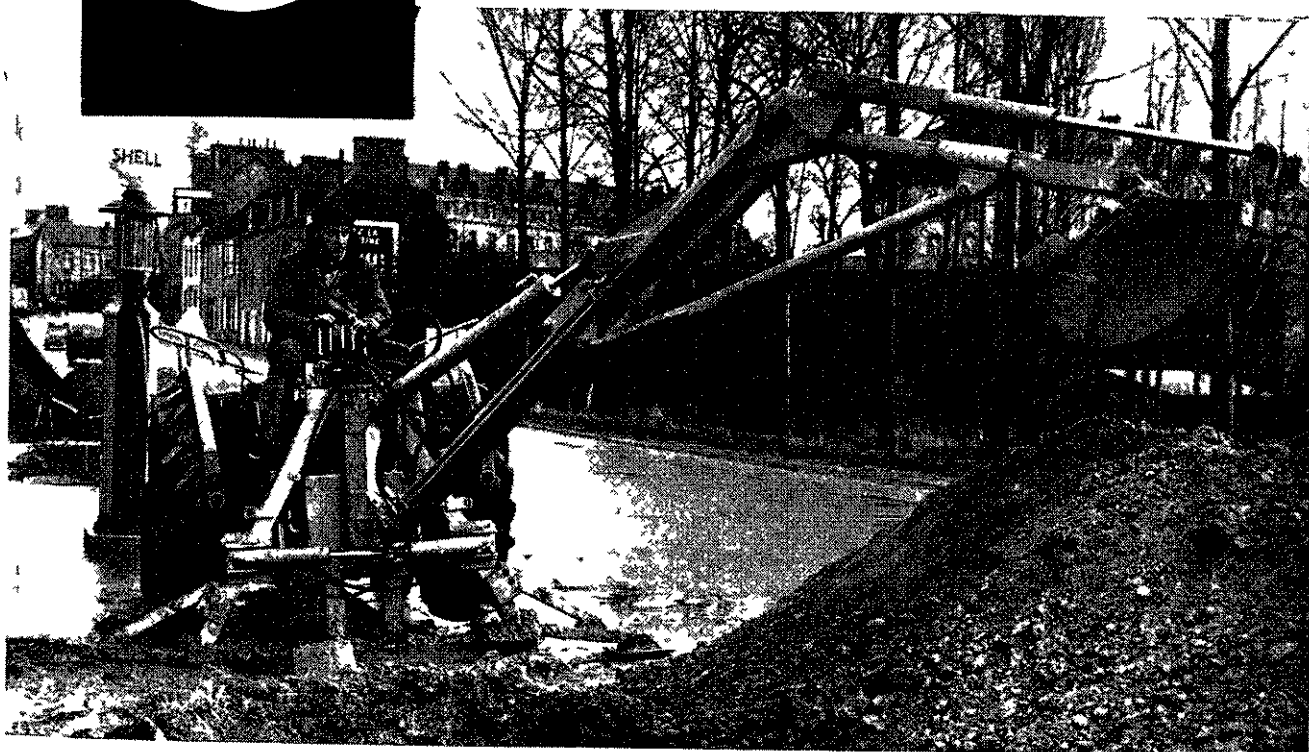
(2) Iliouchine : **Plasticité**, 1956. — Aroutiounian : **Applications de la théorie du fluage**, 1957.

le



# type Ponts et Chaussées

un matériel spécialisé pour les entreprises de travaux publics et les Ponts et Chaussées.



Moteur Diesel - 35 cv. - 3 cylindres, refroidi par air  
Bloc agriroute à 12 rapports étagés de  
0,700 Km/h. à 22 Km/h.

Embrayage double effet.

Prises de forces indépendantes.

Blocage de différentiel.

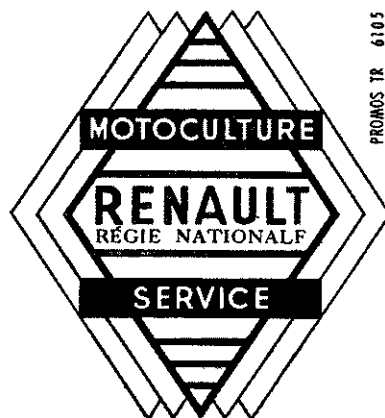
Centrale hydraulique permettant d'actionner  
le relevage des outils et un verin séparé, etc...

Le D 35 type Ponts et Chaussées est conforme au PLAN NATIONAL et bénéficie  
de la garantie RENAULT (pièces et main-d'œuvre gratuites, pendant 6 mois)

Une gamme étendue de matériels spécialisés a été  
retenue après essais prolongés : balayeuses, bennes,  
élevateurs, épareuses, excavatrices, fardiers,  
faucheuses de voirie, gyrobroyeurs, pelleteuses-chargeuses,  
pincés à grumes, pousse-wagons, remorques-citernes,  
rotavateurs, rouleaux à cylindres vibrants, motorgraders,  
scrapettes, semi-remorques, tailleuses de haies,  
tarières, treuils, etc

t r a c t e u r s  
**RENAULT**

les tracteurs RENAULT ont obtenu le GRAND PRIX à l'exposition universelle de BRUXELLES



# S<sup>TÉ</sup> DES ENTREPRISES LIMOUSIN

S. A. R. L. Capital 160.000.000 frs

R.C. Seine 55 B 1679

TRAVAUX PUBLICS -- BÉTON ARMÉ

20, Rue Vernier — PARIS

Téléphone : ETOILE 01-76

## 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

*un béton de qualité*

*est traité à*

# OXYDOCIMENT

adjuvant idéal

de tous  
les  
ciments

L'OXYDOCIMENT confère au béton  
DURETÉ, RÉSISTANCE A L'AGRESSION CHIMIQUE,  
COMPACTITÉ et IMPERMÉABILITÉ  
tout en améliorant la PLASTICITÉ à la mise en œuvre

Société Anonyme **LES OXYDES FRANÇAIS**  
53, rue de Chateaudun - PARIS 9<sup>e</sup> - TRI 29-74

Depôts et Agences dans toute la France

## Entreprises H. COURBOT

Société anonyme 99 000.000 de francs

PIEUX - PALPLANCHES  
SCAPHANDRES

19, Avenue Gambetta - MONTROUGE (Seine)

Alésia : 03 81

## L'ENTREPRISE INDUSTRIELLE

◆◆ ÉLECTRICITÉ ◆ GÉNIE CIVIL ◆◆

Terrassements — Travaux souterrains  
Conduites forcées — Usines hydroélectriques  
Bâtiments industriels — Barrages

Électrification  
de  
Voies Ferrées



Distribution  
d'Électricité  
de Gaz et d'Eau

29, rue de Rome — PARIS (8<sup>e</sup>)

Europe 50-90

## RÉGIE GÉNÉRALE de CHEMINS de FER et TRAVAUX PUBLICS

Société anonyme au Capital de 300 millions de francs

Siège Social . 52, rue de la Bienfaisance — PARIS (VIII<sup>e</sup>)

Tél. LAB 76 27 (lignes groupées) - Télégr REGIVIT PARIS

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

TERRASSEMENTS — CHEMINS DE FER — PONTS ET GRANDS  
OUVRAGES — REVÊTEMENT DE ROUTES MODERNES —  
BARRAGES — PORTS MARITIMES — CANAUX — AÉRODROMES  
— TRAVAUX SOUTERRAINS — BATIMENTS —

EXPLOITATION DE RÉSEAUX FERRÉS

MATÉRIEL POUR L'ENTRETIEN ET  
LA CONSTRUCTION DES ROUTES

# ROUX-LÉGER CONSTRUCTEURS DIJON

Bureaux et Usine : 27-29, Rue Auguste Brullé - Tél. 32-18-23

# PELLES EIMCO

2, Rue de Clichy

PARIS (9<sup>e</sup>)

Téléphone : TRINITÉ 69-47 (2 lignes)

Télégrammes EMCOR-PARIS

ENTREPRISE

## C. MONTCOCOL

S.A.R.L. AU CAPITAL DE 100.000.000 DE FRF

82, Quai de la Rapée

PARIS - XII<sup>E</sup>

Téléphone : DIDEROT 57 54 (cinq lignes)



TRAVAUX SOUTERRAINS  
TERRASSEMENTS  
REPRISES EN S/ŒUVRE  
POSE DE VOIES  
MAÇONNERIE  
BÉTON ARMÉ -- PONTS  
BATIMENTS INDUSTRIELS  
IMMEUBLES

*Pour*

- ◆ LE BÉTONNAGE PAR TEMPS FROIDS.
- ◆ L'ACCÉLÉRATION DE LA PRISE ET DU DURCISSEMENT DU BÉTON.

*Pour*

- ◆ RÉDUIRE LA DURÉE D'IMMOBILISATION DES MOULES ET DES COFFRAGES.
- ◆ OBTURER RAPIDEMENT LES VENUES D'EAU.
- ◆ PROVOQUER LA FUSION DE LA NEIGE ET DU VERGLAS.

*Utilisez le*

## CHLORURE DE CALCIUM

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, S'ADRESSER A :

**SOLVAY & C<sup>IE</sup>**  
69, avenue F.-D. Roosevelt  
PARIS (8<sup>e</sup>) BALzac 29-83

3, rue La Boétie  
PARIS 8



Téléphone  
ANJOU 10-40

**TOUS TRAVAUX**  
**sur Routes et Aérodrômes**

## CONSTRUCTIONS DEMONTABLES G. C. B.

PRÉFABRIQUÉES

CLAIRES - CONFORTABLES - EXTENSIBLES

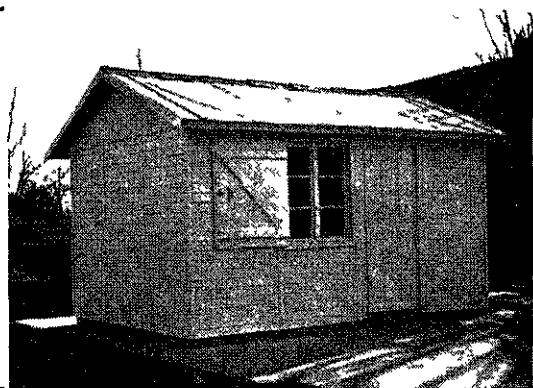
- BARAQUES DE CHANTIER
- VESTIAIRES
- ATELIERS, BUREAUX
- DORTOIRS, etc...
- LOGEMENTS ÉCONOMIQUES

S.A. Capital : 90.000.000

**G.C.B.** 53, Boul. Bineau - NEUILLY-S/SEINE  
(près Porte Champerret)

MAillot  
90-54

Exploitations forestières et Usine en Dordogne : ST-PARDOUX-LA-RIVIÈRE — Tél. n° 1



Société Auxiliaire des Distributions d'Eau

# S.A.D.E.

CAPITAL : 540.000.000

28, rue de la Baume - PARIS-8<sup>e</sup> - ELY. 61-10

ENTREPRISE GÉNÉRALE

TRAVAUX de DISTRIBUTION D'EAU & de GAZ  
PIPE-LINES - FEEDERS

Puits - Forages - Filtration et Stérilisation  
Assainissement - Epuration des Eaux usées  
Canalisations

SUCCURSALES

ARRAS	LILLE	NEVERS
CARCASSONNE	LYON	RENNES
	MARSEILLE	ROUEN

## CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

CHARPENTES - SERRURERIE  
HANGARS AGRICOLES  
PYLONES - TREMIES

**Jean LE PAPE**

Ingénieur-Constructeur

Route de la Gare - LANDIVISIAU

Agences : BREST, LORIENT  
OUJDA (Maroc)  
BANGUI (A.E.F.)

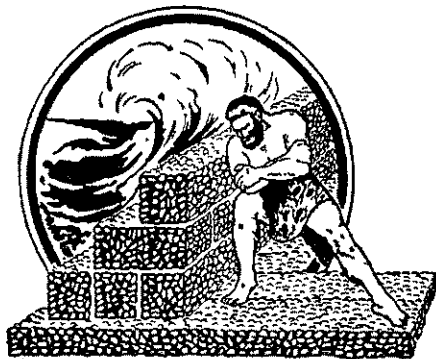
TRAVAUX PUBLICS  
CONSTRUCTIONS en BÉTON ARMÉ  
OUVRAGES D'ART

SOCIÉTÉ DES ENTREPRISES

# BOUSSIRON

LABorde 53-11

10, Boul. des Batignolles — PARIS (17<sup>e</sup>)  
ALGER — CASABLANCA — ABIDJAN — CONAKRY



## GABIONS "HERCULE"

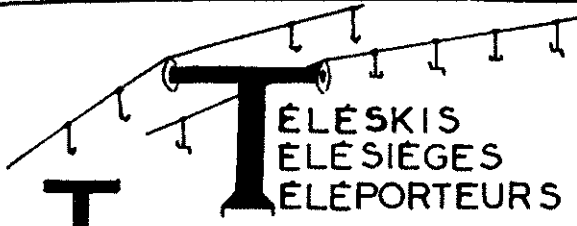
S.A.R.L. Capital 100.000.000 de francs

POUR DÉFENSE CONTRE LES EAUX  
ET CONSOLIDATION DE TERRAINS

LES PLUS EFFICACES  
NOMBREUSES RÉFÉRENCES

SAINT-JUST-SUR-LOIRE (Loire) - Tél. 53-30-75 (3 lignes groupées)





**T**ÉLÉSKIS  
**T**ÉLÉSIEGES  
**T**ÉLÉPORTEURS

**T**RACTEURS tous terrains

Société J. POMAGALSKI & Cie  
 Fontaine - Isère - France

# HYGEA - SIMPLEX

## ÉPURATION DES EAUX USÉES

STATIONS D'ÉPURATION - FOSSES SEPTIQUES

---

25 ANNEES D'EXPERIENCE  
 USINES RENAULT  
 HOUILLERES DE LORRAINE  
 VILLES - AGGLOMERATIONS

---

PARIS - 35, rue St-Dominique - Tél. INV. 77-22

ENTREPRISE

## J.-B. HUILLET et ses FILS

COUR-CHEVERNY (Loir-et-Cher)  
 Téléphone : 15

---

### PUITS PROFONDS - CAPTAGES

*Les Plus Grands Spécialistes  
 des Puits Filtrants dans les Sables*

# MINES DE BITUME ET D'ASPHALTE DU CENTRE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 402.500.000 FRANCS  
 41 AV. MONTAIGNE, PARIS 8<sup>e</sup>

Tél. - ELYsées 46.00 - 2 lignes groupées  
 Adr. Télégr. : CENTREMINES - PARIS  
 REG. COM. 55 B 126 39

---

PROCÉDÉS SPÉCIAUX POUR LA ROUTE  
**BÉTONSMAC**  
**ENROBÉS DIVERS**  
 ÉTANCHÉITÉ SUR TOUS OUVRAGES  
**TOITURES TERRASSES CUVELAGES**

---

VENTE D'ASPHALTE :  
 roche, poudre, carreaux d'asphalte comprimé,  
 mastic en pains, mastic anti-acide. Cortol.

VENTE DE BITUME.

AGENCES DES TRAVAUX :

PARIS • BORDEAUX • CAEN • LILLE • LIMOGES • LYON  
 MARSEILLE • NANCY • NANTES • NICE • TOULOUSE • VICHY

## Charpentes et Ponts Métalliques

# E<sup>ts</sup> DEMULDER & GAJAC

Ang. 22  
 61, rue de Paris - St-Etienne-du-Rouvray (près ROUEN S.-Mar<sup>ne</sup>)  
 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

## STATIONS DE POMPAGE

Centrifuges et à pistons  
 Hydro-pompes et centrifuges  
 verticales pour puits profonds

968

## POMPES DILACÉRATRICES

et pompes spéciales pour  
 relèvement d'eau d'égouts

POMPES D'ÉPREUVE ET POMPES A DIAPHRAGME

# POMPES MENGIN

220, rue É. MENGIN - MONTARGIS - TÉL. : 97



PNEUMATIC

## SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET RURAL

# S. A. U. R.

5, Rue de Talleyrand - PARIS-VII<sup>e</sup>

### 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

## SOCIÉTÉ DE MONTAGE INDUSTRIEL

S. A. R. L. Capital 14.000.000 de francs

SIÈGE SOCIAL } 9, rue Chaptal - PARIS-IX<sup>e</sup>  
BUREAUX }

TRINITÉ : 50-71



**Tous Travaux de Montage - Levage  
de Charpentes métalliques et Ponts**

**MODIFICATIONS -- TRANSFORMATIONS**

## Société Parisienne de Canalisations

### S. P. A. C.

S. A. au Capital de 90.000.000 de francs  
SIÈGE SOCIAL : 146, Bd. Hausmann — PARIS-8<sup>e</sup>

**13, Rue Madame de Sanzillon  
CLICHY (Seine)**

Téléphone : PEReire 94-40 (+)

**EAU -- GAZ -- HYDROCARBURES  
ET TOUS FLUIDES**

**POMPES**

*Pour tous  
produits routiers*

**MOUVEX**

**5, Rue du Sahel  
PARIS-12<sup>e</sup>**

## Sarrade & Lannes

ING. I. E. G.

PARIS (8<sup>e</sup>)

13, RUE DU COLLEGE

TÉL. ÉLYSÉES 08-51

BIARRITZ

RUE SAINT-JEAN

TÉLÉPHONE N° 413-46

### INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

SOUS STATIONS — POSTES H. T. — USINES

TABLEAUX — ÉCLAIRAGE PUBLIC — PRIVÉ

Phares — Aéroports — Signalisation — Téléphone

## SOCIÉTÉ CHIMIQUE DE LA ROUTE

2, avenue Vélasquez - PARIS (8<sup>e</sup>) - Tél. LAB. 96-33

**TOUS TRAVAUX ROUTIERS**

**PISTES D'AÉRODROMES**

**MATÉRIAUX ENROBÉS**

### MICMELL

Emulsions alcalines normales et surstabilisées

**MICTAR**

Bitumes fluides

**ACTIMUL**

Emulsions activées acides

## S<sup>te</sup> A<sup>me</sup> des FONDERIES & ATELIERS

de MOUSSEROLLES à BAYONNE (B.-P.)

Tél. : 501-35

Capital 28.000.000 de francs

*FONTES ORDINAIRES ET SPÉCIALES*

**FONTE MALLÉABLE**

Bronze — Laiton — Aluminium

**GALVANISATION A CHAUD**

Spécialité de pièces en grande série  
pour chemins de fer

**entreprise de dragages**  
dragages de canaux et de rivières  
défenses de berges

**M. CRETEUR et Cie**

6, RUE DE BELLEVUE - DIJON (Côte-D'or)

**C.A.M.O.M.**

CONSTRUCTEURS ASSOCIÉS POUR LE  
MONTAGE D'OUVRAGES MÉTALLIQUES

Société Anonyme au Capital de 130.000.000 de francs

82, Boulevard des Batignolles - PARIS (17<sup>e</sup>) - WAG. 66-40

**Tuyauteries - Charpentes  
Réservoirs**

**TOUS TRAVAUX de RIVETAGE et SOUDURE**

**ENTREPRISE LANTRUA & OLIVIER**

Route de Champs  
**BORT-LES-ORGUES** (Corrèze)



**TERRASSEMENTS avec Engins Mécaniques**

**DRAGAGES**

**CONSTRUCTION DE ROUTES**

**SABLES - CAILLOUX - GRAVIERS**

Mignonette, Grain de Sel

**TECSA** Société Technique  
des Sables de Seine

Siège Social : 45 bis, Rue J. Dulad - NEUILLY-sur-SEINE (Seine)

Bureaux : 14, Rue Ch. Laffitte - NEUILLY-sur-SEINE (Seine)

Téléphone : MAILLOT 43-44 et 85-41

**DÉPÔTS DE VENTES**

NANTERRE	Route de Chatou. T. MAL. 3479
LEVALLOIS	Quai Michelet, T. PER. 3819
PANTIN	Quai de l'Aisne. T. VIL. 8265
AUBERVILLIERS	Pont du Landy
BONDY	Pont d'Aulnay

**ETABLISSEMENTS FOURRÉ & RHODES**

Société Anonyme  
Capital 250.000.000 de fr.

Siège social :  
20, r. de Chazelles, Paris-17<sup>e</sup>  
Tél. : WAGram 17-91



**TRAVAUX  
PUBLICS**

**BÉTON  
ARMÉ**

**PONTS - BARRAGES**

**Bâtiments industriels**

**Centrales thermiques  
et hydro-électriques**



AGENCES : ALGER  
B.P. 812 TUNIS R.P.  
CASABLANCA  
BUREAU : TOULOUSE

**COMPAGNIE PARISIENNE DES ASPHALTES**

FONDÉE EN 1877

**39, rue de Liège — PARIS**

R. C. 3148

Tél. Europe 61-30 et 61-31

**USINES**

DUNKERQUE - PANTIN - GRAND-QUEVILLY - MONTARGIS - LE COTEAU  
(Nord) (Seine) (Seine-Maritime) (Loiret) (Loire)

PRODUITS POUR ROUTES

**GOUDRON -- GOUDRON BITUME -- ÉMULSIONS**

**T** RÈS JUSTES  
RÈS PRÉCIS  
RÈS SENSIBLES  
**TRAYVOU**  
APPAREILS DE PESAGE  
MACHINES D'ESSAI  
POUR TOUS MATÉRIEAUX

SIÈGE SOCIAL ET USINE : 7, rue Camille Chardin  
LA MULATIERE (Rhône)

AGENCES : PARIS - LYON - MARSEILLE - BORDEAUX

**Travaux Publics Etab<sup>ts</sup> ROGER GOULON**

Société Anonyme  
au Capital de 70 Millions

MAISON FONDÉE EN 1908

**Constructions  
Métalliques**

SIÈGE SOCIAL : 11 bis, Av. Mac-Mahon - PARIS (17<sup>e</sup>)  
Tél. : ETOILE 65.58

**Usine à PONT-DU-CHATEAU** (Puy-de-Dôme)  
Embranchement particulier S. N. C. F.  
Télé : 70 et 73

# 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°)** - Tél. ELYsées 64-12

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

**L'**amélioration et le développement du Réseau Routier, en France comme en Union Française, exigent l'intervention de techniciens hautement qualifiés et expérimentés.

L'Industrie Routière offre donc aujourd'hui aux jeunes ingénieurs une profession où l'intérêt technique s'allie avantageusement à de belles perspectives d'avenir.

Les Ingénieurs de la Société Routière Colas, seraient heureux de voir de nombreux camarades se joindre à eux et profiter de ces perspectives.

Téléphoner : Elysées 39-63  
 R. SAINT-PIERRE



CHAVANE - PARIS

## DYNAMITES

FABRIQUES  
 SPÉCIALEMENT  
 PAR :  
 LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES EXPLOSIFS

POUR

DAVEY-BICKFORD SMITH & C<sup>IE</sup>



ETABLISSEMENTS  
 DAVEY-BICKFORD - SMITH & Co  
 6, rue Stanislas-Girardin, ROUEN (S.-M.)  
 Tél. : 71-06-72

TOUS ACCESSOIRES DE TIR  
 pour mines, carrières,  
 travaux publics

NOS TECHNICIENS  
 sont à votre disposition pour  
 étudier votre problème.

120 années d'expérience

## Société Routière du Midi

S. A. au Capital de 34.080.000 francs

Siège Social : 11, cours de Verdun -- LYON

Direction des Exploitations : Rue Rolland -- GAP (H.-A.)

Entrepôts : Chemin du Pignonnet -- AIX-EN-PROVENCE

ÉMULSIONS DE BITUME  
 MATÉRIAUX ENROBÉS  
 REVÊTEMENTS SUPERFICIELS  
 Tous Travaux Routiers et Urbains

## Entreprise de Travaux Publics et Bâtiments Edmond SCHNITZLER

S.A. au Capital de 25.000.000 de frs

SIÈGE SOCIAL

THONVILLE (Moselle) - 36, Route de la Briquerie

Téléph. : 181 et 381

CONSTRUCTIONS DE ROUTES - PONTS ET  
 VOIES FERRÉES & REVÊTEMENTS SPÉCIAUX -  
 ASSAINISSEMENTS - GROS TERRASSEMENTS -  
 TOUS TRAVAUX DE GÉNIE CIVIL - BÉTON ARMÉ

## CHASSE-NEIGE MODERNE

(Système L. BAUCHON)

ETRAVES, LAMES BIAISES  
 TRIANGLES REMORQUÉS SUR ROUES  
 à commandes pneumatiques ou hydrauliques

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS DURAND  
 Rue Raspail -- GRENOBLE -- Tél. : 22-86

**ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS**

**J. PASCAL & Fils**

19, Rue Augereau - GRENOBLE - Téléph. : 44-87-82 et la suite

Béton armé et Précontraint

Routes — Viaducs — Ouvrages d'Art

Travaux hydrauliques — Pistes d'envol

**SERVICE DES POUDRES**

**POUDRES ET EXPLOSIFS DE MINES**

PRODUITS CHIMIQUES DE BASE

Hydrazine et dérivés

Méthylamines et dérivés

Pentaérythrite

Hexaméthylène tétramine

**NITROCELLULOSES INDUSTRIELLES**

**DIRECTION DES POUDRES**

12, Quai Henri-IV -- PARIS-IV<sup>e</sup>

Tél. ARC. 82-70



**... Au Service  
de la Route  
et de l'Automobile**



**CONSTRUCTIONS METALLIQUES**

**E<sup>ts</sup> ROUMEAS & C<sup>ie</sup>**

**EPERNAY (Marne)**

Téléphone : 7.96

B. P. 43

*Pont sur la Marne à Mareuil-sur-Ay*

# FRANÇOIS BERNARD

50, Rue Nicolas-Leblanc à LILLE

Téléph. : 54-66-37, 38 et 39



**UNION COMMERCIALE DU PORPHYRE**

(Lessines - Quenast et Bierghes)

\*\*\*\*\*

**Tous Matériaux de viabilité :**  
**MACADAMS - GRENAILLES - SABLES**  
 ETC...

*Livraisons rapides pour toutes quantités  
 par eau, fer et route*

ENTREPRISE

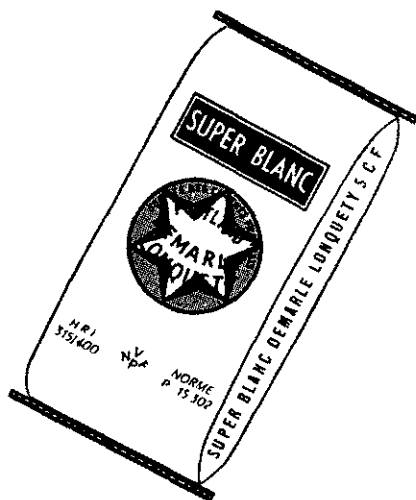
## BOURDIN & CHAUSSE

S. A. au Capital de 103.500.000 frs

**Saint-Joseph**  
**N A N T E S**  
 Téléph. 410-58



*Terrassements*  
*Construction de routes*  
*Tous enrobés*  
*Cylindrages*  
*Adduction d'eau*  
*Assainissement*



**DEMARLE LONQUET**  
**SOCIÉTÉ DES CEMENTS FRANÇAIS**  
 80 RUE TRITBOUT PARIS (PIGALLE 01-00)

Compagnie Générale      Compagnie Lyonnaise

DES

## GOUDRONS et BITUMES

PARIS

LYON

74-76, rue J.-J. Rousseau      56, rue Victor Lagrange

**TRAVAUX ET FOURNITURES**  
**Goudrons - Asphaltes**  
**Enrobés - Emulsions**

USINES

Persan-Beaumont — Lyon — Valence — Entraigues  
 Nice — Ajaccio — Perpignan — Casablanca

# COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX

52, Rue d'Anjou. PARIS (8°)  
ANJou 51-20

●  
ETUDES ET PROJETS  
Eau potable Eau industrielle  
Assainissement

## EXPLOITATION des SERVICES DE DISTRIBUTION D'EAU

●  
AFFERMAGE  
CONCESSION  
GÉRANCE

**PIEUX CAISSONS**  
à haute capacité de charge  
jusqu'à 1,50 m. de Ø  
à travers  
tous terrains  
tous obstacles

LE SPÉCIALISTE DU SOL

**SOLETANCHE**  
ENTREPRISE DE FONDATIONS ET TRAVAUX HYDRAULIQUES

Pieux  
Sondages  
Injections  
Congélation  
Consolidations  
Rabattements  
de nappe  
Béton Prepakt

PARIS, 17° — 7, rue de Logelbach - CAR. 65-73  
Agences à LYON - AIX-EN-PROVENCE - RABAT - ALGER

# BALISES TOPOGRAPHIQUES et BORNES de REPÉRAGE

Breveté S.G.D.G.



2, RUE DE LA VANNE  
MONTRouGE (Seine) - ALÉ. 91-92

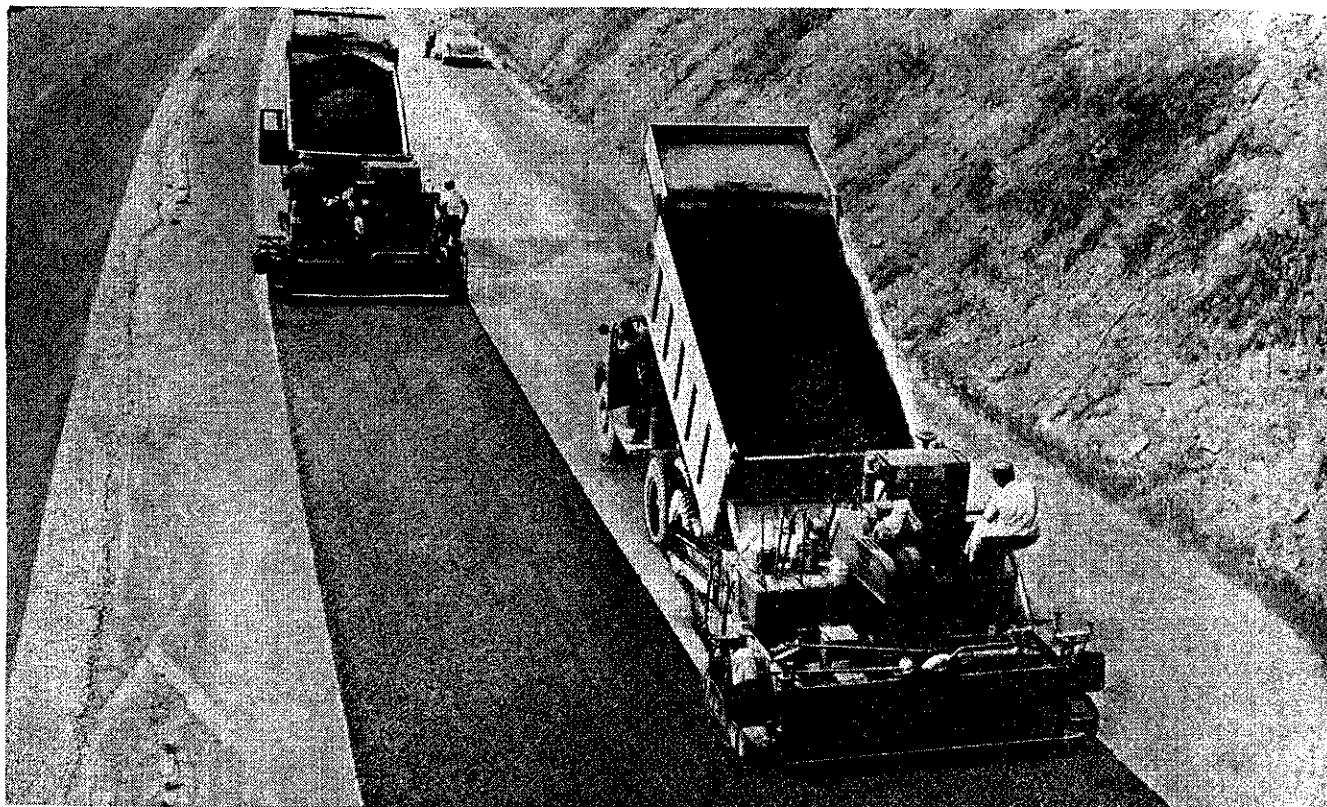
- STABLE
- LÉGÈRE
- RÉSISTANTE
- ÉLÉMENTS STANDARD
- TRANSPORT sous faible volume
- MONTAGE rapide sans outil
- HAUTEUR variable 3, 6, 9, 12 mètres
- VOYANTS à facettes réfléchissantes
- REPÉRAGE à grandes distances
- CENTRAGE au sol permettant la mise en station d'un appareil topographique
- ÉCHELONS amovibles pour accès aux plateformes facilitant l'observation lointaine
- BALISAGE : pistes, chemins de fer, routes, pipelines, adduction d'eau, transport d'énergie frontières, parcelles, concessions de grandes surfaces (mines, pétrole, recherches géologiques, etc...) signaux géographiques points géodésiques, repères au sol sur photos aériennes, etc...
- PILOTAGE : fluviaux et portuaires

BALISE DE 9 mètres

BORNE AU SOL

BALISE DE 6 mètres

SERVICE, POSE ET ENTRETIEN — TOUTES REGIONS — TOUS PAYS



## Tous les travaux de revêtement avec le Finisseur B-G 879 B

Il n'y a pas de limite aux travaux qui peuvent être confiés au finisseur Barber-Greene. Il les entreprend tous, et facilement; voici pourquoi :

**Vitesse de pose inégalée :** Le Finisseur Barber-Greene répand n'importe quel mélange aussi vite que toute autre machine actuellement en service. La seule limite à cette vitesse est imposée par les considérations de qualité de la surface.

**Traction positive :** Un finisseur doit obéir aux commandes de traction et de direction en poussant de lourds camions sur des pentes raides, sur terrains mous ou glissants. Ce contrôle est assuré par le montage sur chenilles du Barber-Greene.

**Plus grande facilité de manœuvre :** la longueur hors-tout réduite et le montage chenilles économisent du temps précieux en manœuvres rapi-

des et demi-tours, même dans les rues étroites ou les espaces restreints.

**Simplicité de commande :** l'opérateur jouit d'une vue dégagée du déchargement des camions, du niveau de la répartition des matériaux, et du revêtement terminé.

**Economie de temps :** grâce à la trémie de réception qui est assez large pour les changements rapides de camions et les déchargements faciles, sans pertes. Cette trémie est munie d'un dispositif d'alimentation automatique, ce qui supprime le pelletage manuel.

**Service et pièces détachées disponibles partout :** dans le monde entier, le service et les pièces détachées d'origine Barber-Greene sont à la disposition des utilisateurs dans les délais très courts.

Consultez votre distributeur

# Barber-Greene



### DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS

FRANCE METROPOLITAINE S. T. I. M. E., 23, rue Boissière, Paris 16<sup>e</sup>  
 CAMEROUN SOCIETE D'EQUIPEMENT POUR L'AFRIQUE, Douala B. P. 113  
 ALGERIE Etablissements G. MUSSO, 1, rue Nungesser-et-Coli, Alger  
 A. O. F. MANUTENTION AFRICAINE, Abidjan B. P. 1299 - Dakar B. P. 173  
 Conakry B. P. 336 - Bamako B. P. 143 - Niamey B. P. 136  
 MADAGASCAR SOCIMEX Antanimena, Tananarive B. P. 83  
 MAROC SOCOPIM, 9 à 21, rue d'Audenge, Casablanca  
 TUNISIE Etablissements G. MUSSO, 1, rue Hannon, Tunis  
 A. E. F. SOCIETE COMMERCIALE DU KOUILOU-NIARI Tchad, Oubangui et Moyen-Congo  
 HATTON et COOKSON, Gabon



ETABLISSEMENTS

# KUHLMANN

11, RUE DE LA BAUME -- PARIS (8<sup>e</sup> Arr')

*Ponts et Chaussées :*

**SILICATES POUR TRAVAUX SOUTERRAINS  
ET PEINTURES - LITHOPONE -**

*Mines :*

**PRODUITS DE FLOTTATION : XANTHATES  
SULFURE DE SODIUM - SULFHYDRATE DE  
SOUDE - SULFURE DE CARBONE - ALCOOLS  
SILICATES -**

## dynamites

- **exploseurs - accessoires de tir**

- **toutes études d'abattage**

# NOBEL-BOZEL

S. A. au Capital de 3.588.000.000 de Frs  
Siège Social : 67, Bd Haussmann - Paris 8<sup>e</sup> - Tél. : ANJou 46-30

# 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<sup>e</sup>)** - Tél. ELYsées 64-12

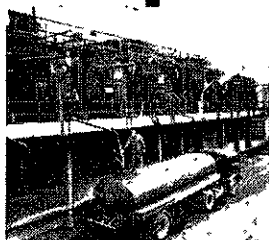
Aménagements hydroélectriques — Centrales thermiques  
 Constructions industrielles — Ouvrages d'art  
 Travaux de Ports — Reconstruction — Béton précontraint



Produit National  
 constamment  
 à votre portée  
 le **GOUDRON**  
 issu de la houille

## Le meilleur produit pour :

- revêtement des routes
- étanchéité des bâtiments, terrasses, conduites d'eau, etc...
- hydrofugation des papiers et emballages,
- carton goudronné pour constructions provisoires,
- livraison en toutes quantités par wagons ou camions-citernes,
- livraison sur spécifications particulières,
- goudron spécial pour béton goudronneux.



Versement du goudron  
 dans un camion-citerne  
 à l'Usine du Gaz de France.

c'est un produit

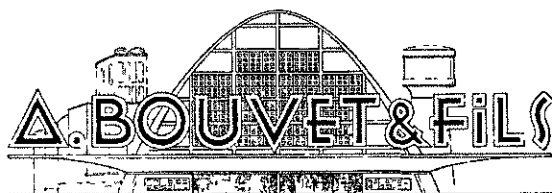
**GAZ**  
 DE FRANCE

Adressez vos commandes à :

PARIS - Direction Commerciale du Gaz de France - Service des Dérivés de la Houille, 23, rue Philibert-Delorme (17<sup>e</sup>). Tél. WAG. 55-39.

ou au Centre Autonome de Traitement des Goudrons et Benzols (C.A.T.G.B.), 6, rue Condorcet, Paris - Tél. TRU. 73-00 et LAM. 82-00.

LYON - 5, Place Jules-Ferry - Tél. 52-54-11.



Société à responsabilité limitée. Capital 44.318.000 francs

50, rue de DOULLENS - **ARRAS** Tél. : 16 58 - 16 59

Chèques Postaux LILLE 25.855 R. C. Arras 18.378 B

**BÉTON ARMÉ**  
**BATIMENTS - TRAVAUX PUBLICS**

**CHAUFFAGE** - Conditionnement des locaux industriels. Chauffage par panneaux (Syst. Crittall, breveté S.G.D.G.).

**TUYAUTERIES INDUSTRIELLES** - Distribution de chaleur à distance (eau surchauffée, vapeur). Compensateurs de dilatation.

**CHAUDRONNERIE** - Chaudières, Aérothermes, Réchauffeurs d'eau, Acier inoxydable, Cuisines mixtes à vapeur pour collectivités.

**INFRA-ROUGE** - Séchage et Cuisson procédés DUFT brevetés S.G.D.G.

**DIVISION CHAUFFAGE ET CHAUDRONNERIE**  
**DES FORGES D'AUDINCOURT (Doubs)**

AGENCES : Paris, Lyon, Lille, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Rouen, Nantes, Metz, Casablanca



**légère...**

**mais**

**SÉRIEUSE**

Yves Bégin



**la plaque ondulée  
amiante - ciment**

**everite**

**everitube**

S.A. CAPITAL 1.250.000.000 F - 6, Bd. DES CAPUCINES - PARIS 9<sup>e</sup> - TEL. OPERA 56-53

---

**ENTREPRISE  
GAGNERAUD  
PÈRE & FILS**

S.A.R.L. au Capital de 100.000.000 de Frs

7 et 9, Rue Auguste-Maquet

— PARIS XVI<sup>e</sup> —

TÉL. AUTEUIL 07-76  
et la suite

FONDÉE EN 1886

---

*Travaux Publics*

*Terrassements*

*Béton armé - Bâtiments*

*Viabilité Routes*

*Revêtements bitumineux*

*Briqueterie*

*Exploitations de Carrières*



BUREAUX

Le Havre (Seine-Maritime)

Valenciennes — Denain

Maubeuge (Nord)

Recques-sur-Course (Pas-de-Calais)

Casablanca (Maroc)

Buenos-Aires (République Argentine)

**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

Jointes « 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

Compagnie Générale

Compagnie Lyonnaise

DES

**GOUDRONS et BITUMES**

PARIS

LYON

74-76, rue J.-J. Rousseau 56, rue Victor Lagrange

---

**TRAVAUX ET FOURNITURES**

**Goudrons - Asphaltes**

**Enrobés - Emulsions**

---

USINES

Persan-Beaumont — Lyon — Valence — Entraigues  
Nice — Ajaccio — Perpignan — Casablanca

le



# type Ponts et Chaussées

un matériel spécialisé pour les entreprises de travaux publics et les Ponts et Chaussées.



Moteur Diesel - 35 cv. - 3 cylindres, refroidi par air  
Bloc agriroute à 12 rapports étagés de  
0,700 Km/h. à 22 Km/h.

Embrayage double effet.

Prises de forces indépendantes.

Blocage de différentiel.

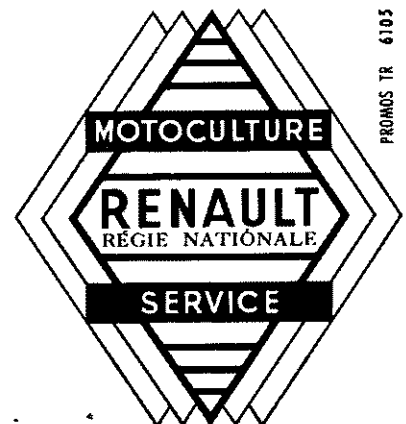
Centrale hydraulique permettant d'actionner  
le relevage des outils et un verin séparé, etc...

Le D 35 type Ponts et Chaussées est conforme au PLAN NATIONAL et bénéficie  
de la garantie RENAULT (pièces et main-d'œuvre gratuites, pendant 6 mois)

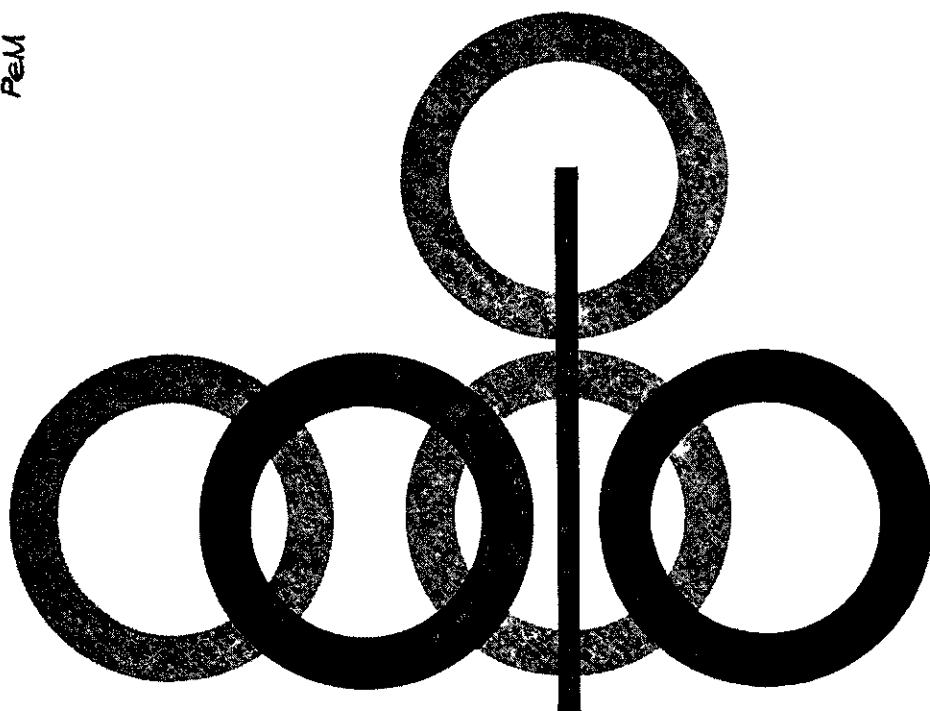
Une gamme étendue de matériels spécialisés a été  
retenue après essais prolongés : balayeuses, bennes,  
élévateurs, épareuses, excavatrices, fardiers,  
faucheuses de voirie, gyrobroyeurs, pelleuses-chargeuses,  
pincés à grumes, pousse-wagons, remorques-citernes,  
rotavators, rouleaux à cylindres vibrants, motorgraders,  
scrapettes, semi-remorques, tailleuses de haies,  
tarières, treuils, etc.

t r a c t e u r s  
**RENAULT**

les tracteurs RENAULT ont obtenu le GRAND PRIX à l'exposition universelle de BRUXELLES



PROMOS TR 6105 B1 S

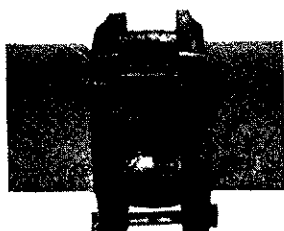


## les tuyaux Éternit pour canalisations sous pression

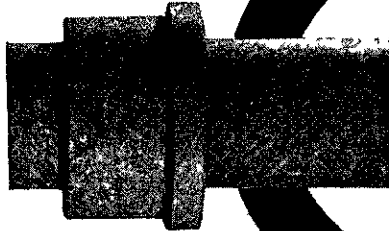
De pose facile,  
assemblés  
par joints souples  
GIBAULT ou SIMPLEX,  
ils sont adaptés  
aux pressions de service.

Leurs parois lisses  
empêchent les adhérences  
et ils résistent  
aux agents agressifs  
du sol et  
des fluides transportés.

JOINT GIBAULT



JOINT SIMPLEX



DOCUMENTATION SUR DEMANDE  
ÉTERNIT S.A. - PROUVY (NORD)

Amicale d'entraide aux Orphelins

des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

# ENQUÊTE

---

Nom et prénom : .....

Adresse : .....

Grade et affectations actuels : .....

Age : .....

Date du mariage : .....

Date de la naissance du 1<sup>er</sup> enfant .....

ou (si celle-ci est postérieure) date d'entrée dans le corps :.....

Nombre d'enfants à charge :.....

Regrettez-vous de ne pas adhérer à l'Amicale ? (1) .....

Dans le cas où votre adhésion deviendrait possible, accepteriez-vous de verser à l'Amicale le rappel d'une partie des cotisations arriérées ? (2)

.....

---

(1) Inutile de préciser les motifs d'une réponse négative éventuelle.

(2) Cette réponse ne comporte aucun engagement de votre part : aucune indication précise ne peut être donnée sur le mode de calcul de l'arriéré à verser mais il est certain que ce rappel ne sera jamais supérieur à 3 années de cotisation de solidarité.



ENTREPRISE

**BOURDIN & CHAUSSE**

S. A. au Capital de 103.500.000 frs

**Saint-Joseph  
N A N T E S**  
Téléph. 410-58*Terrassements**Construction de routes**Tous enrobés**Cylindrages**Adduction d'eau**Assainissement*

ENTREPRISES

**CAMPENON-BERNARD**

Société anonyme au Capital de 756.000.000 de frs

**42, Avenue FRIEDLAND - PARIS (8<sup>e</sup>)**

Tél. : CAR. 10-10 et WAG. 65-53

❖

**Travaux Publics  
et Privés**

❖ ❖

TRAVAUX HYDRAULIQUES

TRAVAUX MARITIMES - OUVRAGES D'ART

TRAVAUX SOUTERRAINS - PONTS - BARRAGES

HANGARS - BATIMENTS INDUSTRIELS

USINES - IMMEUBLES

❖

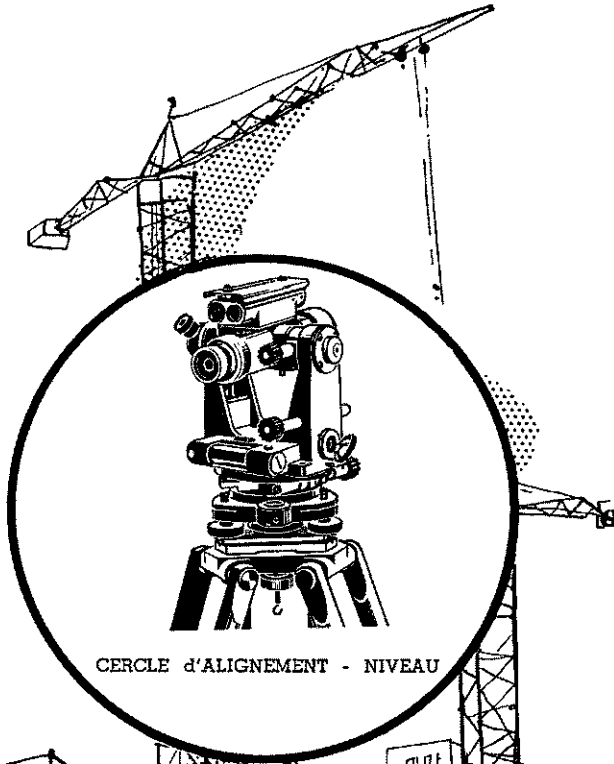
**Constructions en Béton précontraint  
Procédés Freyssinet**

Chasse-Neige

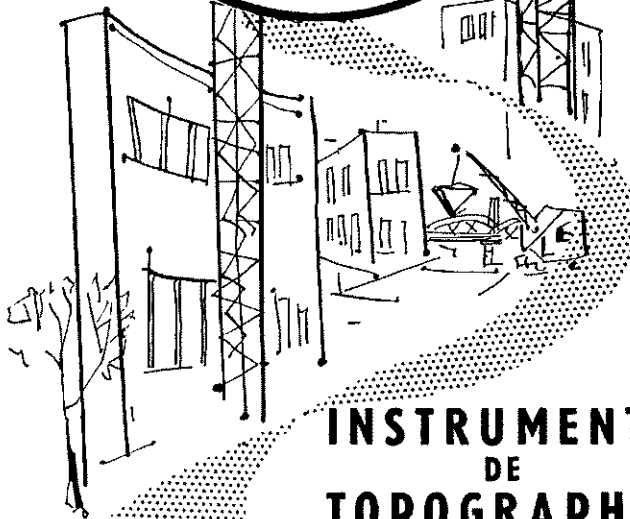
**TURBOJET**

Brevets L M V





CERCLE d'ALIGNEMENT - NIVEAU



**INSTRUMENTS  
DE  
TOPOGRAPHIE**

**SLOM  
PARIS**

Pour FRANCE et ALGÉRIE :  
**SOCIÉTÉ DES LUNETIERS, 6, Rue Pastourelle - PARIS-3<sup>e</sup>**  
Tél. : TUR. 72-50

Pour l'ÉTRANGER :  
**SOCIÉTÉ D'OPTIQUE ET DE MÉCANIQUE DE HAUTE PRÉCISION**  
125, boulevard Davout  
PARIS-20<sup>e</sup> - Tél. : ROQ. 81-85

# SERVICE DES POUDRES

## POUDRES ET EXPLOSIFS DE MINES

PRODUITS CHIMIQUES DE BASE  
Hydrazine et dérivés  
Méthylamines et dérivés  
Pentaérythrite  
Hexaméthylène tétramine

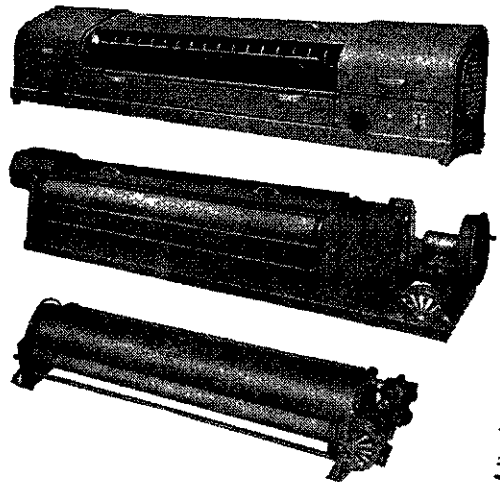
## NITROCELLULOSES INDUSTRIELLES

**DIRECTION DES POUDRES**

12, Quai Henri-IV -- PARIS-IV<sup>e</sup>  
Tél. : ARC. 82-70

### MACHINES A REPRODUIRE LES PLANS A TIRAGE CONTINU

"ROTAREX" permettant les grands débits  
"PRIM" et "BOY" spécialement conçues  
pour les géomètres



40 ANNÉES D'EXPÉRIENCE - 20.000 MACHINES EN SERVICE

DEVIS ET RÉFÉRENCE SUR DEMANDE

**LA VERRERIE  
SCIENTIFIQUE**

12 av. du Maine Paris XV<sup>e</sup> Tél. Littré 90-13



**TUYAUTERIES  
INDUSTRIELLES**

**STÉ J.-F. BOCCARD**

Capital 175 000 000 de frs

158, route de Vaulx - **VILLEURBANNE**

Téléph. : 84.83.08 (lignes groupées)

**PRÉFABRICATION EN ATELIER**

Nombreuses Références sur chantiers

**CENTRALES THERMIQUES - BARRAGES**

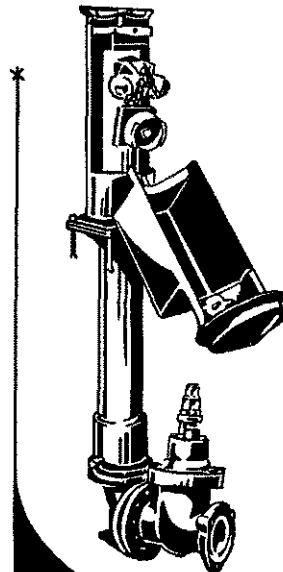
**INDUSTRIES DIVERSES**

**STATIONS DE STOCKAGE DE LIANTS**

**DÉPÔTS D'HYDROCARBURE**

**FONDERIES V<sup>VE</sup> BAYARD & FILS**

71 RUE DE LA BUIRE / LYON



MATERIEL D'ADDUCTION  
ET DE DISTRIBUTION D'EAU

Robinets-vannes - Bouches  
et Poteaux d'incendie  
Bornes fontaines - Clapets  
Ventouses - Robinetterie et  
accessoires de branchement

EQUIPEMENT  
DE RESERVOIRS

Robinets à flotteur  
Soupapes de vidange  
Garnes etanches  
Crâpines

BUREAUX ET USINES  
208, AVENUE DE PRESSENSÉ  
B. P. 41 VÉNISSIEUX (RHONE)  
TÉL. PA-75 41

**ENTREPRISES ALBERT COCHERY**

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 770.000 000 DE FRANCS

SIÈGE SOCIAL : 6, rue de Rome - PARIS (8<sup>e</sup>)

Téléph. : EUROPE 31-87  
(8 lignes groupées)

Télégrammes  
SUPERACCO PARIS



**GOUDRONS RECONSTITUÉS**

**GOUDRONS SPÉCIAUX  
POUR ROUTES**

**TARMACADAM DE LAITIER**

**ÉMULSIONS DE GOUDRON  
ET DE GOUDRON BITUME**

**MATÉRIAUX ENROBÉS  
SPÉCIAUX POUR TROTTOIRS**

**BÉTONS BITUMINEUX**

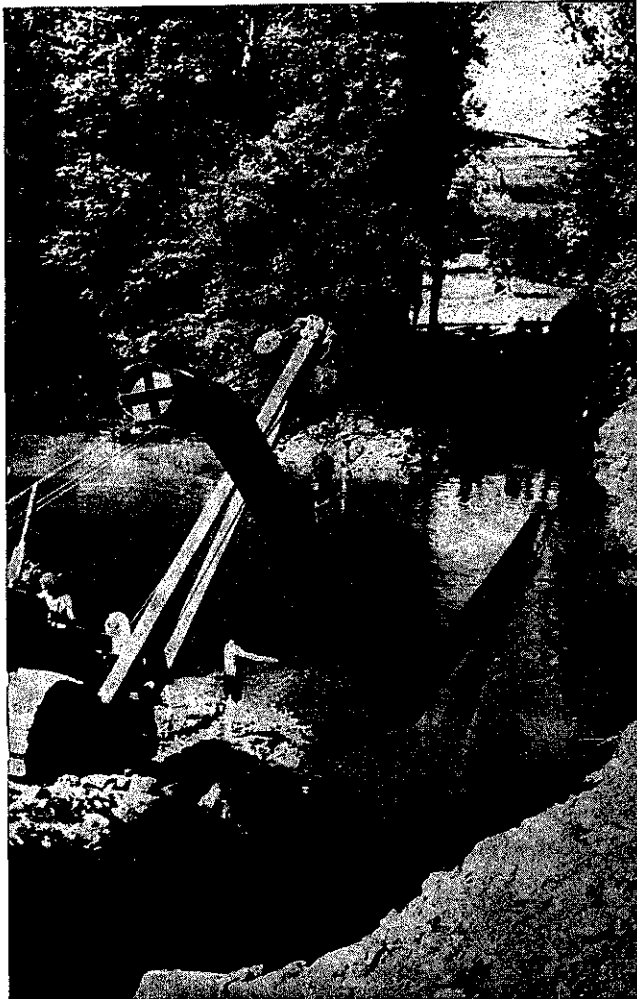
**CONSTRUCTION & ENTRETIEN DE CHAUSSÉES - PISTES D'ENVOL**

# TUBES EN ACIER

pour canalisations souterraines  
d'**EAU** et de **GAZ**

## AUTRES FABRICATIONS :

Candélabres en Acier —  
Poteaux de Lignes en Acier



# S.T.E.C.T.A.

103, Rue La Boétie

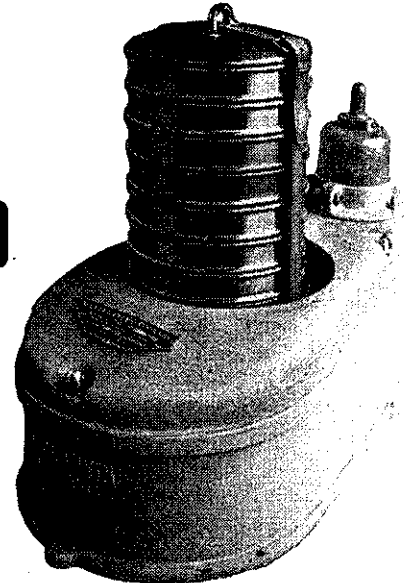
PARIS-8°

ELYsées 97-41

POUR VOS ESSAIS  
CONTRÔLES  
ANALYSES  
GRANULOMÉTRIQUES

## roto-lab

à chocs  
verticaux



Tamiseuse pour calibrage des grains fins ou poudres. Jusqu'à 12 classifications simultanées. Mailles de 0,04 à 6 mm. Tamis AFNOR ou autres normalisations.

La supériorité de la ROTO-LAB sur tous autres systèmes comparables réside dans la combinaison de 2 mouvements : Mouvement giratoire à trajectoire complexe dans un plan horizontal répandant les grains ou poudres sur toute la surface des tamis de manière à leur donner le maximum de chances de se présenter au-dessus d'une maille. Chocs verticaux périodiques de bas en haut éjectant les grains coincés dans les mailles et nettoyant automatiquement les tamis.

Également

## roto-test

pour produits  
gros

Des centaines de références  
en toutes Industries et  
Administrations.

**E<sup>TS</sup> G. CHAUVIN**  
S.A.R.L. GRENOBLE

Constructeur-Spécialiste depuis 1930  
Rue Alfred de Vigny - Tél : 4471-84