

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIEGE SOCIAL
ECOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
28, Rue des Saints Peres, PARIS

SOMMAIRE

ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE ET TOURNEES DU P.C.M. EN 1950	1	NOTES TECHNIQUES :	
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. :		Le béton précontraint dans le Département de la Seine-Inférieure	11
Séance du 23 août 1949 (rectificatif)	2	Pont du Port d'Agres sur le Lot	14
Séance du 11 octobre 1949	2	ASSOCIATION FRANÇAISE DES PONTS ET CHARPENTES	19
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES :		BIBLIOGRAPHIE	16
Séance du 11 octobre 1949	4	LES SYNDICATS D'INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES :	
LES COMMISSIONS DEPARTEMENTALES D'ECONOMIES	6	Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées	20
LES POSTES D'INGENIEURS DANS LES TERRITOIRES D'OUTRE-MER	6	Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées	20
ASSURANCE COLLECTIVE EN CAS DE DECES par l'intermédiaire de la Fédération des Mutuelles de Fonctionnaires	8	OFFRES DE POSTES	21
AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES	9	DISTINCTIONS HONORIFIQUES	21
LISTE DES MEMBRES DES CORPS DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES :		NAISSANCES, FIANÇAILLES, MARIAGES, DECES	22
Ponts et Chaussées : additif	10	MOTS CROISES :	
Mines : rectificatif	10	Bases Aériennes	23
		PAIEMENT DES COTISATIONS :	
		Avis très important	24
		MEMENTO	24



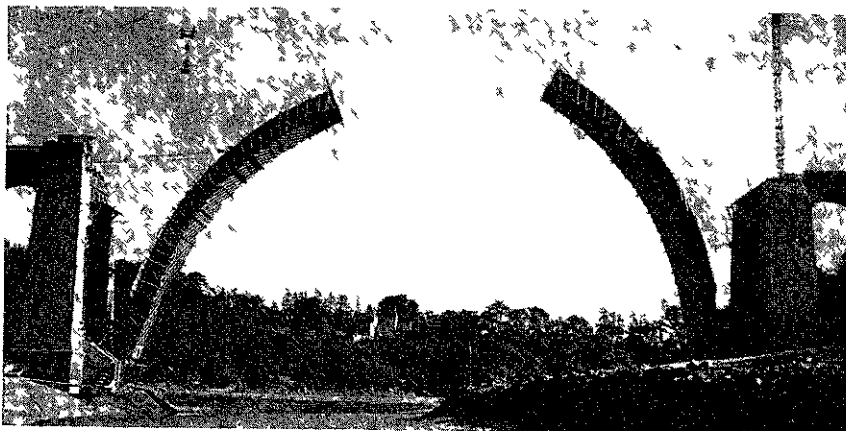
VIADUC DE LESSART
sur la Rance



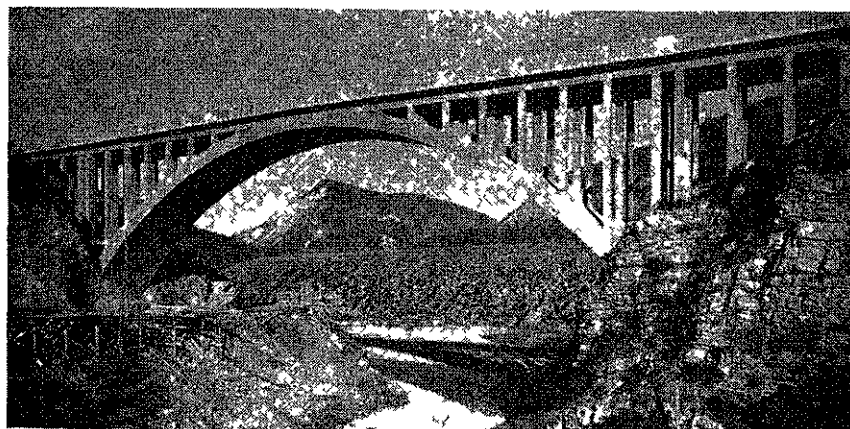
1 Arche de 84^m d'ouverture



S. N. C. F.
Région Ouest



4 Août 1949 — Rabattement du Cintre



PONT de la R. N. 207
St-ANDRÉ DES ALPES
sur le Verdon
(Barrage de CASTILLON)



Ouverture 62^m



Electricité de France
et
P^{te} et Ch^{se} des Basses-Alpes



Décembre 1948 — Ouvrage terminé

CONSTRUCTIONS EDMOND COIGNET

39, Rue Washington — PARIS-VIII^e. — Tél. ÉLY. 67.41

PONT DE BELLEGARDE
sur le Rhône

R. N. 508



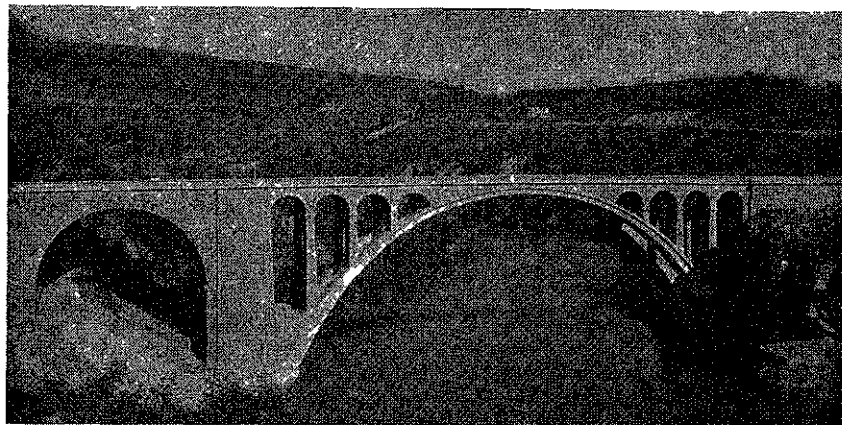
Ouverture 79^m



Ponts et Chaussées
de la Haute-Savoie



Avril 1949
Ouvrage terminé



ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

BULLETIN DU P. C. M.

SECRETARIAT RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères
PARIS-VII^e

Téléphone : LITré 93.01

SECRETARIAT ÉDITION

254, rue de Vaugirard
PARIS-XV^e

Téléphone : VAUgirard 56.90

Assemblée Générale annuelle et Tournées du P. C. M. en 1950

Le Comité du P.C.M. vient de fixer au Dimanche 5 mars prochain la date de l'Assemblée Générale Ordinaire Annuelle du P.C.M. pour 1950. Elle sera suivie du dîner traditionnel.

Cette Assemblée Générale serait précédée, la veille, d'une tournée dans la Région Parisienne ; cette tournée, qui serait effectuée dans la journée du samedi 4 mars, aura vraisemblablement pour objet la visite des importants travaux en cours à Rouen.

La tournée traditionnelle de printemps vient d'être mise à l'étude ; deux projets ont été retenus :

— tournée en Espagne, à effectuer au début de mai ;

— tournée en Hollande, dans le courant de juin.

Suivant celui de ces deux projets qui sera retenu, la tournée annuelle sera précédée ou suivie d'une tournée de deux jours au maximum consacrée à la visite des travaux de l'aménagement du Rhône entre Donzère et Mondragon.

Tous renseignements et indications utiles seront donnés en temps voulu par le Bulletin du P.C.M.

Nous signalons dès à présent que, pour le renouvellement annuel du tiers sortant du Comité, les Délégués ci-après sont sortants :

Section PONTS et CHAUSSÉES

DÉLÉGUÉS GÉNÉRAUX

MM. BRINGER, CASSARD et MORISSON, (tous trois rééligibles) ;

DÉLÉGUÉS DE GROUPE

Groupe de Paris .. M. MONNERET (rééligible) ;
Groupe de Lyon .. M. ROQUES (rééligible) ;
Groupe du Mans ... M. LORIFERNE (non réélig.) ;
Groupe de Marseille M. COUTEAUD (rééligible) ;
Groupe de Bordeaux M. RENOUX (non rééligible) ;
Groupe d'Amiens . M. CAUDRELIER-BÉNAC (réélig.)

Section MINES

MM. DAUVERGNE et FISCHESSE, (tous deux non rééligibles).

Nous rappelons que la composition actuelle du Comité du P.C.M. est la suivante :

BUREAU DU COMITÉ DU P.C.M.

MM. BRINGER, Président ;
BUTEAU, DAUVERGNE et GUERBIGNY, Vice-Présidents ;
DURAND-DUBIEF, Secrétaire ;
FISCHESSE, Secrétaire-Adjoint ;
COURBON, Trésorier.

Section PONTS et CHAUSSÉES

Bureau :

MM. BRINGER, Président ;
BUTEAU et GUERBIGNY, Vice-Présidents ;
DURAND-DUBIEF, Secrétaire.

Délégués Généraux :

MM. BOUZOD, BRINGER, BUTEAU, CASSARD, CURET, GUEYDON DE DIVES, MACAREZ, MORISSON, PELISSONNIER et SAINT REQUIER.

DÉLÉGUÉS DE GROUPE

MM. COR, COURBON, DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY, MARTIN, MONNERET (Paris) ;
CAUDRELIER-BÉNAC (Amiens) ;
CARPENTIER (Nancy) ;
ROQUES (Lyon) ;
COUTEAUD (Marseille) ;
CHAMPSAUR (Toulouse) ;
RENOUX (Bordeaux) ;
CACHERA (Orléans) ;
LORIFERNE (Le Mans) ;
JACQUINOT et BARBET (Afrique du Nord) ;
DORCHE (Colonial) ;
LEGRAND (Ingénieurs Elèves).

Section MINES

Bureau :

MM. DAUVERGNE, Président ;
SAMUEL-LAJEUNESSE, Vice-Président ;
FISCHESSE, Secrétaire.

Membres :

MM. ACHILLE, DAMIAN, DAUVERGNE, FISCHESSE, JEAN, LEPRINCE-RINGUET, SAMUEL-LAJEUNESSE, SCHNEIDER et VINÇOTTE.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Mardi 23 Août 1949

RECTIFICATIF

Au § 7 (Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées), il faut lire :

M. le Président indique au Comité que le projet de statut présenté par l'Administration au Comité Technique Paritaire (Direction du Personnel) du 26 juillet dernier n'a été adopté que par les représentants de l'Administration, tous les représentants du personnel, suivant ceux des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, s'étant abstenus. Nos Délégués...

Au § 8 (Statut des Ingénieurs des T.P.E.), au dernier alinéa, il faut lire :

La discussion sur ce point, dans laquelle interviennent notamment MM. LESIEUX et CHAMPSAUR, fait apparaître une extrême réserve du Comité, qui laisse le soin, en définitive, à M. CACHERA de poursuivre son rôle de rapporteur, en tenant compte des éléments de la discussion.

Séance du Mardi 11 Octobre 1949

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mardi 11 octobre 1949, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

Étaient présents : MM. BRINGER, Président, BUTEAU, DAUVERGNE et GUERBIGNY, Vice-Présidents, DURAND-DUBIEF, Secrétaire, FISCHESSE, Secrétaire-adjoint, COURBON, Trésorier, ARMENGAUD, (représentant M. JACQUINOT), BOUZOU, CACHERA, CAUDRELIER-BENAC, CASTRES-SAINT-MARTIN, CHAMPSAUR, COR, COUTEAUD, CURET, DAMIAN, GUEYDON DE DIVES, MARTIN, MONNERET, MORISSON, PÉLISSONNIER, RENOUX, ROQUES et SAINT-REQUIER, Membres.

Absents excusés : MM. ACHILLE, CARPENTIER, DORCHE, JACQUINOT, LORIFERNE et SCHNEIDER, Membres.

Assistaient à la séance : MM. BRUNOT et DURRIEU.

La séance est ouverte à 9 heures 30.

1°) ADOPTION DU P. V. DE LA PRÉCÉDENTE SÉANCE.

Sous réserve de la rectification de quelques erreurs typographiques, le Comité adopte le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 23 août 1949.

2°) ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ET TOURNÉES EN 1950.

Après discussion et explications fournies par M. COR, Chef de l'Équipe Tournées, le Comité décide que :

— l'Assemblée Générale Ordinaire du P.C.M. pour 1950 aura lieu le dimanche 5 mars prochain, à 14 heures ;

— cette Assemblée Générale sera précédée d'une tournée à Rouen, qui s'effectuera dans la journée du samedi 4 mars ;

— elle sera suivie d'un dîner, qui sera servi le dimanche soir 5 mars, à 20 heures ;

— l'Équipe Tournées étudiera et présentera au Comité, pour sa prochaine réunion, un avant-projet pour la tournée habituelle de printemps, soit en Espagne, soit en Hollande ; en outre, il sera organisé une tournée de deux jours environ pour la visite des travaux de dérivation du Rhône à Donzère-Mondragon ;

— la liste des Délégués sortants pour le renouvellement du tiers du Comité en 1950 est arrêtée comme suit :

Section Ponts et Chaussées :

Délégués Généraux : MM. BRINGER, CASSARD et MORISSON, (tous trois rééligibles) ;

Délégués de Groupe :

Groupe de Paris ... M. MONNERET (rééligible) ;
Groupe de Lyon ... M. ROQUES (rééligible) ;
Groupe du Mans ... M. LORIFERNE (non rééligible) ;
Groupe de Marseille M. COUTEAUD (rééligible) ;
Groupe de Bordeaux M. RENOUX (non rééligible) ;
Groupe d'Amiens ... M. CAUDRELIER-BENAC (réélig.)

Section Mines :

MM. DAUVERGNE et FISCHESSE (non rééligibles)

3°) QUESTIONS SOCIALES.

M. BOUZOU rend compte au Comité que, d'après les derniers contrats pris avec la Société Mutualiste, celle-ci a mené à bonne fin les négociations nécessaires pour souscrire les divers contrats d'assurance décès et invalidité qu'elle envisageait.

Les adhésions seront recueillies à partir du 1^{er} décembre prochain par les Comités Locaux de la Société Mutualiste. M. BOUZOU donne diverses précisions sur ces contrats et le Comité, en en prenant acte, le

charge de préparer, à ce sujet, une note d'information, qui sera insérée, d'autre part, dans le Bulletin du P.C.M.

M. CACHERA signale que de récentes instructions ministérielles ont modifié les modalités de versement du capital-décès aux ayant-droits des décédés ; il pense que ces nouvelles dispositions sont de nature à modifier les prévisions retenues pour l'organisation d'une Société de Secours aux familles des Camarades décédés prématurément.

Le Comité décide de demander à l'Equipe Œuvres Sociales de tenir compte de ces indications dans l'étude qu'elle poursuit et de lui faire connaître l'état actuel de ses travaux.

4°) PRIMES DE RENDEMENT.

M. BRINGER fait un commentaire des indications qu'il a adressées, le 14 septembre 1949, aux Délégués de Groupe, au sujet des primes de rendement.

Ces Délégués fournissent au Comité des renseignements sur la situation de cette question dans les divers Départements.

M. DURRIEU attire l'attention du Comité sur la répartition des crédits attribués par le Ministère des Travaux Publics, au titre des primes de rendement de 1949. M. le Président répond qu'il s'agit d'une question d'administration réglée par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, mais qu'il communiquera volontiers toutes indications utiles, sur le mode de calcul adopté, aux Camarades qui le désirent.

Le Comité prend acte de ces diverses indications.

5°) STATUT DES INGÉNIEURS T.P.E.

M. PÉLISSONNIER rend compte de l'étude à laquelle s'est livrée l'Equipe Personnel, sur le projet de statut des Ingénieurs des T.P.E. présenté par les Syndicats d'Ingénieurs T.P.E. Il charge M. CACHERA de donner lecture du projet de note que l'Equipe a établi sur la question et qui contient les observations principales suivantes :

— le changement de titre proposé paraît peu indiqué et la substitution du terme « Circonscription » à celui de « Subdivision » ne semble pas désirable, en raison des confusions auxquelles cette nouvelle appellation pourra donner lieu ;

— tout en se montrant très favorable, si elle est accompagnée d'une modification simultanée des indices de reclassement des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, à une amélioration de ceux des Ingénieurs des T.P.E., le P.C.M. est hostile à la création du grade d'Ingénieur Divisionnaire, dans les conditions envisagées, mais il est favorable à ce qu'un certain nombre d'Ingénieurs des T.P.E. puissent être admis, sui-

vant des règles précises, à la tête d'Arrondissements ;
— quelques suggestions sont à faire au sujet de l'organisation de l'Ecole des Ingénieurs des T.P.E., notamment la séparation des études en deux phases, reliées par un stage pratique.

M. DURRIEU signale qu'en tout état de cause il n'y a pas lieu de faire obstacle à la tentative faite par les Ingénieurs des T.P.E. en vue d'obtenir un relèvement de leurs indices de traitement. Il est décidé que le projet de note sera complété sur ce point.

Après échange de vues, le Comité adopte le projet de note établi par l'Equipe Personnel et décide de l'envoyer à l'Administration Supérieure.

6°) STATUT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

M. BUTEAU rend compte de l'état actuel de la question du statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, notamment en ce qui concerne les prises de contact prévues avec la Direction de la Fonction Publique.

Après discussion, il apparaît au Comité qu'il y a lieu, pour l'instant, de différer ces prises de contact et d'envoyer au Cabinet du Ministre des Travaux Publics une note confirmant la position du P.C.M. et des Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; le Président se chargera de l'établissement et de l'envoi de cette note.

Accessoirement, M. BRUNOT attire l'attention sur certaines particularités relevées dans les statuts du personnel du M.R.U., qui ont paru récemment ; le Comité prend acte de ces indications.

7°) SUPPRESSION DU CORPS DES INGÉNIEURS DES TRANSPORTS.

M. BRINGER donne lecture du projet de décret préparé par l'Administration et portant suppression, à compter du 1^{er} janvier 1950, du Corps des Ingénieurs des Transports, ceux-ci devant être, à cette date, réintégrés dans leur Corps d'origine. Il ne subsisterait plus, à cette date, qu'un Cadre des Transports voué à l'extinction avec la disparition des actuels Ingénieurs des Transports.

M. BUTEAU signale que la Direction de la Fonction Publique a formulé des objections aux dispositions de ce projet (article 5), favorables à l'avancement, dans le Cadre provisoire maintenu, des titulaires actuels des emplois. Il expose les raisons pour lesquelles ces objections ne lui paraissent pas fondées ; ces avancements seront accordés suivant les règles statutaires du Corps des Ponts et Chaussées et le nombre d'intéressés est très faible.

Le Comité adopte ce point de vue et charge M. BUTEAU de le défendre auprès de l'Administration Supérieure.

8) AFFECTATIONS A DES POSTES COLONIAUX.

M. ARMENGAUD expose les raisons pour lesquelles le Ministère de la France d'Outre-Mer n'a pas encore pris position au sujet de la lettre du 12 octobre 1948, par laquelle le P.C.M. a demandé que soient modifiées les modalités suivies pour les affectations des Ingénieurs dans des postes coloniaux. Il résulte des explications données que les affectations peuvent difficilement être indiquées d'avance par le Ministère, car elles dépendent des Gouverneurs Généraux. Les Camarades intéressés par ces postes coloniaux peuvent se mettre en rapport avec ceux-ci, mais rien d'officiel ne peut être fait à ce sujet.

Le Comité, prenant acte de ces indications, décide que le prochain N° du Bulletin du P.C.M. publiera à ce sujet une note que M. ARMENGAUD est invité à préparer.

9°) RECLASSEMENT DES INGÉNIEURS ÉLÈVES

M. BUTEAU fait connaître que les Ingénieurs élèves qui vont entrer en 3^e Année à l'École Nationale des Ponts et Chaussées ont demandé à bénéficier du même reclassement que celui accordé à leurs Camarades de la promotion précédente, qui ont été nommés Ingénieurs Ordinaires à titre provisoire. Une intervention à ce sujet auprès de la Direction du Personnel s'est heurtée à une impossibilité, en raison de l'absence de services de guerre. Cette situation étant commune à tous les Elèves des Grandes Ecoles Civiles, M. BUTEAU suggère une action simultanée des Corps intéressés.

Après discussion, le Comité invite l'Équipe Personnel à étudier cette question, en vue de déterminer les modalités de cette action.

10°) PROPOSITION DE M. ARNOULD.

M. BRINGER donne lecture d'une nouvelle lettre de M. ARNOULD, Ingénieur des Ponts et Chaussées, demandant que le P.C.M. se préoccupe d'étudier l'aménagement d'une organisation permanente pour assurer, aux Ingénieurs du Contrôle, les moyens de garantie et de protection juridictionnelle les plus complets possibles.

Après examen, le Comité décide de maintenir la position qu'il a prise à ce sujet dans sa séance du mardi 5 juillet 1949, la législation actuelle ne justifiant pas l'adoption de la proposition dont il s'agit

11°) RECouvreMENT DES COTISATIONS

M. COURBON, Trésorier, rend compte des dispositions prises pour le recouvrement des cotisations, suivant la décision prise précédemment par le Comité. Il signale qu'un nombre assez important de Sociétaires sont redevables de trois, quatre et même cinq cotisations et propose de leur appliquer les dispositions prévues par l'article 17 du Règlement Intérieur, (mise en demeure, puis radiation).

Après échange de vues, le Comité décide que la liste de ces Sociétaires sera remise aux Délégués de Groupe, en vue d'une dernière démarche auprès des intéressés.

La séance est levée à 12 heures 25, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le mardi 8 novembre 1949, en deux séances, l'une à 9 heures, l'autre à 14 heures 15.

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président.
R. BRINGER.

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

Séance du Mardi 11 Octobre 1949

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le mardi 11 octobre 1949, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

Etaient présents : MM. BRINGER, Président, BUTEAU et GUERBIGNY, Vice-Présidents, DURAND-DUBIEF, Secrétaire, COURBON, Trésorier, ARMENGAUD, (représentant M. JACQUINOT), BOUZOU, CACHERA, CAUDRELIER-BENAC, COR, COUTEAUD, MONNERET, RENOUX, ROQUES et SAINT-REQUIER, Membres.

Absents excusés : MM. CARPENTIER, DORCHE, JACQUINOT et LORIFERNE.

Assistaient à la séance : MM. BRUNOT, René DURAND, ESCOUBÉ et LEROY.

La séance est ouverte à 15 heures.

1°) ADOPTION DU P. V. DE LA PRÉCÉDENTE SÉANCE.

Le Sous-Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 23 août 1949.

2°) COMMISSIONS DÉPARTEMENTALES D'ÉCONOMIES.

M. BRINGER donne lecture de la lettre que le P.C.M.

adressée, le 31 août 1949, au Ministère des Travaux Publics, à propos de la création des Commissions Départementales d'Economies.

Le Sous-Comité prend acte de cette lettre et décide qu'elle sera insérée dans le prochain N° du Bulletin du P.C.M.

3°) INTÉGRATION DU PERSONNEL DES BASES AÉRIENNES.

M. BRINGER donne lecture du projet de lettre au Ministre des Travaux Publics, préparé par M. CACHENA, à la demande du Sous-Comité, au sujet de l'intégration, dans le Corps des Ponts et Chaussées, du personnel des Bases Aériennes ; cette lettre rappelle que le décret paru diffère sensiblement du texte sur lequel le P.C.M. avait donné son accord et signale certaines dispositions anormales de ce décret.

Le Sous-Comité approuve ce texte, après un échange de vues.

4°) INTERVENTIONS AUPRÈS DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

M. BUTEAU rend compte que M. le Ministre de l'Intérieur n'a pu, jusqu'à ce jour, accorder au P.C.M. l'audience que celle-ci sollicitait, pour lui exposer les diverses questions, notamment celle relative à la voirie agricole, soulevées par l'ingérence abusive du Ministère de l'Agriculture dans certains domaines.

Il donne connaissance, à ce sujet, d'un fait, signalé par M. BOUTET, Ingénieur en Chef du Rhône. (refus par l'Agriculture d'une subvention pour achat d'un rouleau compresseur par un Syndicat de Communes, motif pris que les chemins intéressés ne présentaient pas un intérêt agricole), qui renforce la thèse du P.C.M.

Après échange de vues et compte tenu des événements politiques actuels, le Sous-Comité invite M. GUERBIGNY à prendre les contacts nécessaires avec M. DESVIGNES, en vue d'examiner à nouveau l'opportunité et le sens des interventions à faire.

Le Sous-Comité invite également M. GUERBIGNY à voir avec M. LORIFERNE la suite à donner à une lettre de M. LONGDEPAQUIT, concernant le contrôle des travaux subventionnés au titre du Plan d'Equipement National, (Ministère de l'Intérieur).

5°) APPLICATION DE LA LOI DU 29 SEPTEMBRE 1948

M. BRINGER signale une nouvelle offensive des Experts et Ingénieurs Conseils, au sujet de l'intervention des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans l'étude et la direction des travaux des Collectivités locales. Cette offensive s'est traduite par des articles de presse et par une lettre du Syndicat Général des In-

génieurs Conseils, (1, rue Danton à Paris), au Ministre et dont le contenu n'est pas conforme à la vérité; le Président procède à une mise au point à ce sujet.

Après discussion, le Sous-Comité décide qu'un dossier sera constitué par le P.C.M., pour pouvoir répondre avec toute l'efficacité désirable aux Ingénieurs Conseils. Par ailleurs, M. BUTEAU est chargé de faire part à la direction du Personnel du sens de la réponse que le P.C.M. souhaiterait voir donner à la lettre précitée.

6°) LIQUIDATION DE LA RETRAITE DE CERTAINS INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES DU RECRUTEMENT EXCEPTIONNEL.

M. DURAND-DUBIEF fait connaître que l'Equipe Personnel a examiné le cas de certains Ingénieurs des Ponts et Chaussées issus du recrutement exceptionnel et dont la retraite a été liquidée sur la base d'un traitement inférieur à celui qu'ils auraient obtenu s'ils étaient restés Ingénieurs des T.P.E. L'Equipe Personnel propose d'attirer, sur ces cas, l'attention de l'Administration Centrale, en lui demandant d'examiner la possibilité de remédier à ces anomalies.

Après discussion, le Sous-Comité adopte la proposition de l'Equipe Personnel.

7°) PLAFOND DES RETRAITES.

Le Président donne lecture d'une lettre de M. TATON, signalant certaines anomalies en ce qui concerne le plafond et le cumul des retraites fixées par la loi du 20 septembre 1948.

Le Sous-Comité renvoie cette lettre à l'examen de l'Equipe Retraites

8°) RECLASSEMENT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

M. BRINGER signale une lettre, par laquelle M. ROOS formule des observations au sujet du reclassement des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, auxquels il a été attribué des indices inférieurs à ceux consentis à d'autres catégories de fonctionnaires de moindre qualité.

Le Sous-Comité, après examen, constate qu'il a été tenu compte de ces observations dans les discussions qui ont précédé le reclassement.

La séance est levée à 16 heures 55, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées aura lieu le mardi 8 novembre 1949, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
R. BRINGER.

Les Commissions Départementales consultatives d'Économies

Conformément à la décision prise par le Comité au sujet de la création, dans chaque Département, d'une Commission Consultative d'Économies, le Président a adressé, le 31 août 1949, à M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, la lettre dont voici le texte et qui est restée sans réponse jusqu'à présent :

Monsieur le Ministre,

Je dois vous faire part de l'émotion qu'a soulevé, parmi les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, le Décret 49-744 du 7 juin 1949, (*Journal Officiel* du 8 juin), portant création de Commission Consultative d'Économies dans chaque Département.

La compétence de ces Commissions s'étend, en effet, aux Services administratifs de l'État, de ses Établissements Publics ou des échelons locaux de tous organismes chargés d'un Service d'intérêt public ou faisant appel au concours financier de l'État ; elles sont chargées de proposer au Gouvernement toutes mesures d'économies susceptibles de réduire le coût du fonctionnement de ces Services.

Il apparaît à notre Association que les travaux de ces Commissions — où les Services extérieurs de l'État ne sont pas représentés que par le Trésorier-Payeur Général et le Directeur des Domaines — ne

peuvent que faire double emploi avec ceux du Comité Central d'enquête sur le coût et le rendement des Services publics ; il lui apparaît également fâcheux que l'organisation et le fonctionnement de ces Services soient soumis à la critique des représentants des Collectivités locales qui n'en peuvent souvent pas connaître les raisons (1), alors qu'il semble bien, aux termes du décret, que les Commissions n'aient pas à se préoccuper du fonctionnement des Services propres de ces Collectivités et Établissements en relevant.

Il lui semble donc que ledit Décret devrait être modifié et porter exclusivement sur la gestion des Services des Collectivités locales.

Je me permets, au nom du P.C.M., de vous soumettre ces suggestions et vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire connaître la suite qu'elles vous paraissent comporter.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mon respectueux dévouement.

R. BRINGER.

(1) Cette observation s'applique particulièrement aux Services Spéciaux des Ponts et Chaussées (Navigation, Maritimes, etc...), dont la juridiction excède le cadre du département.

Les Postes d'Ingénieurs dans les Territoires d'Outre-Mer

Un certain nombre de Camarades ont fait connaître au P.C.M. qu'ils seraient intéressés par les postes des Territoires d'Outre-Mer, sous réserve que soient résolues les deux questions suivantes :

1°) certitude, préalable au départ, et même au détachement, de l'affectation à un poste déterminé ;

2°) spécialisation du travail.

Rappelons que les « Territoires d'Outre-Mer » ne comprennent ni l'Afrique du Nord, ni les quatre nouveaux départements d'Outre-Mer, (Martinique, Guadeloupe, Guyane, Réunion).

Pour ce qui concerne nos Camarades des Ponts et Chaussées, la Direction des Travaux Publics du Ministère de la France d'Outre-Mer nous a fourni les renseignements suivants :

1°) AFFECTATION.

La réglementation en vigueur ne permet de donner

aucune assurance *statutaire* sur les affectations prononcées. Celles-ci s'effectuent en deux étapes :

a) Le Ministère de la France d'Outre-Mer met l'Ingénieur « à la disposition du Gouverneur, (ou Gouverneur Général) de tel territoire ». Cette affectation est prononcée en même temps que le détachement. Pour obtenir le territoire de leur choix, nos Camarades pourront s'entendre au préalable avec la Direction des Travaux Publics de la rue Oudinot, (Directeur : M. COURSIN, Directeur-Adjoint : M. JACQUINOT).

On sait que trois groupes de territoires d'Outre-Mer, l'A.O.F., l'A.E.F. et MADAGASCAR, ainsi que l'INDOCHINE, sont placés sous l'autorité d'un Gouverneur Général ou Haut-Commissaire. Dans ces Territoires, les Services des Travaux Publics sont coiffés par un Directeur Général des T. P., (en Indochine : Conseil-ler Fédéral aux T.P. et Communications).

b) En principe, c'est seulement à leur débarquement dans le territoire, ou quelques jours avant, que les fonctionnaires sont affectés à un poste déterminé.

En fait, les nominations étant prononcées sur la proposition du Directeur Général ou Directeur des Travaux Publics, il est facile de s'entendre longtemps à l'avance avec lui pour être certain de son affectation.

On recommandera donc aux Camarades intéressés par la question, de prendre contact, au moins six mois à l'avance, avec le Directeur Général ou Directeur du territoire en cause. Signalons que les quatre Directeurs Généraux effectuent d'assez fréquentes missions à Paris, (une ou deux fois par an) ; le Secrétaire de la Direction des T. P. (SEG 25-00, poste 423), peut facilement leur transmettre les demandes de rendez-vous des Camarades.

2°) SPÉCIALISATION.

D'une manière générale, il n'existe pas outre-mer de service spécialisé, à part les Bases Aériennes et les Chemins de fer, dont il sera question plus loin. Toutes les attributions habituelles des Ponts et Chaussées sont du ressort d'un seul et unique Service territorial. On sait d'ailleurs que l'urbanisme et la construction des bâtiments administratifs de toute espèce est également du ressort du Service des T. P. (Des Services d'architecture et d'urbanisme sont en cours d'organisation dans certains territoires, mais à l'intérieur du Service des T.P.). Noter enfin que la construction des voies ferrées a été, jusqu'à présent, généralement effectuée par les T. P.

Ceci posé, il n'en existe pas moins, à l'intérieur de chaque Service territorial, des arrondissements spécialisés, principalement pour la direction des grands ports ; des arrondissements spéciaux de routes et d'hydraulique agricole commencent à s'instituer.

L'attention des Camarades est enfin appelée sur les très grand nombre de Services où les questions maritimes jouent un rôle de premier plan.

Les Bases Aériennes ont une organisation propre. Certains de leurs Services, (les Directions de l'Infrastructure Aéronautique dans les territoires groupés), sont en effet rattachés directement à Paris, d'où ils reçoivent notamment leurs crédits ; l'exécution reste confiée aux Services territoriaux des T.P.

Quant aux chemins de fer, ils ne font pas partie des Services de T. P., mais sont des établissements publics à caractère industriel et commercial, selon un schéma adapté de celui de la S.N.C.F. Le recrutement du personnel est assuré par l'Office Central des chemins de fer de la France d'Outre-Mer, (28, rue La

Bruyère, — Trinité 92-10), dirigé par M. Bosc, à qui il y a lieu de s'adresser directement.

**

Il n'est pas besoin de rappeler que les rémunérations coloniales présentent une majoration importante par rapport aux rémunérations métropolitaines, même en tenant compte du prix de la vie plus élevé outre-mer.

Il peut être utile cependant de rappeler :

1°) Qu'avant le départ est perçue une « indemnité de départ colonial », dont le montant est de :

a) 40.000 frs pour les Ingénieurs Ordinaires de 2^e et 3^e classe ;

b) 75.000 frs pour les Ingénieurs en Chef de 1^{re} et 2^e classe et Ordinaires de 1^{re} classe ;

c) 96.000 frs pour les Ingénieurs en Chef Hors classe et les Ingénieurs Généraux ;

2°) Qu'une avance égale à deux mois de solde peut être attribuée sur demande.

Les voyages sont, bien entendu gratuits en 1^{re} classe de bateau ou par avion, pour l'Ingénieur et sa famille.

**

A l'heure actuelle où le budget de Reconstruction et d'Équipement tend à se rétrécir dangereusement, les Territoires d'Outre-Mer continuent à bénéficier d'importants crédits d'équipement, particulièrement pour les ports et les routes. Certaines entreprises ont déjà commencé à s'orienter vers les travaux d'outre-mer. Nous espérons que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées seront nombreux à s'associer à cette œuvre d'intérêt national.

*

En ce qui concerne nos Camarades des Mines, la question d'affectation ne se pose pas de la même manière, du fait que la presque totalité des postes d'Ingénieurs en Chef ou d'Ingénieurs Principaux sont fixés au Chef-Lieu du Territoire ; en outre, jusqu'à présent, tous les Ingénieurs provenant du Corps des Mines ont été affectés à ces postes ; conséquemment, l'affectation prononcée au moment du détachement fixe ipso facto la résidence.

Quant à la spécialisation des fonctions dans les postes d'Outre-Mer, on notera que, en règle générale, les recherches et explorations minières, ainsi que la carte géologique sont leurs seules attributions ; celles d'ordre industriel qu'ils ont dans la Métropole y sont, en effet, exercées par les Services des Travaux Publics.

Assurance collective en cas de décès par l'intermédiaire de la Fédération des Mutuelles de Fonctionnaires

A la suite de la note parue à ce sujet dans le Bulletin de juillet-août, de nombreux Camarades ont écrit au Secrétariat du P.C.M. pour signaler qu'ils étaient intéressés par cette assurance et demander des précisions.

Les négociations menées par la Société Mutualiste des Travaux Publics viennent d'aboutir et les sections départementales de cette Société recevront prochainement un exemplaire des clauses du contrat-type, ainsi qu'un tracté de propagande qui sera largement diffusé.

La place matérielle manquant pour reproduire intégralement ce contrat, nous nous bornons à en préciser ci-après les clauses essentielles :

Outre l'assurance décès, il existe une assurance invalidité. On peut souscrire séparément l'une ou l'autre, ou les deux.

Pour les membres en activité de service, l'adhésion doit être donnée dans le délai d'un an à partir de l'entrée en service et dans ce cas ils sont dispensés de visite médicale. Pour les conjoints des membres en activité de service, l'adhésion doit être donnée en même temps que la leur, ou dans les 3 mois qui suivent le mariage. Pour les retraités et leurs conjoints, l'adhésion doit être donnée dans les trente jours de leur mise à la retraite.

Pour l'application des clauses concernant le capital versé au décès et le taux de cotisation, on considère comme traitement de base, celui déclaré aux Contributions Directes par l'Administration dont relève l'intéressé, pour l'année précédente. Ce traitement pourra être éventuellement majoré trimestriellement d'un coefficient uniforme pour tenir compte des augmentations générales de traitement, à condition qu'elles soient au moins égales à 25 %.

Le capital assuré est égal à une année du traitement ainsi défini, majoré de 25 % par enfant à charge au sens du Code des Contributions Directes. Le chiffre obtenu est arrondi aux 40.000 frs les plus voisins. Toutefois le capital assuré ne peut excéder un plafond fixé actuellement par la Caisse Nationale d'Assurances en cas de décès à un million.

Les intéressés ont la faculté de ne souscrire de contrat que pour la moitié du traitement de base s'ils le désirent.

Le capital assuré est versé lors du décès, au conjoint survivant, à défaut, par parts égales aux enfants nés ou à naître, à défaut, aux ascendants vivants.

L'invalidité absolue et permanente est assimilée au décès si, lorsqu'elle survient, l'assuré a au moins douze mois d'adhésion.

Il est confirmé que le capital décès est passible des droits de succession. Le bref délai imparti pour la rédaction de la présente note n'a pas permis de rechercher des précisions sur leur ordre de grandeur. Les Camarades pourront se renseigner auprès des Notaires. Il est toutefois signalé que ces droits sont très réduits dès que le nombre d'enfants à charge atteint ou dépasse 3.

En ce qui concerne l'assurance invalidité, on distingue :

— l'invalidité temporaire totale, qui donne droit au versement d'une indemnité journalière correspondant à la moitié du traitement de base dans la limite d'un maximum actuellement fixé à 750.000 francs, depuis le 91^e jour, jusqu'au 365^e jour de la cessation d'activité ;

— l'invalidité permanente définitive qui, si elle atteint ou dépasse 2/3, donne droit au paiement d'une rente viagère de 40 % du même traitement à partir du 365^e jour de cessation ;

— en cas d'incapacité de reprendre ses fonctions à l'expiration de l'indemnité journalière, (longue maladie), continuation du paiement de cette indemnité sur la base des prestations prévues pour l'invalidité permanente jusqu'à l'époque de la guérison.

En ce qui concerne les conjoints des membres en activité de service, l'assurance décès se limite à un capital uniforme de 30 000 francs. Cette assurance fait l'objet d'un contrat spécial.

Pour les retraités, le capital assuré par un contrat spécial est, de même, limité uniformément à 50.000 francs. La garantie de l'invalidité permanente n'est plus assurée au-delà de 65 ans.

Toutefois, une disposition importante prévoit que les fonctionnaires admis à la retraite pour quelque cause que ce soit avant l'âge de 65 ans sont assimilés aux membres en activité de service. La base de traitement est alors le montant de leur retraite annuelle, (ou la moitié, s'ils le désirent). Après 65 ans, ils sont radiés d'office et peuvent demander dans les 30 jours de leur 65^e anniversaire à souscrire le contrat spécial aux retraités.

Pour les conjoints des retraités, le capital est limité à 30.000 francs comme pour les conjoints des membres en activité de service.

Sur les bases ci-dessus définies, les taux de cotisation annuelle par rapport au capital assuré sont de :

Contrat décès membres actifs,
(plafond 1.000.000) 0,8 %

Contrat décès conjoints de membres actifs (30.000)	0.8 %
Contrat décès retraités (50.000)	4.5 %
— — conjoints de retraités (30.000)	4.5 %
Contrat invalidité	1.15 %

Le contrat invalidité à 1,15 % bloque les divers cas énumérés. La Société Mutualiste s'efforce actuellement de faire dissocier, en vue de contrats séparés, l'invalidité permanente et l'invalidité temporaire.

Les adhésions pourront être données aux comités de la Société Mutualiste de chaque département aussitôt que le texte du contrat-type leur aura été transmis, ce qui ne saurait tarder. Nous invitons les Camarades à prendre connaissance de ce texte, car il contient divers détails ou réserves qui n'ont pu trouver place dans la présente note. Les contrats souscrits partiraient en principe du 1^{er} janvier 1950.

Il est rappelé à nouveau que les Camarades désireux d'adhérer à la Société Mutualiste des Travaux

Publics en vue de souscrire l'un des contrats ci-dessus décrits, doivent le faire *d'urgence* et se verront opérer une retenue rétroactive des cotisations dues depuis le 1^{er} octobre 1948 jusqu'à fin octobre 1949, soit :

4 mois à 275 frs = 1.100 frs	}	2.930 frs
5 mois à 190 frs = 950 frs		
4 mois à 220 frs = 880 frs		

Enfin, en ce qui concerne les Camarades en service détaché, ils doivent se renseigner auprès de la Mutuelle de leur Administration ou Service, en vue de savoir si elle se dispose à souscrire les mêmes contrats par l'intermédiaire de la Fédération des Mutuelles. Il ne paraît pas possible en effet, que ces Camarades continuent à faire partie de la Mutuelle des Travaux Publics, puisque les cotisations sont retenues par précompte opéré par le service ordonnateur, c'est-à-dire celui de l'Administration auprès de laquelle ils sont détachés.

Automobile-Club des Fonctionnaires

Comme suite à l'information parue dans le N° de septembre-octobre du Bulletin du P.C.M., et destinée à faire connaître, à tous nos Camarades, l'Automobile-Club des Fonctionnaires, nous nous faisons un plaisir de donner ci-dessous la composition du Conseil d'Administration de ce Groupement :

— *Président d'Honneur* : M. G. RASTEL, Ancien Ministre, Préfet d'Eure-et-Loir ;

— *Membres* :

- MM. G. PÉLEGRY, Directeur Honoraire de l'Enregistrement ;
- L. CROS, Inspecteur Général, Services Administratifs de l'Éducation Nationale ;
- P. BRISSE, Magistrat, chargé du Service Social au Ministère de la Justice ;
- R. BLANC, Directeur Départemental du Travail et de la Main-d'Œuvre ;
- L. MORENAS, Administrateur, Chef du Personnel au Ministère de l'Industrie et du Commerce ;
- J. FONTAINE, Inspecteur de l'Administration au Ministère de l'Intérieur ;
- A. DELOUCHE, Inspecteur Général des Eaux et Forêts ;

- R. PEYREDIEUX, Administrateur Civil, Caisse des Dépôts et Consignations ;
- M. LAFAY, Administrateur Civil, Chef de Bureau au Ministère de la Guerre ;
- J. P. ANGLIES, Administrateur Civil au Ministère des Affaires Étrangères ;
- M. LILIAZ, Administrateur Civil, Chef de Bureau au Ministère de la Santé Publique et de la Population ;
- G. PHILIPPON, Sous-Chef de Bureau au Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

— *Bureau* :

- MM. J. CURVELIER, A. BRUAND, M. THERET, Fonctionnaires respectivement aux Ministères des Finances, de l'Agriculture et des P.T.T.

Ainsi que nos Camarades pourront le constater, il s'agit d'un Groupement constitué sur l'initiative de Fonctionnaires de rang élevé, en activité de service, ou de personnalités à la retraite touchant encore de près à l'Administration et particulièrement qualifiés pour faire le choix d'une assurance et la recommander à tous ceux qui désirent utiliser leurs voitures, dans les conditions les moins onéreuses et avec les garanties les meilleures.

Liste des Membres des Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

PONTS ET CHAUSSÉES

ADDITIF

Dans la liste des Ingénieurs des Ponts et Chaussées publiée dans le N° de juin 1949 du Bulletin du P.C.M., il faut ajouter, parmi les Ingénieurs Ordinaires en activité, entre M. DREYFOUS-DUCAS et M. DREYFUSS Gérard :

S DREYFUS François, Le Saulchoir, à Etioilles (Seine-et-Oise)

MINES

RECTIFICATIF

Dans la liste des Ingénieurs des Mines publiée dans le N° de septembre-octobre 1949 du Bulletin du P.C.M., il faut apporter les rectifications suivantes :

Parmi les Inspecteurs Généraux des Mines en activité, supprimer :

SP LOCHARD, 159, boulevard Bineau à Neuilly-sur-Seine).

Ajouter :

GANIÈRE, 58, avenue Kléber à Paris (16°).

Parmi les Ingénieurs en Chef des Mines en activité, substituer :

DELACOTE à DE LACOTE ;

ajouter entre MM. MANDEL et MOCH,

S MASSENET Louis, 23, avenue de l'Observatoire, Paris (6°) ;

ajouter entre MM. NELTNER et PARISOT,

S NICOLAS Henri, 12, rue Marceau à Tunis (Tunisie) ;

ajouter entre MM. SCHNELL et TURQUET DE BEAUREGARD :

S THIBAUT Jacques, 69, boulevard Suchet à Paris (16°).

Parmi les Ingénieurs des Mines en activité, supprimer :

DESPUJOLS, 36, rue de Dijon à Rabat (Maroc) ;
GACHET Robert ;

GANIÈRE, 58, avenue Kléber, Paris (16°) ;

HUE DE LA COLOMBE Jean, 54, rue de Sablonville, à Neuilly-sur-Seine) ;

HURE, 109, avenue Henri-Martin à Paris (16°) ;

LANCRENON, 84, boulevard St-Michel à Paris (5°),

LAVASTE, 209, boulevard Pereire à Paris (17°),

MACAUX, 33, rue de Naples à Paris (8°) ;

DE METZ, 45, avenue Victor-Hugo à Paris (16°),
NICOLET, 6, rue de Nansouty à Tarbes (Hautes-Pyrénées) ;

PERRIN René, 39, avenue Président-Roosevelt à Paris (8°) ;

PERRIN-PELLETIER, 17, avenue d'Iéna à Paris (16°) ;

RITTER Roland, 6, Villa Seurat à Paris (14°) ;

SASPORTES, 8, Chaussée de la Muette à Paris (16°) ;

SIEGLER, 23, avenue de Boufflers à Paris (16°),
TERESTCHENKO ;

VAUCHERET, 135, boulevard Raspail à Paris (6°),

Parmi les Ingénieurs en Chef des Mines en disponibilité, hors cadres, en congé, etc... supprimer M THIBAUT Jacques.

Parmi les Ingénieurs des Mines en disponibilité, hors cadres, en congé, etc..., ajouter MM. GACHET, HUE DE LA COLOMBE, HURE, LANCRENON, LAVASTE, MACAUX, DE METZ, NICOLET, PERRIN René,, PERRIN-PELLETIER, RITTER, SASPORTES, SIEGLER, TERESTCHENKO, VAUCHERET.

Parmi les Inspecteurs Généraux en retraite, ajouter M. DESPUJOLS.

PAYEZ VOTRE COTISATION

(Voir l'avis très important à la page 24 du présent Bulletin)

NOTES TECHNIQUES

Le Béton précontraint dans le Département de la Seine-Inférieure

Dès 1942, le Service Ordinaire du Département de la Seine-Inférieure a réalisé deux ponts-dalles en béton précontraint.

Le premier assure à Elbeuf-sur-Andelle le franchissement de la rivière l'Andelle par le C. D. 13 ; miné et sérieusement endommagé par l'Armée allemande en retraite, il a été reconstruit en 1945 sur les plans originaux ; sa portée est de 10 m. 50, son épaisseur varie de 0 m. 30 à 0 m. 35.

Le deuxième franchit la Bresle à Longroy ; il a été attaqué à l'explosif par les armées ennemies en retraite, mais les dégâts causés aux bielles de l'appui mobile ont pu être réparés, la dalle étant restée in-

tacte ; il a 21 m de portée et une épaisseur variable de 0 m. 50 à 0 m. 69.

Depuis 1947, 6 nouveaux ouvrages routiers en béton précontraint ont été projetés : quatre sont terminés, 2 autres sont en construction ; 4 sont des ponts-dalles, 2 des ponts à poutres, l'un de ces derniers comporte trois travées qui, construites indépendamment, sont solidarisées ensuite. Ils ont des caractéristiques assez diverses résumées dans le tableau ci-après.

Le pont-dalle de Vascoeuil assure le franchissement de la rivière l'Andelle par la R. N 30 ; l'ouvrage détruit pendant la guerre avait une ouverture totale de

Désignation des ouvrages	Portée entre axe des appuis (m.)	Épaisseur sous chaussée (m.)	Largeur		Type de surcharge	Renseignements statistiques par m ² de tablier				
			de la chaussée (m)	du trottoir (m)		Cube de béton précontraint (m ³)	Poids acier dur (kg)	Poids acier doux (kg)	PRIX (francs)	
A. PONTS DALLES										
VASCOEUIL (N. 30)...	14 50	0.45 a 0 50	7	1 5	29 Août 1940 + convoi militaire de 4 ^e clas	0.50	0.08	32	9	22.000 (Juillet 1948)
NEUFCHATEL - EN - BRAY (N 28).....	15.00	0.52	9	2.50	29 Août 1940 + convoi militaire de 3 ^e clas.	0.45	0.15 (1)	34	15 (1)	11.500 (Juillet 1947)
GRAND COURONNE (N. 138-D. 13).....	11.23	0.35 a 0 46	9	2.50	d°	0 48	0.07	31	9	11.500 d°
GRAND COURONNE (N. 138-D. 132)....	11.60	d°	9	2.50	d°	0.48	0.07	31	9	11.500 d°
B. PONTS à POUTRES										
P. S. d'EU (N 25)...	20 00	0.70	9	3.00	29 Août 1940 + convoi militaire de 2 ^e clas	0 38	0.09	26	19	11.000 (Juillet 1947)
P. S. de NEUFCHATEL-EN-BRAY (N 28).....	18-11-18	0 48 a 0 60	9	2.50	29 Août 1940 + convoi militaire de 3 ^e clas.	0.50	0.06	39	17	13.000 (Juillet 1947)

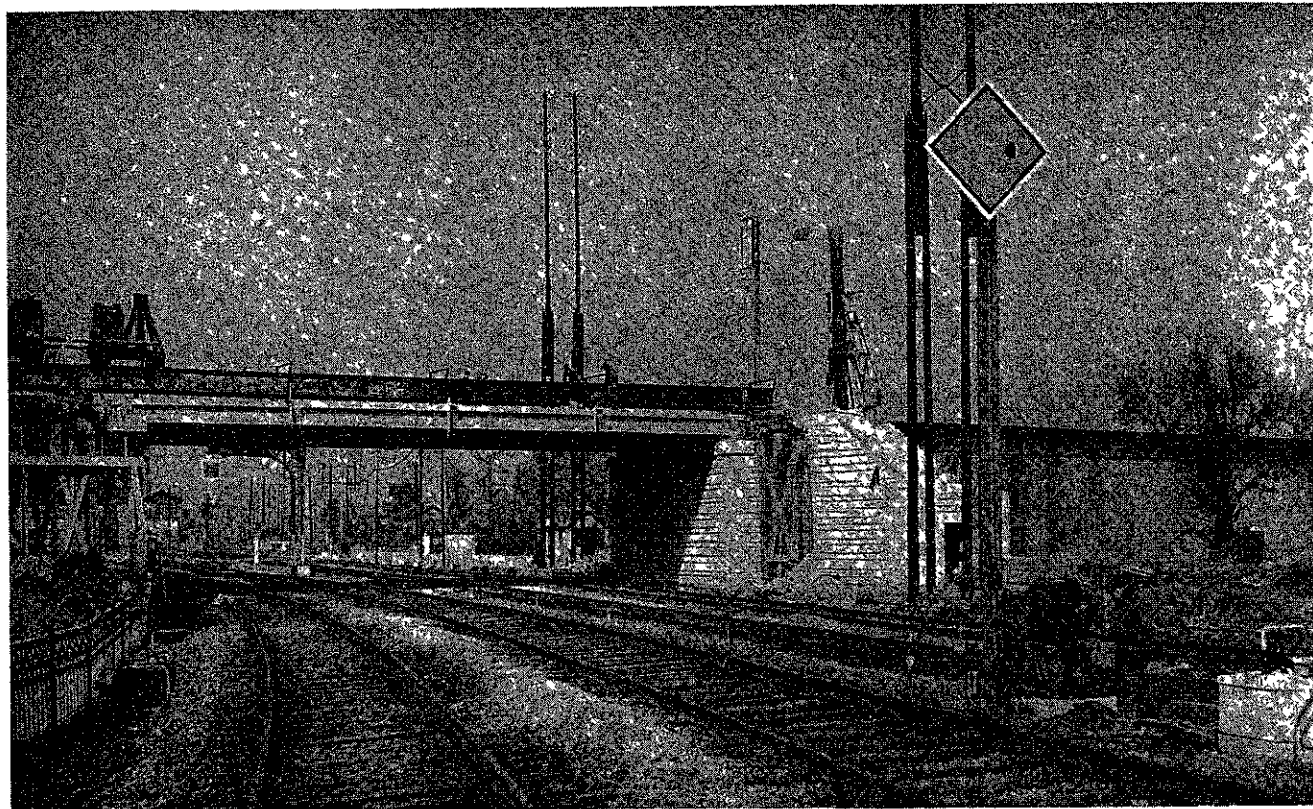
N. B. — Tous les câbles de précontrainte sont des câbles à 12 fils d'acier dur tréfilé 130 : 160 kg. mm² de 5 mm de diamètre ; ils sont guipés, munis d'un ressort central et injectés. Dans les ouvrages étudiés plus récemment le guipage est remplacé par une gaine en feuilard d'acier de 15 dixièmes de millimètres, soudée.

Tous les chiffres ci-dessus comportent les sommiers d'appuis et les murettes de garde-grève.

(1) Les trottoirs sont en béton armé et construits en encorbellement sur la dalle de béton précontraint.

21 m. et 3 arches en plein cintre ; l'adoption d'une dalle mince sans appui intermédiaire a permis de réduire l'ouverture à 13 m. 50 et d'écarter cependant de 0 m. 43 le point haut du profil en long de la chaussée. La précontrainte longitudinale est donnée par 138 câbles répartis en 2 nappes ; la précontrainte transversale est donnée par 21 câbles.

Le pont à poutres du Passage Supérieur d'Eu permet le franchissement par la R. N. 25 des lignes S.N. C.F. Paris-Le Tréport et Le Tréport-Abbeville (4 voies) ; il comporte 22 poutres identiques et 2 poutres de rive qui ne diffèrent des premières que par les surfaces d'appui des cônes des câbles de précontrainte transversale ; chaque poutre comporte 6 câ-



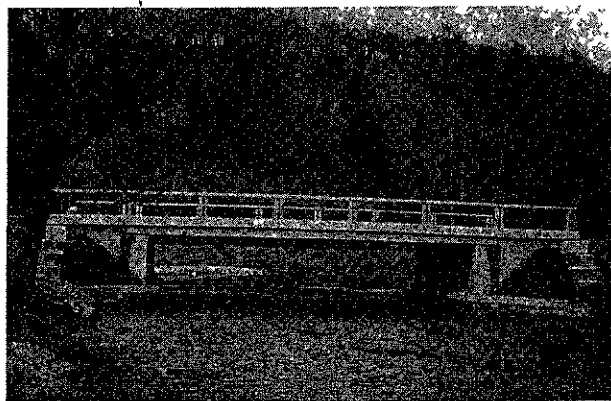
EN CONSTRUCTION, LE PONT A POUTRES DU PASSAGE SUPÉRIEUR D'EU

La reconstruction a été opérée du 1^{er} juillet au 1^{er} décembre 1948 ; la photo ci-contre donne l'élévation de l'ouvrage avant remplissage des joints de dilatation.

Le pont-dalle sur la Béthune à Neufchâtel-en-Bray permet par sa faible épaisseur de dévier la rivière sans modifier le profil en long de la R. N. 28 ; la précontrainte longitudinale est donnée par 206 câbles et la précontrainte transversale par 32 câbles. L'ouvrage commencé en avril 1949 a été terminé en juin.

Les deux ponts-dalles de Grand Couronne donnent passage à la N. 138 au-dessus des D. 13 et 132 ; à quelques centimètres près ces deux ouvrages ont les mêmes caractéristiques ; compte tenu de la présence, à 8 kms des chantiers, d'une usine de préfabrication, le Service a décidé de substituer aux deux dalles, deux séries de dalles élémentaires préfabriquées de même portée et de 0 m. 86 de largeur, lancées puis solidarisées sur place par la précontrainte transversale. La construction est commencée.

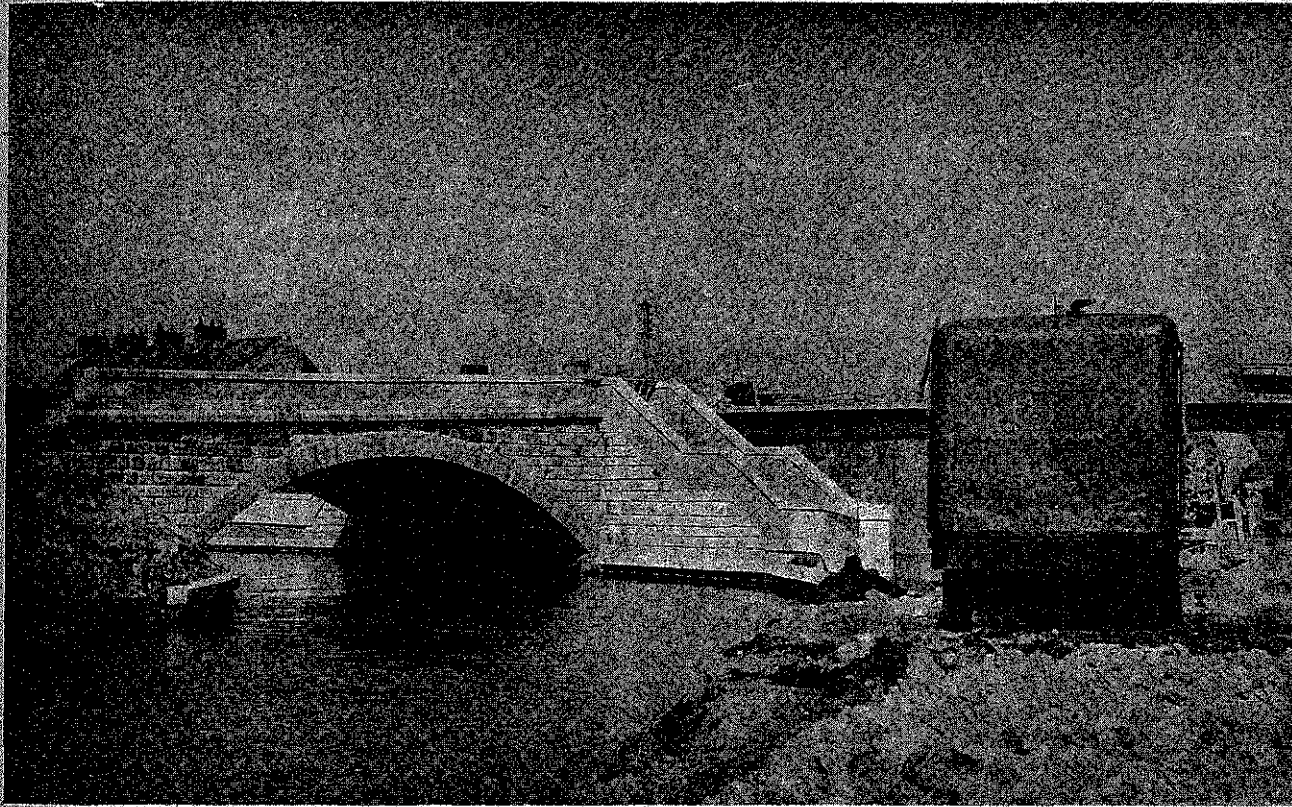
bles ; les poutres sont reliées par trois entretoises intermédiaires et 2 entretoises d'about ; la précontrainte transversale est donnée par 67 câbles répar-



PONT-DALLE DE VASCEUIL SUR L'ANDELLE

ts dans les entretoises et les tables des poutres. L'anfilage et la mise en tension des câbles transversaux n'a pas donné lieu à difficultés spéciales. Les travaux sont achevés. Les photographies ci-contre mettent en évidence la légèreté du tablier et l'opposent à l'arc surbaissé de 12 m. d'ouverture qui vient d'être réalisé sur le même chantier.

Dieppe et de deux larges voies urbaines qui l'encadrent. Chacune des travées comporte 20 poutres identiques et 2 poutres de rive. Chaque poutre comporte 7 câbles dans la travée centrale et 5 dans les travées latérales. Pour réaliser la continuité du tablier, du béton a été coulé entre les poutres de la travée centrale et la nappe de 63 câbles que l'on y a placé a été

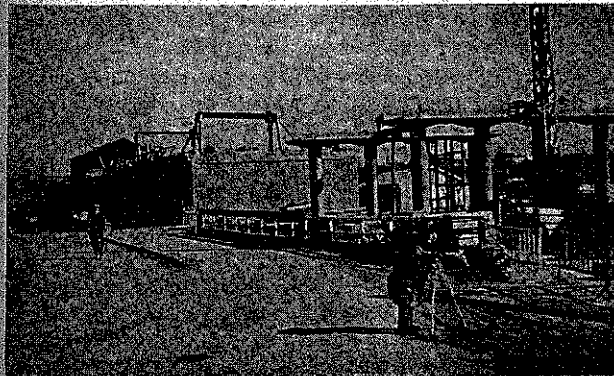


PONT SUR LA BRESLE A EU

Le pont, à trois travées et à poutres, du Passage Supérieur de Neufchâtel-en-Bray permet le franchissement par la R. N. 28 de la ligne S.N.C.F. Paris-

mise en tension en prenant appui sur des chevêtres amorcés sur les poutres des travées latérales à 1/4 environ de leur portée à partir des piles, soit sensiblement aux points de moments nuls sous les surcharges appliquées aux travées solidaires. La travée centrale est ainsi apparemment transformée en une dalle d'une épaisseur variable de 0 m. 55 à 0 m. 60. La contrainte transversale est donnée par 146 câbles.

La photo ci-contre donne l'élévation des appuis du passage supérieur : culées parementées en maçonnerie de moellons assisés, piles composées de 4 futs à section circulaire de 0 m. 60 de diamètre solidarisés à la base par une semelle fondée sur pieux et au sommet par un chevêtre léger en béton précontraint lié, d'une part, d'une façon rigide au tablier par des étriers en attente, d'autre part, aux futs de piles par une semi-articulation.



EN CONSTRUCTION, LES APPUIS DU P. S. DE NEUFCHATEL-EN-BRAY. (Noter les chevêtres)

Dans les situations particulières que nous avons définies : passages supérieurs à longues rampes d'accès, pont de Vascœuil à une seule portée, le béton précontraint, contrairement à ce qui est encore souvent affirmé, n'était pas une solution coûteuse, c'est une solution économique.

Il n'est pas encore possible d'après cette série d'ouvrages de déterminer nettement la portée limite des ponts-dalles et des ponts-poutres ; elle varie avec la situation du chantier et notamment les possibilités de préfabrication ; elle oscille néanmoins normalement entre 12 et 15 m. Il faut souligner que les ponts-poutres donnent aux P.S. toute la facilité de construction reconnue aux ouvrages à poutrelles métalliques ; tout l'ouvrage peut être réalisé sans que le gabarit du chemin de fer soit à aucun moment engagé et sans aucun risque ; cette qualité peut être appréciable dans d'autres situations analogues

*
**

Le Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Département de la Seine-Inférieure a également commencé en 1948 un important ouvrage : la galerie couverte de Rouen qui, sur la rive gauche de la Seine,

donnera, sous la circulation routière, passage aux voies de raccordement des gares ; il est techniquement assimilable à un pont de 8 à 18 m. de portée et de 1800 m. de largeur. Il est entièrement en béton précontraint et la préfabrication y est utilisée au maximum. Les Entreprises adjudicataires de ces travaux ont achevé à cet effet une très intéressante usine de préfabrication qui a atteint en avril 1949 ses possibilités totales de fabrication ; après un dernier essai exécuté sur une section de 24 m. le montage a commencé en juin 1949 à la cadence de 8 mètres par jour. Nous publierons dans les « Annales des Ponts et Chaussées », une suite d'articles présentant ce travail dans lequel seront utilisés, au nombre de 3 000, des pieux préfabriqués en béton précontraint. Nous nous efforcerons de dégager dans ces articles les progrès considérables faits depuis deux ans dans les procédés d'exécution du béton précontraint, les avantages de la préfabrication en matière de travaux publics, les normes et les vérifications qui restent à définir pour que le béton précontraint, matériau économique et de qualité, prenne rapidement l'essor qu'il mérite

DUMINY,

Ingénieur des Ponts et Chaussées

Pont du Port d'Agres sur le Lot (R. N. n° 663) Cintre en bois de grande portée, arcs compensés

Les événements de 1944 ont entraîné pour le Département de l'Aveyron, la destruction de 16 ponts, de 4 à 146 mètres de portée, (dont 12 sur Routes Nationales).

Ces destructions ont été effectuées par les nombreux groupements de Forces Françaises de l'Intérieur stationnés dans le Rouergue, en vue de couper les voies de retraite aux colonnes allemandes en fuite vers le Nord, pendant les opérations de la Libération.

De ces 16 ouvrages, 13 sont à ce jour rétablis, deux autres, (ponts métalliques de la MADELEINE et de BOUILLAC, sur le Lot), sont en cours de reconstruction ou à la veille d'être rétablis ; le dernier enfin, le pont de la CADENE dans les pittoresques Gorges de la TRUYÈRE un peu en aval du Barrage de SARRANS sera remplacé par une déviation de la route nationale 600 franchissant la rivière sur la crête même du célèbre barrage.

La plus intéressante à coup sûr, au point de vue technique, de ces reconstructions a été celle du Pont du PORT D'AGRES, ouvrage en béton armé d'une seule portée de 91 mètres dont les arcs soutiennent au-des-

sus des eaux du Lot la route nationale n° 663 qui relie le Bassin Houiller de DECAZEVILLE à la région d'AURILLAC.

Le pont détruit était un ouvrage également en béton armé d'une seule portée de 91 m., mais à poutres triangulées et à béquilles inclinées, articulé en trois points. Ce système avait permis, en 1925, date de la construction, (en remplacement d'un vieux pont suspendu), une grande précision dans le calcul des forces intérieures ; mais le dessin polygonal des membrures supérieures des poutres, combiné avec l'obliquité des diagonales, lui conférait un aspect peu esthétique.

Le 10 août 1944, bourré d'explosifs aux articulations, cet ouvrage s'abîmait dans les eaux du Lot.

L'importance de la brèche à franchir, 91 mètres, l'étroitesse et l'encaissement de la vallée au point de franchissement, la nature des appuis de rive, intacts et conservés, ont déterminé les caractéristiques du nouvel ouvrage :

— deux arcs encastrés en béton armé, de 91 m. de portée, (85 m. entre les naissances), de 14 m. 50 de

fièche mesurée par rapport à l'horizontale des naissances. La section droite d'un arc a la forme d'un I. La hauteur totale, mesurée perpendiculairement à la fibre neutre varie de 1 m.400 dans l'axe à 2 m. 221 aux naissances. L'épaisseur de l'âme est de 0 m. 30. L'épaisseur de chaque table ou semelle est égale à $h/5,6$ et varie de 0 m. 250 à 0 m. 397.

L'armature longitudinale est constante : elle se compose de 16 fers de 25 mm. et de 4 fers de 20 mm de diamètre. Des cadres et étriers constituent l'armature transversale.

Les arcs sont contreventés au-dessus du tablier par 4 dispositifs en K de béton armé et au-dessous par des voiles pleins également en béton armé

LE CINTRE

La solution adoptée pour le Pont de 1925 avait été la plus simple et la plus classique de toutes : un échafaudage porté par des appuis multiples aménagés dans le lit de la rivière, la différence de niveau maxima entre les arcs (à la clé) et le fond du Lor n'excédant pas 25 m. Les circonstances autorisaient ce type de cintre : les travaux avaient lieu l'été. Les livraisons de bois n'étaient sujettes à aucun retard et permettaient un avancement rapide et certain de la construction : on était sûr de ne pas barrer le Lor après la période des hautes eaux du début de l'hiver.

En 1947, il en a été tout autrement ; les circonstances ont voulu que le marché avec l'Entreprise ne fût signé que le 9 avril. Les ruines du tablier détruit reposaient encore au fond, à l'emplacement de l'ouvrage nouveau et ne présentaient aucun appui sûr. Les délais de livraison des bois, dûs aux conditions économiques, s'annonçaient tels que la construction du cintre risquait de n'être achevée qu'à l'entrée de l'hiver. Effectivement, l'attente des 450^{m³} de bois nécessaires, dont la moitié sont venus des scieries de l'Est de la France ou d'Allemagne, a retardé le chantier de plusieurs semaines.

Pour des raisons de sécurité, le Service des Ponts et Chaussées a donc préféré le cintre sans appui intermédiaire.

L'Entreprise, libre du choix du mode de construction et de lancement, a étudié et réalisé un cintre en deux parties égales seulement, construites à même le sol, sur une seule rive et mises en place par transferts successifs au moyen de câbles porteurs. Plusieurs autres grands ouvrages ont été réalisés récemment avec des cintres sans appui intermédiaire : la grande voûte de 80 m. du Viaduc S.N.C.F. de NOGENT-SUR-MARNE, le Viaduc de LONGERAY, l'arche de 110 m. du Pont de ST-NAZAIRE, (Drôme), sur l'Isère, par exemple. Dans ces trois chantiers, on a rabattu l'une vers l'autre les deux parties « rive » des cintres, construites verticalement près des culées et on les a

réunies par une partie volante de clé, représentant environ le tiers de la portée.

Dans le cas de PORT D'AGRES, la construction du cintre en trois tronçons aurait demandé, en plus de l'établissement des câbles porteurs pour le déplacement du tronçon central, la construction de pylônes d'appui importants pour les tronçons de rive, (30 m de hauteur, aucun appui élevé ne pouvant être pris sur les culées). La mise en place par rabatement de deux parties égales seulement supprimait les câbles porteurs mais imposait la construction de piles d'appuis de 46 m. de hauteur, le travail de charpente sur les deux rives et à grande hauteur, l'installation de câbles de retenue, etc.. Avec raison, le constructeur a écarté ces solutions pour adopter celle, à notre avis tout à fait originale en Europe, qui a été indiquée plus haut.

Mais, quelle que soit la solution choisie, il a fallu prévoir un arc de 91 m. de portée, pouvant supporter son poids propre, celui des coffrages et au moins une partie du poids des arcs.

Le cintre est constitué par un arc encastré, en bois à treillis. Les pièces principales en sont : 4 fermes, (2 jumelées sous chaque arc en béton), établies dans des plans verticaux parallèles. Ces fermes sont contreventées longitudinalement par des pièces disposées en croix à l'intrados et à l'extrados de l'arc du cintre et transversalement par des cadres rigides fixés dans des perpendiculaires à la fibre moyenne de l'arc, répartis uniformément tout le long de celle-ci à l'intervalle de 2 m. 70 environ.

Pour des raisons de simplicité de construction, la fibre moyenne n'est pas une courbe parallèle à celle des arcs en béton, mais un polygone inscrit dans un cercle de 65 m. 06 de rayon. Les côtés de ce polygone mesurent 5 m. 50 environ à l'exception des trois éléments de chaque naissance qui ne mesurent que 4 m. 20. Une coupure de 1 m. 20 est ménagée à la clé pour recevoir les vérins de réglage, de mise en compression et de décintrement.

Pour les mêmes raisons de facilité de montage, la hauteur du cintre a été prise uniformément égale à 2 m. 50 et la constitution des éléments est identique, à peu de détails près, malgré la variation des contraintes tout le long de l'arc.

Le cintre a une portée théorique de 85 m., une flèche de 15 m. 80 et il repose sur des massifs en béton solidaires des appuis définitifs futurs des arcs du pont.

A titre documentaire, voici quelques caractéristiques numériques détaillés de cet important ouvrage provisoire :

Fermes, au nombre de 4, chacune constituée par une poutre en arc, en treillis, dite poutre P ;

Poutres en treillis P, 4 jumelées deux à deux, comportant chacune 12 éléments rectilignes de type « A » et 6 éléments rectilignes de type « B » ;

Éléments A (48 au total), ou poutres droites de 5 m. 37 de long, 2 m. 50 de haut, (hors tout), formées de deux membrures et d'une âme en treillis ;

Membrures d'éléments A (inférieure ou supérieure), constituées chacune de trois pièces de 12 × 30 cm, divisées en deux groupes pour laisser passer, dans leur intervalle de 8 cm, des diagonales du treillis en demi-madrier de 4 × 22 cm ;

Le calcul de ce cintre a été conduit, comme pour un arc encastré classique, la totalité des arcs en béton étant supposée portée par le cintre en bois, bien que, pratiquement, comptent seuls les rouleaux inférieur, (semelle inférieure) et médian, (âme). Les efforts et contraintes ont atteint les valeurs suivantes :

— poussée : 161 tonnes ;

— effort tranchant vertical maximum : 137 tonnes,



PONT DU PORT D'AGRES : LES ARCS APRÈS DÉCINTREMENT

Âme en treillis d'élément A, deux nappes se croisant sensiblement à angle droit, chacune comportant trois diagonales en demi-madriers de 4 × 22, clouées à leurs extrémités sur l'un ou l'autre des groupes de pièces 12 × 30 des membrures et clouées entre-elles à leurs intersections ;

Éléments B, (24 au total), en poutres droites en treillis, de 4 m. 14 de longueur et de 2 m. 50 de hauteur, comportant des membrures et des diagonales de même équarrissage que les éléments A, mais différant de ceux-ci par la longueur totale et par le nombre des diagonales, (deux fois deux pour les éléments B contre deux fois trois pour les éléments A).

— moments fléchissants, (moments dus aux changements de température compris), à la naissance : 43, 3 tonne x mètre ; au 1/4 de la portée : + 16, 7 x mètre ; à la clé : + 57, 5 tonne x mètre ;

— fatigue du bois :

Membrures : aux naissances, maximum 77 k. cm².

— près de la clé, maximum 65 —

Treillis (due à l'effort tranchant) 30 —

L'hypothèse de l'immersion des naissances, (éléments B), dans une eau en crue à 3 m./sec., (hypothèse jamais réalisée), aurait porté la fatigue maximum aux naissances à 100 k. cm².

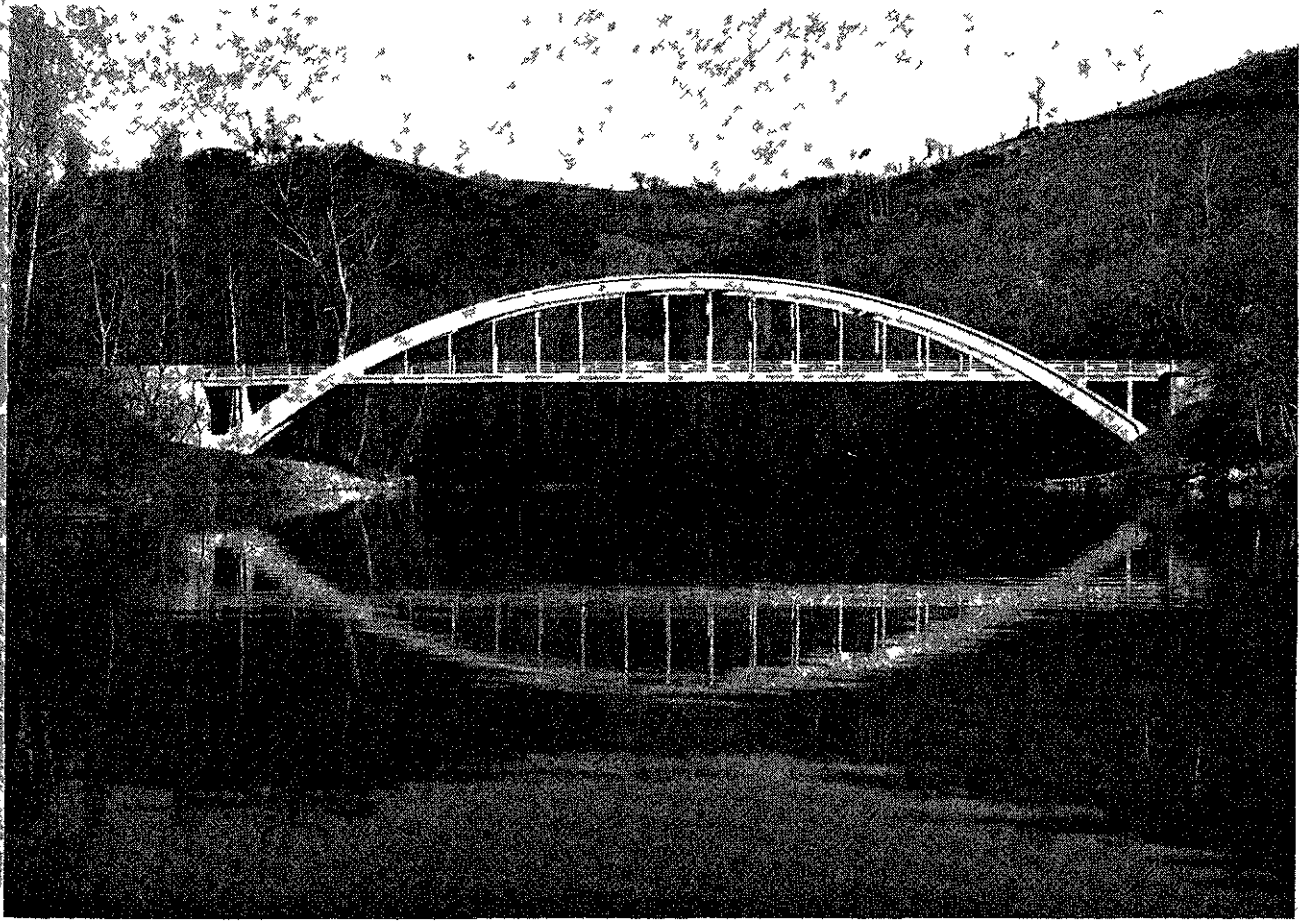
CONSTRUCTION

Le montage des deux ensembles de charpente, que représentent les deux moitiés du cintre, n'a donné lieu qu'à une seule difficulté véritable ; l'installation du chantier. Si l'aire de traçage a pu trouver place sur la berge en prairie de la rive droite, juste en amont du pont, le cintre lui-même a dû être construit « par étages ». En effet, la rive gauche, dont la

terrain ainsi obtenu, être construit normalement à la suite du premier et a dû être monté en partie au-dessus de celui-ci et en partie au-dessus du terrain naturel, le tournant de la route lui dérochant à l'arrière l'appui du remblai de la chaussée.

LANCEMENT DU CINTRE

Le lancement par translation des deux moitiés du



PONT DU PORT D'AGRES : LE NOUVEL OUVRAGE TERMINÉ

falaise très abrupte oblige la Nationale 663 à un tournant à angle droit une dizaine de mètres après sa sortie du pont, n'a pu se prêter à aucune installation. Sur la rive droite, la chaussée est en remblai assez élevé et en alignement droit sur 60 m. seulement avant l'entrée sur l'ouvrage. Cette longueur est nettement insuffisante pour construire l'un à la suite de l'autre les deux demi-cintres. Il a donc fallu recourir à l'artifice suivant : le demi-cintre le plus proche de la rivière, destiné à la rive opposée a été avancé au maximum et construit en surplomb de 10 m. au delà de la culée, soutenu par une estacade à plafond courbe. L'autre demi-cintre n'a pu, malgré le gain de

cintre, par-dessus les eaux de la rivière s'est déroulé normalement

Les deux demi-arcs, dont chacun mesurait 47 mètres et pesait 68 tonnes, ont été amenés successivement à leur emplacement et clavés.

Le dispositif comportait essentiellement :

— deux portiques de 30 mètres de haut, constitués chacun par une poutre triangulée à section constante de 80 x 80 cm. ayant 4 cornières de 90 x 90/9 comme membrures principales et d'une poutre-traverse en tête, également triangulée. Les pieds des montants reposaient sur des rotules, ceux de la rive gauche directement sur la culée libre de toute cons-

truction, ceux de la rive droite sur des consoles de madriers extérieures à la culée, cette dernière étant occupée par une moitié du cintre ;

— quatre câbles métalliques de 26 mm. de diamètre, longs de 110 mètres pour chacune des deux nappes de câbles porteurs. Ces câbles formaient du côté des rives l'haubanage longitudinal des portiques, leur ancrage au sol étant réalisé par des semelles et de gros champignons de béton armé coulés au fond des fosses ;

— deux systèmes de quatre câbles de 19,8 mm. de diamètre chacun, deux câbles par pylône, assurant le haubanage transversal de celui-ci, dans son plan ;

— quatre mouflages de manœuvre avec câble de retenue pour la suspension et la translation des deux demi-cintres.

Précisons à titre d'indication que l'effort maximum dans un câble porteur a atteint 11,53 tonnes avec un coefficient de sécurité par rapport à la rupture de 4,94.

Avant de confier le cintre à ses transporteurs aériens chacune de ses moitiés a reçu deux dispositifs complémentaires :

— le premier destiné à assurer son déplacement horizontal jusqu'au bord extrême de la brèche, (ou plus exactement jusqu'au bord de l'estacade en console ayant soutenu l'extrémité de culée R. G. du demi-cintre R. G.) ;

— le deuxième ayant pour but d'éviter toute déformation de la courbure en cours de transfert et ce quelle que soit la température.

La mobilité longitudinale a été très simplement obtenue en montant chaque demi-cintre sur 4 chariots à galets de 42 cm. de diamètre en fond de gorge, espacés de 1 m. Les chariots ont été naturellement réutilisés d'un demi-cintre à l'autre. Chaque demi-cintre a reposé sur ces chariots par des béquilles en charpente de hauteur variable suivant l'ordonnée de construction du cintre par rapport à la ligne des appuis. Des treuils ont aidé au décollage et au transfert sur rails.

La rigidité du cintre a fait l'objet de recherches plus délicates : l'Entreprise a finalement choisi un système de tension par barres d'acier de 25 mm. de diamètre (4 par demi-cintre), fixées aux extrémités de l'intrados, appuyées par l'intermédiaire de cales sur l'extrados, au droit des béquilles de roulement tendues enfin sous le demi-arc par un dispositif automatiquement réglable avec la température : un empilage de 14 rondelles *Belleville*, formant ressort, ramenées après compression de 30 à 24 cm. de longueur totale, (nombre et dimensions déterminés en laboratoire), a compensé les variations de tension des barres entraînées par les changements de température.

LES OPERATIONS DE LANCEMENT

Tout étant ainsi préparé, les opérations de lance-

ment ont commencé le mercredi 17 décembre 1947. Après mise en charge progressive de tous les organes porteurs et des haubans, le premier demi-cintre suspendu par 4 palans différentiels à chaîne de 25 t. chacun et retenu par deux autres palans de 15 t. s'est mis lentement en marche vers sa destination. Le mauvais temps de décembre, les journées trop courtes, le givre du matin et l'obscurité du soir, rendant dangereux le travail dans les pylônes le long des palans de suspension et sur le cintre, ont majoré les délais prévus pour le lancement. Le premier demi-cintre, parvenu à sa position, a été appuyé à son massif de culée, maintenu à la falaise de rive et haubané dans la journée du 22 décembre.

Les opérations de transfert des appareils ont commencé aussitôt et le 27 décembre on a pu procéder au clivage du pont en arc en bois de 91 m. de portée sans appui.

Précisons enfin quelques détails, du dispositif de réglage et de décintrement : 4 vérins hydrauliques de 100 t., à collerettes de sécurité, sont disposés horizontalement à la clé du cintre, (un par membrure des deux fermes jumelées). Leurs efforts sont transmis aux pièces de bois par l'intermédiaire de poutrelles I.P.N. 180, formant semelles de répartition. En outre, des éclisses constituées de fers U.P.N. 200, munis de fentes, assurent la liaison entre les deux moitiés de l'arc du cintre tout en permettant un certain déplacement relatif.

LE PONT

Des arcs eux-mêmes, dont la fibre moyenne est une parabole du 4° degré, il y a lieu surtout de signaler le mode de compensation :

Les arcs ont été compensés, c'est-à-dire que leur mode de construction les a soumis à des efforts supplémentaires ou correctifs, qui, ajoutés aux efforts auxquels ils auraient été soumis s'ils n'avaient pas été compensés, ont amené une réduction des taux de contrainte maxima et un meilleur centrage de la courbe des pressions.

D'une manière générale, divers procédés permettent d'atteindre ce but :

- emploi de vérins disposés dans une section de l'arc ;
- variation de l'écartement des appuis ;
- emploi de ciment expansif (arcs en béton) ;
- excentrement d'articulations définitives ;
- emploi d'articulations provisoires, excentrées par rapport à la fibre moyenne et bloquées en cours de construction de l'ouvrage.

C'est ce dernier procédé qui a été adopté pour le Pont d'AGRES.

Les contraintes, dans le noyau des articulations ont atteint :

- à la clé : 261 kg./cm² ;
- aux naissances : 238 kg./cm².

Les arcs ont été bétonnés symétriquement dans l'ordre suivant :

— premier rouleau, (semelle inférieure), en 5 voussoirs, (pour un demi-arc), de la clé vers les naissances ;

— deuxième rouleau, (âme) : deux voussoirs près de la clé, (le supérieur le premier), puis trois voussoirs en montant des naissances vers la clé ;

— troisième rouleau, (semelle supérieure) : les cinq voussoirs en montant des naissances vers la clé.

Les articulations provisoires ont été bloquées au mortier riche après décentrement sous les arcs terminés.

Les épreuves menées avec des fleximètres enregistreurs ont mis en évidence des flèches égales en

moyenne à la moitié de celles calculées, résultat qui, au moins dans les cas de charge à température constante, indiquerait que la valeur réelle du coefficient d'élasticité du béton à faire intervenir dans le calcul des déformations, serait de l'ordre de 4.000 kg./mm² au lieu des 2.000 adoptés pour le calcul.

Ce bel ouvrage n'a demandé que 14 mois pour son exécution. La circulation, contrainte depuis quatre ans à emprunter un bac ou une déviation, l'a immédiatement adopté et une inauguration officielle l'a récemment consacré.

A titre d'illustrations, nous donnons une vue de l'ouvrage terminé et un cliché des arcs

J. LASSALLE,

Ingénieur des Ponts et Chaussées

Association Française des Ponts et Charpentes

L'Association Française des Ponts et Charpentes, (A.F.P.C.), dont le siège social est à Paris, 19, rue Blanche (9^e), vient de publier son Bulletin Annuel de 1949.

Le sommaire de ce Bulletin est le suivant :

- I — Rapport du Conseil d'Administration sur l'Exercice 1948 ;
- II — Travaux du Comité Technique ;
- III — Quelques ouvrages construits en France en 1948 ;
- IV — Le Congrès de Liège de l'Association Internationale des Ponts et Charpentes ;

IV. — Préparation du prochain Congrès de l'Association Internationale des Ponts et Charpentes ;

VI. — Renseignements concernant l'A.F.P.C. : Liste des Membres, Conseil pour 1949, Comité Technique pour 1949, Représentants à l'Association Internationale des Ponts et Charpentes, But et fonctionnement, Admission de nouveaux Membres.

Ce Bulletin, qui se présente sous forme d'un opuscule de 55 pages, illustré de belles photographies d'ouvrages, a été adressé à un certain nombre de nos Camarades, auxquels nous avons cependant tenu à le signaler.

BIBLIOGRAPHIE

Nous croyons devoir signaler à l'attention de nos Camarades, l'ouvrage ci-après édité récemment par la Librairie DUNOD, 92, rue Bonaparte, à Paris (6^e) :

Orientation et sélection professionnelles par l'examen psychologique du caractère, par Madame Fr BAUMGARTEN, Professeur à l'Université de Berne, traduit par M. B. LAHY, Chef des Travaux à l'École Pratique des Hautes Etudes. Un volume de 184 pages 14/22 avec 11 figures, broché : 680 frs.

Le livre de Madame Fr. BAUMGARTEN apporte, par sa valeur d'originalité et la somme des expériences qui s'y trouvent incluses, une importante contribution au progrès des sciences humaines. La méthode employée se caractérise par sa nouveauté, car elle

associe aux tests psychotechniques, l'examen psychologique approfondi du caractère. L'ancienne technique utilisée pour les examens psychotechniques a été utilement modifiée par l'auteur, en vue de permettre au psychologue d'apercevoir les nombreuses interdépendances qui, en définitive, constituent la « personnalité ». Ce livre présente, en outre, une série de tests psychologiques et caractérologiques encore peu connus en France. Un tel livre, si nourri d'exemples, constitue un instrument de travail indispensable à ceux qui s'intéressent aux problèmes humains : chefs d'entreprises et chefs du personnel, éducateurs, moniteurs de Jeunesse, ingénieurs et contremaîtres, etc...

Les Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

SYNDICAT GÉNÉRAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Après une interruption due à la période des vacances, le Comité du Syndicat s'est réuni à nouveau le mardi 11 octobre.

Cette réunion était la première après celle tenue le 26 juillet dernier par le Comité Technique Paritaire près de la Direction du Personnel et au cours de laquelle a été examiné le projet de statut particulier au Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, élaboré par l'Administration.

Notre Président, représentant avec notre Camarade CACHERA, des Ingénieurs au sein du Comité Technique a rendu compte des travaux de celui-ci et de l'évolution de la question depuis cette date.

Il a notamment rappelé que CACHERA et lui s'étaient abstenus conformément au mandat qu'ils avaient reçu du P.C.M. au nom de l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, dans le vote par lequel le Comité

Technique s'est prononcé sur le projet de statut qui lui était soumis, en précisant que cette abstention signifiait que l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne pouvaient donner son adhésion à ce projet. Finalement, le Comité Technique a approuvé le projet par 11 voix, (représentants de l'Administration), contre 6 abstentions, (tous les représentants du personnel ayant adopté la position des Ingénieurs des Ponts et Chaussées).

A la suite de ce vote le projet est demeuré en suspens au Cabinet du Ministre.

Après un échange de vues, le Comité du Syndicat a décidé d'envoyer au Ministre une lettre confirmant sa position — identique à celle du P.C.M. — sur cette question et de poursuivre l'étude de celle-ci en liaison avec le P.C.M.

SYNDICAT CHRÉTIEN DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Avant les Congrès de la Fédération des Travaux Publics et de la Fédération Générale des Syndicats Chrétiens de Fonctionnaires, une Assemblée Générale du Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a eu lieu le samedi 8 octobre, à Paris.

Au cours de cette Assemblée, le Conseil Syndical a été renouvelé ; la composition du nouveau Conseil Syndical est la suivante :

FONTAINE J.-P., 21, boul. des Belges, ROUEN (S.-I.),
Président.

BOUZOUZ A., 20, avenue du Touring-Club, FONTAINEBLEAU (S.-et-M.), *Vice-Président.*

HECKENROTH M., 82, rue du Commandant-Hugny, CHAUMONT (H.-M.), *Vice-Président.*

VICARIOT H., 62 ter, avenue de St-Cloud, VERSAILLES (S.-et-O.), *Secrétaire.*

LEROUGE J., 6, rue du Tribunal, BÉTHUNE (P.-de-C)
Trésorier.

BERTIN P., 3, rue Carnot, VANNES (Morbihan).

CANS C., 5, rue des Saints-Pères, PARIS.

COLAS G., SAINTES (Charente-Maritime).

DESCHAMPS J., 50, quai du Breuil, MAGON (S.-et-L.)

GIRAUD R., 30, rue Anatole-France, NANCY (M.-et-Moselle).

LORAIN-BROCA, 7, Cité Vaneau, PARIS.

ROBERT E., 48, avenue Dauphine, ORLÉANS (Loiret).

ROBIN A., 76, rue Armand-Dutrex, LIMOGES (Haute-Vienne).

VIEILLIARD J., 26, avenue de Villeneuve l'Etang, VERSAILLES (S.-et-O.).

LE SERVICE D'ACHATS DU P. C. M. EST A VOTRE DISPOSITION
CONSULTEZ-LE AVANT DE FAIRE VOS ACHATS

OFFRES DE POSTES

LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES CHARBONNAGES DU TONKIN, 64, rue de la Chaussée d'Antin, à Paris (9^e), recherche, pour son exploitation, un jeune Ingénieur des Mines ou des Ponts et Chaussées, destiné à occuper un poste important et d'avenir.

Cette situation conviendrait à un Camarade ayant déjà une certaine expérience, (âgé de 35 à 40 ans), doué de dynamisme et d'allant ; quoique les connaissances techniques à posséder doivent être suffisantes, il importerait surtout que ce Camarade fût averti des questions d'organisation générale et ouvert aux questions sociales.

Les Ingénieurs qui seraient intéressés par cette offre pourront se faire connaître à M. VENARD, Secrétaire Général de la Société, pour être mis ultérieurement en contact, s'il y a lieu, dès son retour en France, avec M. ANGOT, Inspecteur Général de la même Société, actuellement en voyage en Indochine

*

L'INSTITUT INTERNATIONAL DES BREVETS, ayant son siège à la Haye (Hollande), se préoccupe du recrutement d'un certain nombre d'Ingénieurs, et il est souhaitable que certains puissent être recrutés en France.

Les conditions à remplir sont les suivantes :

- 1° être âgé au minimum de 21 ans, au maximum de 45 ans, (pour des sujets exceptionnels l'âge limite ci-dessus est susceptible d'être reculé) ;
- 2° posséder un diplôme d'Ingénieur ;
- 3° être capable de lire couramment l'Anglais et l'Allemand.

L'Institut recherche spécialement des Ingénieurs compétents en matière de mécanique, électro-technique, chimie, génie civil, mécanique mines, mécanique agricole, etc...

Les salaires consentis sont supérieurs à ceux accordés aux Ingénieurs Fonctionnaires Néerlandais, les traitements de ceux-ci étant de 9.900 à 12.000 florins au grade le plus élevé des Ingénieurs de l'Etat, (cours officiel actuel du florin : 92,50 Francs Français) Le coût de la vie courante en Hollande est sensiblement le même qu'en France. Au traitement des Ingénieurs non Hollandais s'ajoutent : une indemnité d'expatriation de 10 %, une indemnité de loyer pouvant aller jusqu'à 15 %, une indemnité pour charges de famille équivalant à 2,50 % du traitement, avec un maximum de 20 florins par mois et par enfant.

Pour tous renseignements, s'adresser à la Direction de la Propriété Industrielle, 26 bis, rue de Léningrad, à Paris (8^e)

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Nous avons relevé avec plaisir dans la première promotion de l'Ordre du Mérite Touristique, (Journal Officiel du 20 septembre 1949), les noms suivants:

Au grade de Commandeurs :

MM. GRIMPRET, Président Honoraire du Conseil Général des Ponts et Chaussées ;

ARON, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées.

Au grade d'Officier

MM. BOYAUX, Ingénieur des Mines, Directeur Général Adjoint de la S.N.C.F. ;

DORGES, Secrétaire Général aux Travaux Publics ;

RUMPLER, Directeur des Routes

Au grade de Chevalier

M. POUPEL, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées

Toutes nos félicitations

NAISSANCES.

Notre Camarade Raymond MONNET, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de la naissance, à Paris, le 4 juin 1949, de son fils *Michel*.

Notre Camarade Albert ROBIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de la naissance, à Paris, le 10 septembre 1949, de sa fille *Marie-Odile*.

Notre Camarade J.-J. HUVILLIER, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Laval, nous a fait part de la naissance, à Laval, le 16 septembre 1949, de sa fille *Danièle*.

Bernadette, Marie-Elisabeth et Jean-François JAY, nous ont fait part de la naissance, le 27 septembre 1949, de leur petit frère *Christian*, quatrième enfant de notre Camarade Antoine JAY, Ingénieur des Ponts et Chaussées, détaché de la S.N.C.F., à Lyon.

Notre Camarade Paul JOSSE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de la naissance, à Saintes, le 24 septembre 1949, de sa fille *Catherine*.

Jean-Louis, Alain, Odile, Brigitte et Nicole DONTOT, nous ont fait part de la naissance, à Sarrebruck, le 1^{er} octobre 1949, de leur petit frère *Patrick*, sixième enfant de notre Camarade Jacques DONTOT, Ingénieur en Chef au Corps des Mines à Sarrebruck.

Notre Camarade Emile PAVAU, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Laval, nous a fait part de la naissance, à Laval, le 3 octobre 1949, de son quatrième enfant, *Clair*.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

FIANÇAILLES.

Notre Camarade Pierre HERREMAN, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Albi, nous a fait part des fiançailles de son fils, le Docteur René HERREMAN, avec Mademoiselle Nicole DÉLÉGUÉ.

Toutes nos félicitations.

MARIAGES.

Nos Camarades LIPMANN, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, en retraite à Paris et HENNEQUIN, Inspecteur Général Honoraire des Ponts et Chaussées à Clermont-Ferrand, nous ont fait part du mariage de leurs enfants, Pierre LIPMANN, Ingénieur E.I.H. et Mademoiselle Marie-Rose HENNEQUIN, Ingénieur Chimiste. La bénédiction nuptiale a été donnée, le 2 juillet 1949, à Paris.

Notre Camarade Paul BASTARD, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Quimper, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Marie-Claire QUESSEVEUR. La bénédiction nuptiale a été donnée, le 8 octobre 1949, en la Cathédrale Saint-Corentin, à Quimper.

Notre Camarade Paul GENET, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part du mariage de sa fille, Mademoiselle Jeannine GENET, avec M. Pierre CHASTEAUNEUF, Administrateur Civil au Ministère de l'Intérieur. La bénédiction nuptiale a été donnée, le 22 octobre 1949, en l'église Saint-François-Xavier, à Paris.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

DÉCÈS.

A la suite de la publication, par le Bulletin du P.C.M., de la liste des Ingénieurs au Corps des Mines, nous avons appris le décès, survenu il y a plusieurs années, de notre Camarade LOCHARD, Inspecteur Général des Mines, à Neuilly-sur-Seine.

Nous avons reçu un faire-part de la mort, survenue à Vierzon, le 5 août 1949, de notre Camarade Paul BRIZARD, Ingénieur au Corps des Mines, à Paris. L'inhumation a eu lieu à Vierzon, le 8 août dernier.

Notre Camarade MONTIGNY, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, en retraite à Paris, nous a fait part de la mort de sa Mère, née Marguerite LEYER, décédée à Paris, le 15 septembre 1949, dans sa 94^e année.

Nous avons reçu un faire-part de la mort de notre Camarade René COLLIGNON, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Menton, décédé le 18 septembre 1949, à Menton, où l'inhumation a eu lieu le 20 du même mois.

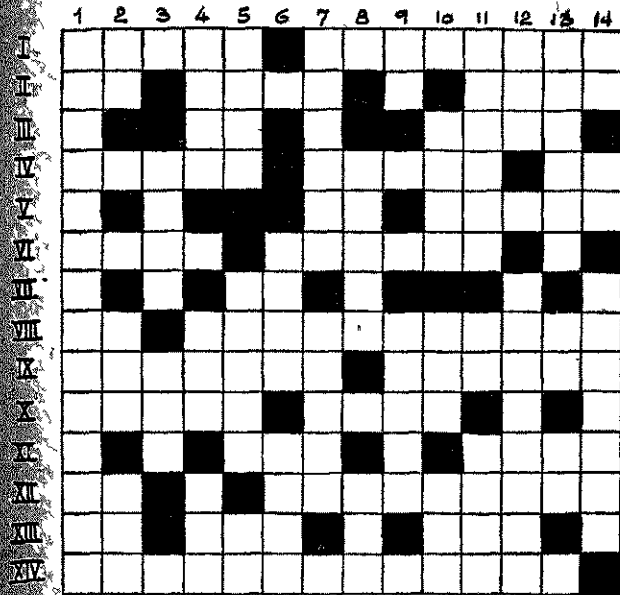
Nous avons appris la mort de notre Camarade Charles CANDELIER, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur en Chef Honoraire du Chemin de Fer du Nord à Paris, décédé à Kergus-la-Harmoye (Côtes-du-Nord), le 21 septembre 1949. Les obsèques ont eu lieu à Inchy-en-Artois (Pas-de-Calais).

Le retour du dernier N° du Bulletin du P.C.M. nous a appris le décès de notre Camarade DE FOLIN, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en retraite à Bordeaux.

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

PAYEZ VOTRE COTISATION

BASES AÉRIENNES



Horizontalement

- I. — Son envol se passa de piste — Anges gardes des voyageurs aériens.
- II. — Ceux des régions survolées sont peu connus du voyageur aérien — Qualificatif qui peut s'appliquer à une piste de béton — Ses fantaisies sont soigneusement notées par la météo.
- III. — Point cardinal répété — Port aérien.
- IV. — Certaines sont aériennes — Adopta une mauvaise technique de fixation des ailes — Initiales d'un ministère qui s'intéresse aux choses de l'air.
- V. — Symbole d'un corps très utilisé pour les infrastructures — Grand ennemi de l'avion.
- VI. — Est parfois escamoté après le décollage — Qualifie un domaine livré au vol.
- VII. — Si le temps était comme ce mot, la météo n'aurait plus de raison d'être.
- VIII. — Initiales d'un physicien qui s'occupa de radio — Ne paraissaient pas susceptibles de voler.
- IX. — Atterrir de façon renversante — Sont souvent dans les nuages.
- X. — Les avions partent comme lui — On y trouve les aérodromes de Salvaza et de Corbières.
- XI. — Obstacle de hauteur modeste dans une trouée d'envol — Un champ d'aviation ne l'est pas toujours.

- XII. — Phonétiquement : adjectif qui s'applique à certains oiseaux — On distingue des jaunes sur ses aérodromes.
- XIII. — Une lettre du mot « air » en grec — L'hydravion peut s'y poser — Salade de points cardinaux.
- XIV. — Qualifie les vitesses qui seront pratiquées par les aviateurs de demain.

Verticalement

- 1. — Sur des avions très modernes.
- 2. — Chevalier de l'air — Local accessoire mais apprécié d'une base aérienne — Evolue le plus souvent dans un ciel pur, contrairement à toute vraisemblance.
- 3. — Celui du parachutiste est périlleux sans l'être — Son aérodrome est mixte.
- 4. — Peut être en l'air — Il en fallait aux pionniers de l'aviation — Pour le mécano.
- 5. — Il vaut mieux en tomber métaphoriquement — Rasée par les avions — Désigne un trajet double.
- 6. — Reçoit des avions ou des signaux — Bravent les servitudes aériennes.
- 7. — N'a plus le monopole de la propulsion aérienne — Il en faut un pour atterrir.
- 8. — Consultée par le pilote — Survolé par les avions soviétiques.
- 9. — Sur l'aire à signaux — Améliore considérablement la sécurité aérienne.
- 10. — Son grain n'a aucun rapport avec celui qui peut redouter le navigateur aérien — Certaines de ses filles se distinguent dans les airs — Indique parfois la direction du vent.
- 11. — Qualifie le temps rêvé par le voyageur aérien — Symbole d'un métallope qui on trouve dans les sacs de l'aéronaute — Sa famille, qui répand les canards, manque cependant d'envergure.
- 12. — Celui d'un aérodrome est parfois stabilisé — Qui a la même inclinaison.
- 13. — Aile qui se replie — Sur la rose des vents — Points cardinaux.
- 14. — Direction — Ce saint n'est pas loin des aérodromes de Tarbes — Les places sont généralement ainsi à bord des avions.

HENRI MARCEL,
Ingénieur des Ponts et Chaussées.

PAYEMENT DES COTISATIONS

AVIS TRÈS IMPORTANT

Nous commencerons dès le début du mois de Novembre le recouvrement postal des cotisations dues au P.C.M. Chaque quittance sera majorée de 110 frs pour frais de recouvrement, à la charge des Sociétaires intéressés.

Pour éviter ces frais et le travail important de cette mise en recouvrement

PAYEZ VOTRE COTISATION AU REÇU DU PRÉSENT BULLETIN

MEMENTO

☞ **L'Assemblée Générale ordinaire annuelle du P. C. M.** aura lieu à Paris, le Dimanche 5 Mars 1950 et sera suivie du dîner traditionnel.

☞ Une **Tournée du P. C. M.** sera effectuée dans la Région Parisienne, probablement à Rouen, dans la journée du Samedi 4 Mars 1950, veille de l'Assemblée Générale.

☞ Les **Délégués de Groupe** sont instamment priés d'organiser une **réunion de leur Groupe** et d'en envoyer le compte-rendu au Secrétariat du P. C. M., pour insertion dans le Bulletin du P. C. M.

☞ Envoyez-nous de courts **articles techniques** à insérer dans le Bulletin du P. C. M., sur des travaux exécutés dans votre Service ou sur des questions techniques relevant de votre activité.

☞ Le **Service d'Achats** du P. C. M. est à votre disposition : consultez-le avant d'effectuer vos achats, en téléphonant à LITTRÉ 93-01, ou en écrivant : 28, rue des Saints-Pères à Paris (joindre 30 frs en timbres-poste pour envoi de la documentation).

☞ La **correspondance** pour le P. C. M. doit être adressée 28, rue des Saints-Pères, à Paris-7^e, en y joignant, s'il y a lieu à réponse, soit un timbre-poste, soit une enveloppe timbrée avec votre adresse.

☞ **Pour téléphoner** au Secrétariat du P. C. M., demander LITTRÉ 93.01 (l'après-midi de préférence).

☞ Si vous n'êtes pas en règle avec la Caisse du P. C. M., vous avez dû recevoir une lettre individuelle donnant l'état de votre compte ; payez votre **cotisation** sans attendre un recouvrement postal, dont les frais élevés seront à votre charge.

L'ISOLATION

Sté de CHAUDRONNERIE et de CALORIFUGEAGE

16, Rue Jacques-Bingen - PARIS 17^e
(Ancienne rue Montchanin) Tel. Wagram 41-93 et 94

Tous travaux d'isolation - Froid et Chaud

Isolation par matelas ou coquilles de laine minérale et laine de verre
≡ Revêtement par tôle ou toiles durcies par traitement spécial ≡
Isolations amovibles ≡ Capots démontables sur brides et vannes

SOCIÉTÉ CHIMIQUE DE LA ROUTE

154, Boulevard Haussmann - PARIS-8^e WAG. 55 76 55.77

MICMELL

ÉMULSIONS DE BITUME

MICTAR

BITUMES FLUIDES

TOUS TRAVAUX

ROUTES, PISTES D'ENVOL, etc...

11 USINES EN FRANCE

9 CENTRES DE TRAVAUX

PYRENE



*Protection
contre
L'INCENDIE*

E^S PHILLIPS & PAIN
MONTROUGE-SEINE

Société Parisienne de Canalisations

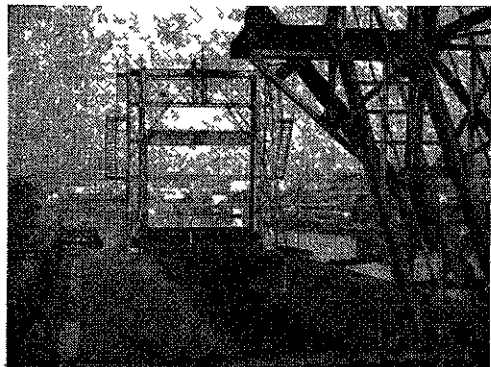
S. P. A. C.

S A R L au Capital de 3 000 000 de francs

**146, Boulevard Haussmann
PARIS-VIII^e**

Téléphone : WAGram 32-32

EAU -- GAZ -- HYDROCARBURES
ET TOUS FLUIDES



CHARPENTES ET PONTS MÉTALLIQUES

Anciens Établissements

JOSEPH PARIS

Société Anonyme Capital 20 000 000 de francs

Bureau de PARIS 82, Boul. des Batignolles  Siege Social et Usines
NANTES - CHANTENAY

SLIPWAYS -- BARRAGES
APPAREILS DE LEVAGE

Méthode **COMPOMAC**

Procédés à froid utilisables par tous les temps, en toutes saisons



Construction - Réfection - Entretien
Routes — Sols — Pistes
Infrastructure aéronautique



Tous travaux d'étanchéité par les **Produits COMPO**



SOCIÉTÉ CHIMIQUE et ROUTIÈRE de la GIRONDE

S. A. au Capital de 300 000 000 de Francs

66, Rue la Boëtie - PARIS (VIII^e) - Tél. ELY 45-80 et la suite