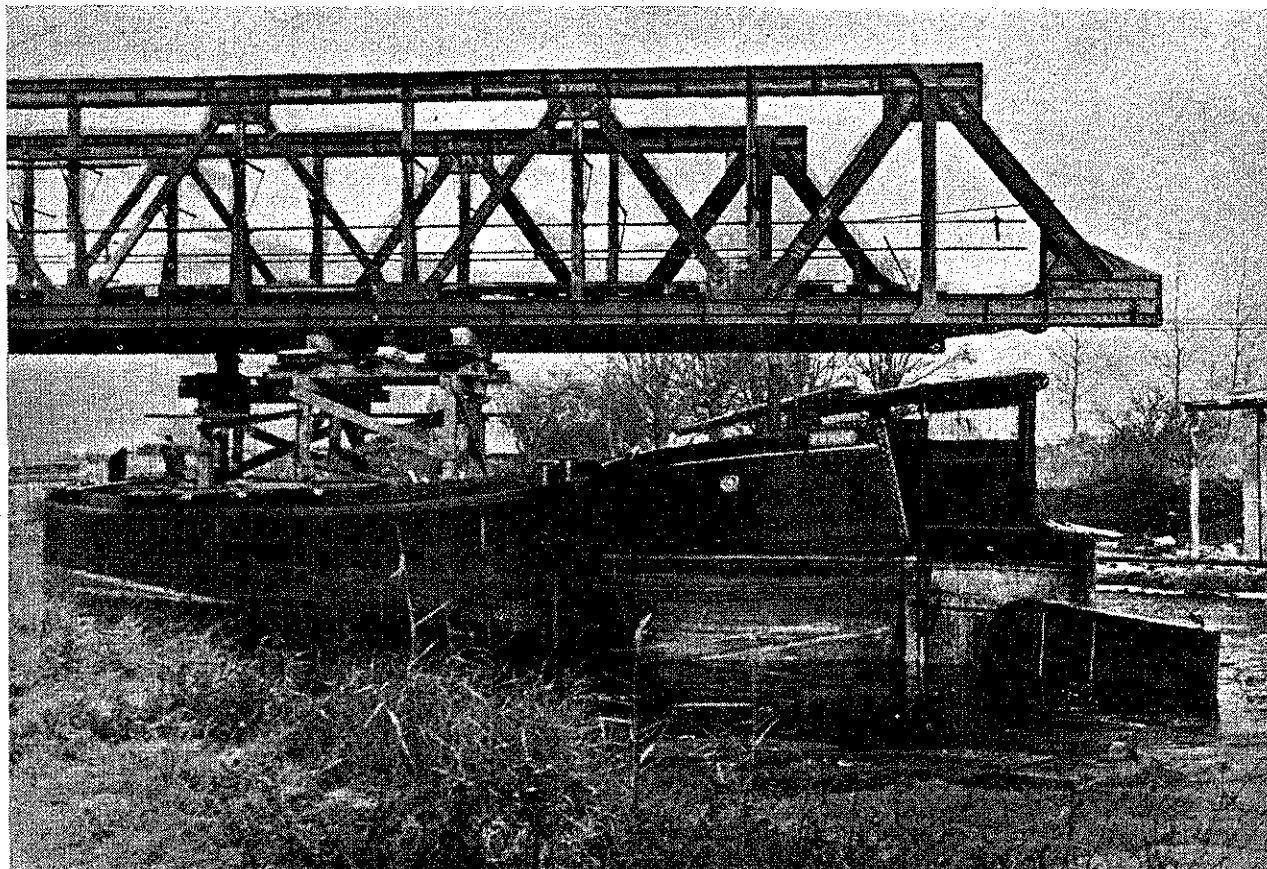


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

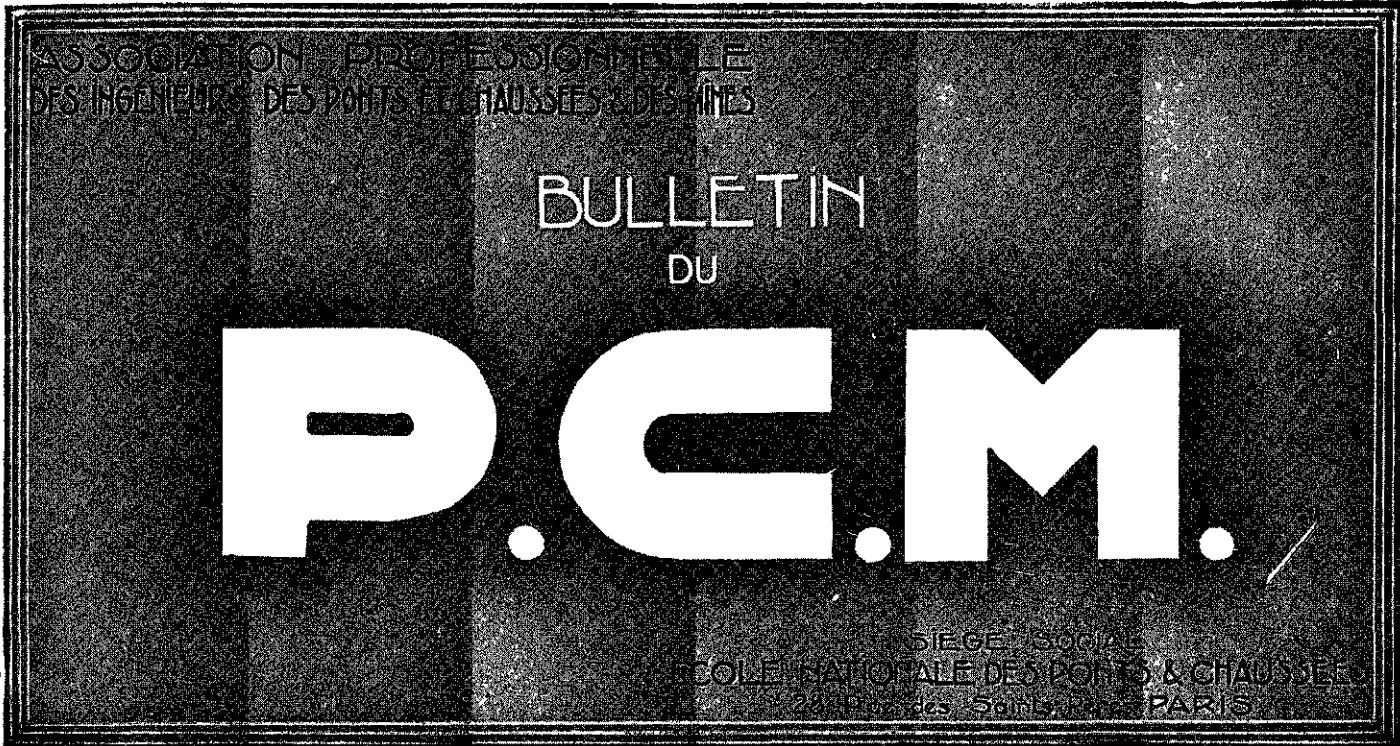
BULLETIN
DU

P.C.M.

SIEGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
28 Rue des Saints Pères PARIS.



LANCEMENT DU PONT DE BOURG ET COMIN SUR LE CANAL DE L'OISE A L' AISNE (TRANSLATION DU TABLIER)



Service Publicité : J. ARNAUD, 34, rue de Liège, Paris 8^e. — Tél. : Europe 51-15

SOMMAIRE

ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE DU 1^{er} JUILLET 1946 :

Procès-verbal de l'Assemblée. 2

Statuts et Règlement intérieur modifiés. 3

PAIEMENT DES COTISATIONS :

Avis important 9

PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE :

Séance du 4 juin 1946. 10

Séance du 1^{er} juillet 1946. 12

Séance du 11 juillet 1946. 14

L'INDEMNITE FORFAITAIRE DE 25 % ET LA PRIME DE RENDEMENT 16

PRIMES DE RENDEMENT 17

LA REMUNERATION DES CONCOURS AUX COLLECTIVITES LOCALES 19

L'ORGANISATION DU CONTROLE DES DISTRIBUTIONS D'EAU 24

BIBLIOTHEQUE 26

CORRESPONDANCE :

Pour les fonctionnaires du Contrôle de l'Electricité 26

TRAVAUX DES EQUIPES :

Equipe Transports : La coordination des transports rail-route 27

Equipe Methodes : Améliorations à apporter aux méthodes de travail du Service des Ponts et Chaussées 35

NOTES TECHNIQUES :

Reconstruction du Pont de Bourg-et-Comin pour la ligne Soissons-Guignicourt : lancement de l'ouvrage 51

Les ponts provisoires sur la R. N. 7 au franchissement du Var. 52

Le répertoire des sondages au Bureau des Recherches Géologiques et Géophysiques. 56

LE CONGRES DE NICE POUR L'AVANCEMENT DES SCIENCES 57

LE CONGRES DE L'URBANISME DE STRASBOURG. 57

ACTIVITE DES GROUPES :

Tournée du Groupe Lyonnais en Savoie. 58

POUR LES CANTONNIERS DEPARTEMENTAUX. 58

BIBLIOGRAPHIE :

Ingénieurs et Techniciens dans le monde. 58

NAISSANCES, FIANÇAILLES, MARIAGES, DECES.. 59

MOTS CROISES :

Routes et Chemins 60

Assemblée Générale extraordinaire du Lundi 1^{er} Juillet 1946

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE

Les Membres du P.C.M. se sont réunis en Assemblée Générale Extraordinaire, le lundi 1^{er} juillet 1946, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président de l'Association, assisté du Comité de celle-ci.

La séance est ouverte à 14 heures 55.

Le Président rappelle que l'ordre du jour comporte la modification des statuts et du règlement intérieur, pour tenir compte des ententes réalisées :

— d'une part, avec le Groupe des Mines, en vue de constituer ce Groupe en section de l'Association ;

— d'autre part, avec le Groupe de l'Afrique du Nord, pour assurer à ce Groupe deux délégués, l'un représentant l'Algérie, l'autre la Tunisie et le Maroc.

Le texte de ces modifications a été publié au N° de mai 1946 du Bulletin du P.C.M.

Le Président constate que le quorum à atteindre pour que l'Assemblée puisse statutairement délibérer est de 433 suffrages et que le nombre des Membres du P.C.M. présents ou représentés est de 485. L'Assemblée est donc valablement constituée.

Après en avoir délibéré, le texte proposé est adopté à l'unanimité, sous réserve de quelques modifications de forme ; ce texte, ainsi modifié, est annexé au présent procès-verbal.

Le Président tient à mettre l'Assemblée au courant de la situation résultant de l'émission d'un décret du 22 juin 1946, portant statut du personnel de l'Industrie Electrique et Gazière ; il souligne que la situation faite à ce personnel est plus avantageuse que celle faite aux fonctionnaires, notamment à ceux de nos Corps ; il indique que le Comité du P.C.M. a décidé, dans la matinée du 1^{er} juillet 1946, de faire immédiatement une démarche de protestation auprès des Ministres de la Production Industrielle et des Travaux Publics et des Transports, qui ont précédemment fait les promesses suivantes :

— Le Ministre de la Production Industrielle a estimé que les fonctionnaires chargés du Contrôle devaient être mieux rémunérés que le personnel des entreprises contrôlées ;

— Le Ministre des Travaux Publics, se refusant à proposer toute amélioration de traitement tant que le Gouvernement maintiendrait sa décision contraire, avait déclaré qu'il proposerait une révision de la rémunération de son personnel si pareille révision venait à être admise pour une catégorie quelconque de fonctionnaires.

Ces démarches ont été faites dans la matinée du 1^{er} juillet 1946 ; la délégation du Comité du P.C.M. a été reçue par :

— Le Directeur du Cabinet du Ministre des Travaux Publics, à qui sera transmise l'émotion manifestée par nos Corps en présence du statut dont il s'agit ;

— Le Directeur du Cabinet du Ministre de la Production Industrielle, qui a indiqué que, sur l'injonction des Ministres des Finances et de l'Economie Nationale, il était sursis à la mise en application du statut en cause, tant que n'aura pas été prise une décision du Conseil des Ministres autorisant cette application.

Le Président demande à l'Assemblée de définir l'action à entreprendre par le P.C.M. en présence de cette situation.

Il est alors procédé à un large échange de vues sur les moyens à employer pour satisfaire à l'émotion créée par ladite situation. A l'unanimité, l'Assemblée invite le Comité du P.C.M. à agir suivant les directives ci-après et se déclare prête à soutenir son action par les moyens qui seront reconnus nécessaires pour aboutir :

— 1°) Demander que le personnel des Ponts et Chaussées et des Mines soit traité sur des bases au moins égales à celles consenties au personnel de l'Industrie Electrique et Gazière, tant que le statut accordé à ce personnel ne sera pas rapporté ;

— 2°) Tenter d'assurer, sur les mesures à prendre, un accord, d'une part, avec les Associations homologues d'Ingénieurs (Manufactures de l'Etat, P.T.T., S.N.C.F., etc.) d'autre part, avec les Syndicats du Ministère des Travaux Publics (Ingénieurs P.C., Ingénieurs T.P.E., Adjoints Techniques, Agents de Bureau, Cantonniers).

La séance est levée à 16 heures 45.

Le Secrétaire,
DEUTSCH,

Le Président,
STAHL.

STATUTS

modifiés par l'Assemblée Générale extraordinaire
du 1^{er} Juillet 1946

TITRE PREMIER

Association. — Son objet

ARTICLE PREMIER. — Le siège de l'Association est fixé à Paris, à l'École Nationale des ponts et chaussées, 28, rue des Saints-Pères. Il pourra être transféré par décision du Comité.

ART. 2. — L'Association prend le titre de : *Association professionnelle des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines*. Elle sera rendue publique conformément à l'article 5 de la loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association.

ART. 3. — Le but de l'Association est de :

1°) Défendre les intérêts moraux et matériels des corps des ponts et chaussées et des mines ;

2°) Se tenir au courant des questions intéressant les services des ponts et chaussées et des mines et intervenir, s'il y a lieu, pour le bien de ces services ;

3°) Entretenir des relations entre ses membres, notamment par le moyen de réunions, de voyages et de publications.

ART. 4. — L'Association comprend deux Sections, l'une groupant les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, l'autre les Ingénieurs des Mines, chacune d'elles étant chargée plus spécialement des questions propres à son Corps.

TITRE II

Comité d'Administration

ART. 5. — Un Comité représente et administre l'Association. Il est constitué par la réunion des membres de deux sous-comités, l'un pour la section des Ponts et Chaussées, l'autre pour la section des Mines.

ART. 6. — Le sous-comité de la section Ponts et Chaussées est composé de 29 membres, dont 28 du Corps des Ponts et Chaussées, comprenant 10 délégués généraux, 17 délégués de groupe, un ingénieur-élève, plus un membre du sous-comité de la section Mines. Sur les 10 délégués généraux, 4 au moins résident à Paris. Ces 10 délégués généraux doivent comprendre 2 au moins et au plus 3 membres non en activité de service, dont un retraité.

Les délégués généraux sont élus par l'Assemblée des membres de l'Association appartenant

au Corps des Ponts et Chaussées réunis lors de l'Assemblée générale ordinaire de l'Association.

Les délégués de groupe sont élus par les membres de l'Association appartenant au Corps des Ponts et Chaussées réunis en groupes constitués dans les conditions fixées par le règlement intérieur.

Le délégué des ingénieurs-élèves est élu par l'ensemble des ingénieurs-élèves des Ponts et Chaussées.

Le membre du sous-comité de la Section Mines sera désigné chaque année par ce sous-comité.

ART. 7. — Le sous-comité de la section Mines est composé de 10 membres, dont 9 au Corps des Mines, comprenant 6 membres en activité de service, un ingénieur-élève, 2 membres non en activité de service dont 1 retraité, plus 1 membre du sous-comité Ponts et Chaussées.

Exception faite de l'ingénieur-élève, qui est élu par l'ensemble des ingénieurs-élèves des Mines et du membre du sous-comité de la Section Ponts et Chaussées désigné chaque année par ce sous-comité, les membres du sous-comité de la section Mines sont élus par l'ensemble des membres de l'Association appartenant au Corps des Mines, réunis en Assemblée générale de l'Association.

ART. 8. — Hors l'opposition du membre de la section Mines faisant partie du sous-comité de la section Ponts et Chaussées, ce dernier sous-comité peut, en cas d'urgence, engager valablement l'Association pour les questions qui sont déclarées propres au Corps des Ponts et Chaussées.

Réciproquement, hors l'opposition du membre de la section Ponts et Chaussées faisant partie du sous-comité de la section Mines, ce dernier sous-comité peut, en cas d'urgence, engager valablement l'Association pour les questions qui sont déclarées propres au Corps des Mines.

ART. 9. — Dans le dépouillement des scrutins, les résultats des votes en opposition avec les dispositions ci-dessus ne seront pas comptés.

Si la contradiction résulte d'un trop grand nombre de noms d'une même catégorie sur un même bulletin, les premiers noms, limités au nombre voulu, seront seuls retenus.

ART. 10. — Exception faite pour les délégués des ingénieurs-élèves, élus pour un an, les membres des deux sous-comités sont élus pour trois ans et renouvelés par tiers tous les ans.

En vue de ce renouvellement, les membres des deux sous-comités, non compris les délégués des ingénieurs-élèves et les délégués de chaque sous-comité dans l'autre sous-comité, sont répartis de la façon suivante :

Sous-comité Ponts et Chaussées : le premier et le deuxième tiers comprendront chacun 3 délégués généraux et 6 délégués de groupe, le troisième tiers comprendra 4 délégués généraux et 5 délégués de groupe ;

Sous-comité Mines : chaque tiers comprendra 2 membres en activité de service, le deuxième et troisième tiers comprendront en plus un membre non en activité de service.

Les membres sortant ne sont pas immédiatement rééligibles.

Il est procédé chaque année, en même temps qu'au remplacement du tiers sortant, à celui des membres démissionnaires ou décédés, ainsi que de ceux qui seraient atteints, par suite d'un changement de situation, par l'une des incompatibilités stipulées à l'article 6 ci-dessus ou au Règlement intérieur. Les membres ainsi nommés ne restent en fonctions que jusqu'à l'expiration des pouvoirs des membres qu'ils remplacent.

Dans le cas où aucun des membres du Comité ne pourrait assurer le fonctionnement d'un service de l'Association qui ne doit pas être interrompu, le Comité a la faculté de s'adjoindre un membre nouveau jusqu'à la prochaine Assemblée générale.

ART. 11. — Les membres du Comité (exception faite pour les ingénieurs-élèves) doivent faire partie de l'Association depuis trois ans au moins au 1^{er} novembre précédant les élections.

ART. 12. — Chaque sous-comité de section désigne parmi ses membres :

- un président,
- un vice-président pour le sous-comité Mines, deux vice-présidents pour le sous-comité Ponts et Chaussées,
- un secrétaire.

ART. 13. — Le Comité désigne parmi ses membres un bureau composé de :

- un président,
- trois vice-présidents,
- un secrétaire,
- un secrétaire-adjoint,
- un trésorier.

Le président du Comité est l'un des deux présidents de sous-comité. L'un des vice-présidents du Comité est l'autre président de sous-comité. Le secrétaire et le secrétaire-adjoint sont les secrétaires des deux sous-comités.

ART. 14. — Les décisions du Comité sont prises à la majorité des voix des membres présents et des membres de ce Comité qui, n'ayant pu assister à la réunion, ont délégué leurs voix à d'autres membres du Comité, sauf la dérogation stipulée à l'article 29.

Un membre du Comité ne peut disposer de plus de trois voix, y compris la sienne. En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

Une décision relative à une question concernant les deux Corps ne peut être prise si l'une des deux sections s'y oppose.

Les frais réels de transport en chemin de fer en France des membres du Comité sont à la charge de l'Association.

ART. 15. — Le Comité détermine, à charge de ratification par l'Assemblée générale, les conditions d'administration intérieure et tous les détails propres à assurer l'exécution des statuts

Il délègue certains de ses pouvoirs aux sous-comités de section, pour les questions concernant exclusivement les membres de l'une ou l'autre de ses sections.

Il peut charger certains de ses membres de l'organisation des réunions et de la préparation des publications.

ART. 16. — Le Comité délègue, avec les pouvoirs nécessaires, ceux de ses membres qui doivent le représenter pour l'accomplissement des actes de la vie civile prévus par l'article 6 de la loi du 1^{er} juillet 1901.

ART. 17. — Le Comité porte chaque année à la connaissance de tous les ingénieurs, faisant ou ne faisant pas partie de l'Association, le compte rendu des Assemblées générales, les statuts de l'Association et la liste de ses membres

TITRE III

Assemblées générales

ART. 18. — Il y a, chaque année, une Assemblée générale ordinaire et, s'il y a lieu, des Assemblées générales extraordinaires ; ces dernières sont convoquées par le Comité soit sur son initiative, soit sur une demande adressée au président et signée de vingt-cinq membres de l'Association.

ART. 19. — Sauf les exceptions prévues aux présents statuts, l'Assemblée générale ordinaire et les Assemblées générales extraordinaires statuent à la majorité des voix de membres présents ou représentés sur les questions qui leur sont soumises. Toutefois, une décision relative à une question concernant les deux Corps ne peut être prise si la majorité des membres de l'un de ces Corps présents ou représentés à l'Assemblée générale s'y oppose.

Les délégations données par les membres de l'Association absents doivent être déposées au lieu où se réunit l'Assemblée générale une demi-

heure avant l'ouverture de la séance. Aucun des membres présents ne peut disposer de plus de 10 voix y compris la sienne.

Le Comité arrête l'ordre du jour, il est obligé d'y inscrire toute question pour laquelle une demande aura été faite par cinq membres de l'Association un mois à l'avance.

Cet ordre du jour doit être porté à la connaissance des membres de l'Association quinze jours au moins avant la date de la réunion.

Aucune question étrangère à l'ordre du jour ne peut être l'objet d'un vote de l'Assemblée, elle peut seulement donner lieu à échange de vues après l'épuisement de l'ordre du jour et au dépôt de vœux et de motions sur le bureau, en vue d'un examen par le Comité et de délibérations ultérieures.

Le président du Comité préside les Assemblées générales.

ART. 20. — L'Assemblée générale ordinaire a lieu une fois par an.

Elle entend la lecture du rapport annuel du Comité et statue sur les comptes de l'année sociale précédente.

Elle procède, comme prévu aux articles 6 et 7 ci-dessus et conformément aux dispositions du Règlement intérieur, au remplacement des membres sortants des deux sous-comités de section.

Le vote par correspondance est admis pour ces élections qui ont lieu à la majorité des voix des votants.

ART. 21. — Les Assemblées générales extraordinaires peuvent seules délibérer sur des propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association. Elles ne peuvent le faire valablement que si le tiers, au moins, des membres inscrits est présent ou représenté. Au cas où ce quorum ne serait pas atteint, une deuxième Assemblée générale serait convoquée au plus tôt un mois après la première.

Cette seconde Assemblée ne pourra valablement délibérer sur les propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association que si le sixième, au moins, des membres inscrits est présent ou représenté.

Les Assemblées générales extraordinaires statuent à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés sur les propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association.

TITRE IV

Fonds de l'Association

ART. 22. — La cotisation annuelle est fixée par le Comité, suivant les besoins de l'Asso-

ciation, dans la limite du maximum ci-après :

— deux 1/2 pour mille du traitement brut moyen du grade, indemnités non comprises, pour les Ingénieurs en Service ;

— un pour mille pour les Ingénieurs en congé hors cadres, en disponibilité, en retraite, démissionnaires et les Ingénieurs Elèves.

ART. 23. — La cotisation peut être rédimée par le versement d'une somme globale en un ou plusieurs versements annuels consécutifs. Les membres qui rachètent leur cotisation pour une somme plus élevée reçoivent le titre de Membre bienfaiteur.

Le taux de ces versements sera fixé par l'Assemblée générale ordinaire.

ART. 24. — Les sommes versées pour rédimier les cotisations constituent le fonds social, dont les revenus sont affectés aux dépenses courantes.

L'Assemblée générale peut seule autoriser le Comité à disposer du fonds social.

ART. 25. — Lorsque les recettes d'un exercice excèdent les dépenses, l'excédent est affecté à la constitution d'un fonds de réserve qui reste à la disposition du Comité.

L'Assemblée générale peut décider le versement au fonds social d'une partie du fonds de réserve.

ART. 26. — L'année sociale commence le 1^{er} novembre

TITRE V

Réunions et publications

ART. 27. — La date, le lieu et l'objet des réunions sont fixés par le Comité.

Elles comprennent, notamment, des tournées en France et à l'étranger et des conférences.

Peuvent être admis dans les conditions fixées par le Règlement intérieur, à certaines réunions, avec l'autorisation du Comité ou de son délégué, des membres des familles des sociétaires et des personnes étrangères.

Les frais généraux d'organisation des réunions sont à la charge de l'Association. Les dépenses personnelles qu'entraînent les réunions (repas, frais de déplacement, etc.) sont supportées par les sociétaires qui y prennent part.

Un bulletin sera publié par les soins du Comité

TITRE VI

Dispositions diverses

ART. 28. — Toute discussion politique ou religieuse est interdite dans les réunions.

ART. 29. — Le Comité peut prononcer la ra-

diation d'un membre de l'Association. Il statue, ce membre dûment convoqué pour être entendu, au scrutin secret, à la majorité des 5/6 des voix des membres présents et des 2/3 des voix des membres en exercice.

Par dérogation à l'article 7, les membres du Comité non présents à la réunion ne peuvent déléguer leur vote pour l'application du présent article.

ART. 30. — Les statuts peuvent être modifiés par une Assemblée générale extraordinaire dans les conditions prévues à l'article 13 soit sur l'initiative du Comité, soit sur la demande d'un groupe de trente membres, adressée au Comité.

Le texte de la modification proposée est communiqué par le Comité à tous les membres de l'Association, quinze jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale.

ART. 31. — La dissolution de l'Association peut être prononcée par une Assemblée générale extraordinaire réunie et délibérant dans les conditions fixées par l'article précédent. La délibération fixe l'attribution des biens.

Dispositions transitoires

ART. 32. — L'obligation pour les Membres du Comité de faire partie de l'Association depuis trois ans ne s'appliquera qu'à partir du 1^{er} novembre 1949, étant entendu que, jusqu'à cette date, l'appartenance au P.C.M. avant le 15 mai 1946 suffira.

Les dispositions suivantes seront appliquées à titre transitoire :

a) les membres du Corps des Ponts et Chaussées faisant partie du Comité de l'Association tel que ce Comité s'est trouvé constitué par les élections du 12 mai 1946 constitueront le sous-comité de la section Ponts et Chaussées ;

b) les élections pour la constitution du sous-comité de la section Mines se feront en 1946 par correspondance et seront homologuées par le Comité.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

modifié par l'Assemblée Générale extraordinaire
du Lundi 1^{er} Juillet 1946

CHAPITRE PREMIER

Groupes régionaux Comité d'Administration

ARTICLE PREMIER. — Les groupes qui élisent les délégués de groupe entrant dans le sous-comité de la section Ponts et Chaussées sont constitués de la façon suivante :

1°) Groupe de *Paris*, comprenant les départements de l'Eure-et-Loir, de la Seine, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne ;

2°) Groupe d'*Amiens*, comprenant les départements de l'Aisne, du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais, de la Seine-Inférieure et de la Somme ;

3°) Groupe de *Nancy*, comprenant les départements des Ardennes, de l'Aube, de Belfort, de la Marne, de la Haute-Marne, de la Meurthe-et-Moselle, de la Meuse, de la Moselle, du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de la Haute-Saône et des Vosges ;

4°) Groupe de *Lyon*, comprenant les départements de l'Ain, de l'Allier, de la Côte-d'Or, du Doubs, de la Drôme, de l'Isère, du Jura, de la Loire, de la Haute-Loire, du Puy-de-Dôme, du Rhône, de Saône-et-Loire, de la Savoie et de la Haute-Savoie ;

5°) Groupe de *Marseille*, comprenant les départements des Alpes-Maritimes, de l'Ardèche, des Hautes-Alpes, des Basses-Alpes, des Bouches-du-Rhône, de la Corse, du Gard, de l'Hérault, de la Vaucluse, du Var ;

6°) Groupe de *Toulouse*, comprenant les départements de l'Ariège, de l'Aude, de l'Aveyron, du Cantal, de la Corrèze, de la Haute-Garonne, de la Lozère, du Lot, des Pyrénées-Orientales, des Hautes-Pyrénées, du Tarn et du Tarn-et-Garonne ;

7°) Groupe de *Bordeaux*, comprenant les départements de la Charente, de la Charente-Maritime, de la Dordogne, du Gers, de la Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne, des Basses-Pyrénées ;

8°) Groupe d'*Orléans*, comprenant les départements de la Creuse, du Cher, de l'Indre, de l'Indre-et-Loire, du Loir-et-Cher, du Loiret, de la Nièvre, de la Vienne, de la Haute-Vienne et de l'Yonne ;

9°) Groupe du *Mans*, comprenant les départements des Côtes-du-Nord, du Calvados, de l'Eure, du Finistère, de l'Ille-et-Vilaine, de la Loire-Inférieure, de la Manche, du Maine-et-Loire, de la Mayenne, du Morbihan, de l'Orne, des Deux-Sèvres, de la Sarthe et de la Vendée ;

10°) Groupe de l'*Afrique du Nord*, comprenant l'Algérie, la Tunisie et le Maroc ;

11°) Groupe *colonial*, comprenant les colonies, protectorats, pays sous mandats, non compris dans le groupe précédent.

Chaque groupe comprend les Ingénieurs des Ponts et Chaussées membres de l'Association en résidence dans la région correspondante.

Chaque groupe élit un délégué, sauf le groupe de l'Afrique du Nord, qui élit deux délégués et le

groupe de Paris, qui élit six délégués.

Les groupes doivent faire connaître au président du Comité, avant le 1^{er} novembre de chaque année, la liste de leurs membres et la composition de leur bureau.

L'Association n'intervient pas dans le fonctionnement financier des groupes et ne les subventionne d'aucune manière, sauf en ce qui concerne les frais d'impression et de correspondance entraînés par les élections des délégués de groupes.

Toutefois, le Comité pourra donner son agrément à des mutations de départements à l'intérieur des groupes, le nombre total des groupes n'étant pas augmenté.

ART. 2. — Le Comité d'Administration et les sous-comités procèdent chaque année, dans un délai d'un mois après l'Assemblée Générale qui les a complétés, à la nomination de leurs bureaux. Les membres des anciens bureaux sont rééligibles.

ART. 3. — Le Comité et les sous-comités se réunissent aussi souvent que l'exigent les intérêts de l'Association. Ils sont convoqués dix jours au moins à l'avance, sauf en cas d'urgence.

ART. 4. — Il est tenu un registre des délibérations du Comité et des sous-comités. Ces délibérations sont signées par le Président et le Secrétaire.

ART. 5. — Le trésorier et les secrétaires peuvent, en cas d'empêchement, se faire suppléer dans leurs fonctions, par un autre membre du Comité avec lequel ils s'entendent à cet effet.

CHAPITRE II

Assemblées générales ordinaires

ART. 6. — L'Assemblée générale ordinaire se réunit autant que possible dans la seconde quinzaine du mois de janvier ; elle est convoquée quinze jours au moins à l'avance.

ART. 7. — Le bureau de l'Assemblée générale est composé du bureau du Comité.

CHAPITRE III

Elections des Membres du Comité

ART. 8. — L'élection des membres des deux sous-comités a lieu en Assemblée Générale. Le Comité prévient les Sociétaires des vacances des membres des deux sous-comités autres que les délégués de groupe du sous-comité Ponts et Chaussées et les délégués des Ingénieurs Elèves;

il les prie de lui faire connaître leurs candidats dans un délai d'au moins vingt jours.

ART. 9. — Les réponses à cette lettre d'avis sont adressées au secrétaire du Comité et doivent lui parvenir avant l'expiration du délai fixé, qui est de rigueur.

Elles doivent indiquer le nom, grade et résidence du ou des candidats proposés, constater leur acceptation, et porter la signature des sociétaires qui font la présentation, avec indication de leur adresse.

ART. 10. — Le Comité porte à la connaissance des Sociétaires, quinze jours au moins avant la réunion de l'Assemblée Générale, toutes les candidatures qui lui sont parvenues dans les conditions fixées par l'article 9.

ART. 11. — Les bulletins de vote sont apportés le jour du vote ou envoyés par correspondance affranchie au secrétaire du Comité. Le dépôt en est valable jusqu'à l'heure fixée pour l'ouverture de la séance.

Les bulletins apportés ou envoyés par correspondance doivent être renfermés dans une enveloppe close portant la mention « Bulletin de vote », ainsi que le nom écrit très lisiblement et la signature du votant.

L'ouverture est faite par les scrutateurs au moment du dépouillement du scrutin, le bulletin de vote peut être placé sous une seconde enveloppe, laquelle sera déposée intacte dans l'urne.

Une même enveloppe ne doit pas renfermer plusieurs bulletins.

ART. 12. — Un membre du Comité assisté d'un certain nombre d'assesseurs procède au vote et au dépouillement du scrutin.

Les bulletins annulés comme irréguliers sont annexés au procès-verbal.

Le résultat du scrutin est annoncé, aussitôt qu'il est connu, sous la réserve, toutefois, de la vérification par le Comité de la régularité des opérations.

ART. 13. — Le Comité prévient au moins deux mois avant la réunion de l'Assemblée générale ordinaire le président de chaque groupe intéressé des vacances à pourvoir.

Chaque groupe procède à l'élection de son ou de ses délégués de groupe, les délais prévus pouvant être toutefois modifiés ; il doit faire connaître au président du Comité le résultat de cette élection huit jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale ordinaire et doit envoyer en même temps le procès-verbal de l'élection.

Toutefois les délégués des Ingénieurs Elèves seront élus chaque année dans le mois qui suit la rentrée des deux Ecoles ; cette élection sera provisoirement validée par le Comité.

Pour les premières élections à faire après l'approbation du présent Règlement intérieur, des dispositions spéciales pourront être prises par le Comité pour réduire ces délais.

CHAPITRE IV

Cotisation

ART. 14. — La cotisation est fixée d'après le grade du sociétaire au 1^{er} novembre, date du commencement de l'année sociale, ou d'après son grade au moment de son inscription, s'il s'agit d'un membre nouveau.

Dans ce dernier cas, la cotisation entière est due pour l'année courante, quelle que soit l'époque de l'inscription.

ART. 15. — La cotisation est exigible dans le premier trimestre de l'année sociale et, pour les membres nouveaux, dans les trois mois qui suivent leur inscription.

ART. 16. — Les admissions nouvelles aux cotisations à titre perpétuel et au titre de Membre Bienfaiteur sont suspendues jusqu'à nouvelle décision d'une Assemblée générale.

ART. 17. — Tout sociétaire qui est redevable de trois cotisations successives est mis en demeure de régler son arriéré envers l'Association.

S'il n'a pas déféré à cette mise en demeure dans le délai d'un mois, il est considéré comme démissionnaire.

CHAPITRE V

Comptabilité. — Administration

ART. 18. — Le trésorier est chargé de la perception des recettes et du paiement des dépenses.

ART. 19. — Les fonds qui ne sont pas nécessaires pour les besoins du service courant sont déposés dans une caisse publique désignée par le Comité, en attendant leur emploi ultérieur.

ART. 20. — Les reçus des cotisations sont tous détachés des registres à souches et signés de la main du trésorier.

ART. 21. — La comptabilité est vérifiée tous les ans, avant l'Assemblée générale, par une Commission de trois membres désignés à cet effet par le Comité.

ART. 22. — Un agent général appointé, nommé par le Comité, assure, sous la surveillance et la

direction du secrétaire et du trésorier, le fonctionnement du secrétariat et de la comptabilité.

ART. 23. — Il est tenu un état des membres de l'Association, qui est maintenu constamment à jour.

CHAPITRE VI

Fonds social. — Fonds de réserve

ART. 24. — Les fonds destinés à constituer le fonds social et le fonds de réserve sont, après décision du Comité, placés au nom de l'Association en rentes sur l'Etat, ou en fonds jouissant d'une garantie d'intérêt de l'Etat, ou en obligations du Crédit foncier.

ART. 25. — Ces opérations sont effectuées par le trésorier.

Il justifie de son mandat par un extrait de la délibération du Comité signé du président et du secrétaire.

ART. 26. — Le trésorier opère, dans les mêmes conditions, les ventes de rentes ou d'obligations qui sont ordonnées par le Comité.

CHAPITRE VII

Réunions et publications

ART. 27. — Les réunions ont pour objet notamment : 1° des tournées en France et à l'étranger ; 2° des dîners ; 3° l'examen de questions intéressant l'Association ou l'art de l'Ingénieur ; 4° des conférences qui peuvent être suivies d'une discussion contradictoire.

ART. 28. — Les réunions ont lieu à Paris ou hors Paris.

Elles sont présidées, soit par le président ou un vice-président du Comité d'Administration, soit par un autre membre de l'Association désigné par le Comité.

ART. 29. — Les ingénieurs qui ne font pas partie de l'Association peuvent être prévenus des réunions projetées ; ils ne peuvent y prendre part qu'à la condition de s'agréger à l'Association.

ART. 30. — Les femmes, les enfants et petits-enfants des sociétaires peuvent être admis dans les tournées ; les sociétaires, chefs de famille, devront, dans ce cas, participer à la tournée tout entière et assumer la responsabilité matérielle et morale de leurs invités.

ART. 31. — L'Association n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences ni dans les publications.

RÈGLEMENT ANNEXE DU COMPTE SPÉCIAL DE RÉCEPTION

Approuvé par l'Assemblée Générale ordinaire
du 29 Janvier 1933

ARTICLE PREMIER. — Il sera ouvert, dans les écritures du Trésorier un compte spécial pour réception de certaines personnalités françaises ou étrangères, notamment celles qui auront facilité les tournées d'une façon quelconque.

ART. 2. — A ce compte :

A) Seront portés en crédit :

1°) Les contributions des participants aux tournées du P. C. M. ;

2°) Les dons et les subventions que le Comité décidera, s'il y a lieu, d'affecter à ce compte ; ces subventions seront, au cours d'un exercice, au minimum égales au solde créditeur du même compte à la clôture de l'exercice précédent.

B) Seront portés en débit :

Les frais occasionnés par les réceptions organisées ou autorisées par le Comité.

ART. 3. — Quand un membre du P. C. M. estimera devoir faire appel aux ressources du compte spécial, il adressera une demande au Comité qui lui répondra dans le plus bref délai s'il accepte, et dans quelle mesure.

En cas d'urgence, le Trésorier, après consultation du bureau, fera le nécessaire, mais il en rendra compte à la réunion du Comité qui suivra.

PAIEMENT DES COTISATIONS

AVIS IMPORTANT

Nous mettons actuellement en recouvrement postal les cotisations exigibles et non encore payées. En raison des circonstances économiques actuelles, nous sommes dans la nécessité de majorer chaque quittance de VINGT FRANCS pour frais divers de recouvrement, et non de quinze francs comme nous avons cru pouvoir l'annoncer précédemment.

Nous prions instamment les Sociétaires intéressés soit de se mettre dès à présent en règle avec notre caisse, pour éviter ces frais, soit de faire bon accueil à la quittance qui leur sera présentée.

Voir, pour le taux des cotisations, les indications données dans le Bulletin du P. C. M. de Mars 1946 (pages 26 et 27).

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Mardi 4 Juin 1946

Le Comité du P. C. M. s'est réuni le mardi 4 juin 1946, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président.

Etaient présents : MM. BAUDET, CONCHE, COR, COURBON, DELAIGUE, DEUTSCH, DOLLET, DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY, ISSARTE, LEVI, MACAREZ, MEUNIER, NESTERENKO (représentant M. HALBRONN), RENOUX, STAHL et VAUTHIER.

Absents excusés : MM. DESVIGNES, GENET, JOUVENT et LEROY.

Assistaient à la séance : MM. Bernard RENAUD et Pierre RENAUD.

La séance est ouverte à 9 heures 35.

1°) APPROBATION DE P. V. DE SÉANCES.

Sous réserve de quelques modifications de forme, le Comité adopte les textes qui lui sont proposés pour : la réunion du Comité du P. C. M. du 11 mai 1946, l'Assemblée Générale Ordinaire du P. C. M. du 12 mai 1946, la réunion du Comité du P. C. M. du 12 mai 1946.

2°) RÉMUNÉRATION — TRAITEMENTS.

M. BAUDET signale que, lors de la dernière réunion du Groupe de Lyon, divers Camarades ont demandé des explications sur les conditions dans lesquelles l'Administration avait calculé les primes de rendement de 1945. Après un exposé de M. STAHL, le Comité charge celui-ci de rédiger une note documentaire sur ce calcul ; cette note sera diffusée par le Bulletin du P. C. M. et portée à la connaissance du Syndicat des Ingénieurs des T. P. E.

M. BAUDET signale une circulaire ayant pour but de favoriser les rentrées des versements au fonds commun ; il pense qu'il y a intérêt, à ce sujet, à obtenir le relèvement de la quotité par tête d'habitants servant de base à ces versements. Il précise, en outre, qu'il y a bon espoir d'obtenir du Ministère de la Reconstruction le rétablissement des honoraires pour travaux de voirie. Le Comité prend acte de ces communications.

3°) ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE.

Le Comité arrête les modifications à apporter aux statuts et au Règlement Intérieur du P. C. M., en vue de la constitution de deux Sections,

l'une Ponts et Chaussées, l'autre Mines et de l'attribution de deux Délégués au lieu d'un au Groupe de l'Afrique du Nord. Le texte de ces modifications, à soumettre à la ratification de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 1^{er} juillet 1946, figure au N° de Mai du Bulletin du P. C. M. Le Comité décide qu'une note sera adressée aux Délégués de Groupe pour leur demander instamment d'obtenir un nombre suffisant de pouvoirs pour atteindre le quorum nécessaire à la validité des votes de ladite Assemblée.

4°) REPRÉSENTATION DU P. C. M. DANS DIVERS CONSEILS.

M. ISSARTE signale qu'un Syndicat des Ingénieurs des Mines est représenté dans le Conseil d'Administration des Houillères Nationales. M. STAHL fait remarquer qu'il s'agit du Syndicat des Ingénieurs employés dans les Mines et non des Ingénieurs du Corps des Mines.

M. MACAREZ attire l'attention sur la désignation des personnes devant représenter le Ministère des Travaux Publics au Conseil d'Administration de la Société des Houillères et au Conseil Supérieur de l'Electricité et du Gaz. Dans les deux cas, le Ministre n'a pas jugé devoir désigner un membre de son Administration ; cela paraît assez anormal, particulièrement dans le cas de l'Electricité, le Corps des Ponts et Chaussées étant chargé du contrôle. Le Comité estime qu'il y a lieu d'attirer l'attention du Ministre sur ces points.

5°) LISTE DES MEMBRES DE NOS CORPS.

Le Comité décide de publier dans le N° de juin 1946 du Bulletin du P. C. M. la liste des Membres du Corps des Ponts et Chaussées et du Corps des Mines, en invitant les intéressés à signaler les modifications à apporter à cette liste. Les Délégués de Groupe sont priés de rassembler ces modifications et de les faire parvenir au Secrétariat du P. C. M.

6°) TOURNÉES DU P. C. M.

M. BAUDET rend compte d'une tournée effectuée récemment par le Groupe de Lyon au Barrage de Génissiat. Le Comité envisage la possibilité de reprendre les tournées du P. C. M. ; il charge l'Equipe Tournées d'étudier cette question et de faire au Comité des propositions en conséquence.

7°) RELATIONS AVEC LE SYNDICAT NATIONAL DES
INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

M. BAUDET indique que le Groupe de Lyon a présenté une motion demandant que le P. C. M. mette au point ses relations avec le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il demande quelle doit être l'attitude à prendre par les Ingénieurs en Chef sollicités par les représentants des Syndicats affiliés à la Fédération des Travaux Publics, pour collaborer à leurs travaux.

Après un large échange de vues, le Comité décide que le Secrétaire Général du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées sera invité à assister ou à se faire représenter aux séances du Comité, quand celui-ci examinera des questions intéressant les deux Groupements.

8°) CONGRÈS DU SYNDICAT DES INGÉNIEURS DES
T. P. E.

M. BAUDET signale que le Syndicat des Ingénieurs des T. P. E. a mis à l'ordre du jour de son Congrès de Juin 1946 des questions sur lesquelles le P. C. M. se doit de prendre position, concernant notamment la réforme de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Après en avoir délibéré, le Comité décide que les Equipes Méthodes et Organisation Administrative se réuniront pour étudier ces questions le samedi 15 juin à 9 heures 30 au Ministère des Travaux Publics : MM. DOLLET et REYROLLE seront invités à participer à cette réunion, pour laquelle un rapport va être immédiatement demandé à M. COQUAND.

La séance, levée à midi cinq est reprise à quinze heures cinq.

9°) RÉORGANISATION DES TRANSPORTS.

M. DELAIGUE rappelle que le Groupe de Lyon a manifesté le désir que le P. C. M. émette son opinion sur la réorganisation des transports. M. RENOUX indique la situation actuelle des travaux poursuivis à ce sujet par l'Equipe Transports, qui doit se réunir le 5 juin ; il pense qu'une opinion d'ensemble pourra être dégagée au cours de cette réunion. Le Comité prend acte de ces indications et décide de mettre la question dont il s'agit à l'ordre du jour de sa séance du 1^{er} juillet 1946, précédant l'Assemblée Générale Extraordinaire de cette date.

10°) AVANTAGES AUX INGÉNIEURS APPROCHANT DE
LEUR RETRAITE.

Le Comité prend acte de la lettre adressée par son Président au Ministère des Travaux Publics, pour transmettre le vœu, adopté par l'Assemblée

Générale Ordinaire du 12 mai 1946, tendant à l'attribution de l'indemnité de fonctions maximum aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées se trouvant à moins de trois ans de l'âge de mise à la retraite.

11°) NOMINATION D'INGÉNIEURS DU CADRE LATÉRAL
AU GRADE D'INGÉNIEUR EN CHEF.

Sur la proposition de M. DELAIGUE, le Comité arrête les termes de la lettre à adresser au Ministère des Travaux Publics, à la suite d'un vœu émis précédemment par le Comité du P. C. M. en vue de permettre la nomination, sous certaines conditions au grade d'Ingénieur en Chef, de certains Ingénieurs du Cadre Latéral qui ne sont pas pourvus du Brevet National d'Aptitude.

12°) ECOLE D'ADMINISTRATION.

M. Pierre RENAUD attire l'attention du Comité du P. C. M. sur l'accession éventuelle, aux postes des Directions Techniques, de fonctionnaires sortant de l'Ecole d'Administration. M. STAHL rappelle les démarches faites par le P. C. M. auprès de la Direction de la Fonction Publique. Il est procédé à un examen d'ensemble par le Comité, qui décide de revenir sur cette question lors de sa réunion du 1^{er} juillet prochain, à laquelle sera convié M. ROUELLE.

13°) RECHERCHE SCIENTIFIQUE.

M. STAHL donne lecture d'un projet de décret préparé en vue de la mise en application du décret d'août 1939 permettant de détacher à la Recherche Scientifique un certain nombre de fonctionnaires, notamment six Ingénieurs des Ponts et Chaussées et six Ingénieurs des Mines. M. NESTERENKO est chargé de faire connaître au Comité les noms des futurs Ingénieurs qui seraient disposés à recevoir cette affectation. M. Bernard RENAUD pense qu'une causerie qu'il doit faire prochainement à certains Elèves de l'Ecole Polytechnique pourrait susciter des candidatures en ce sens.

14°) CONTRÔLE DE L'EAU.

M. MEUNIER rend compte de la situation actuelle des pourparlers engagés entre son Equipe et les représentants du Service du Génie Rural, au sujet des propositions du P. C. M. concernant l'organisation du Service du Contrôle des Distributions d'Eau. Ces pourparlers ont abouti à un accord, dont le Comité accepte le texte, étant entendu que M. MEUNIER se chargera de prendre, par ailleurs, l'accord du Syndicat des Ingénieurs des T. P. E.

15°) CONGRÈS D'URBANISME A STRASBOURG.

M. BAUDET signale qu'un Congrès d'Urbanisme doit se tenir prochainement à Strasbourg ; il est d'avis que les Services des Ponts et Chaussées devraient être représentés à ce Congrès. Après examen, le Comité adopte ce point de vue et charge M. BAUDET de préparer des lettres au Ministère de la Reconstruction et au Ministère des Travaux Publics, demandant que certains Ingénieurs des Ponts et Chaussées soient désignés officiellement pour participer à ce Congrès. Il est, par ailleurs, désirable que le plus grand nombre possible d'Ingénieurs assistent, à titre personnel, à ce Congrès et même qu'ils participent à ses travaux.

La séance est levée à 17 heures 25, étant entendu que la prochaine réunion du Comité aura lieu le lundi 1^{er} juillet 1946, avec le programme suivant : le matin, à 9 heures 30, Transports ; le soir, après l'Assemblée Générale Extraordinaire. Méthodes et autres questions venant à l'ordre du jour.

Le Secrétaire Adjoint,

DURAND-DUBIEF.

Le Président,

STAHL.



Séance du Lundi 1^{er} Juillet 1946

Le Comité du P. C. M. s'est réuni, le lundi 1^{er} juillet 1946, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président.

Etaient présents : MM. BAUDET, COURBON, DELAIGUE, DESVIGNES, DEUTSCH, DOLLET, DUBROCA, FISCHESSE, GENET, HALBRONN, GUERBIGNY, ISARTE, JOUVENT, LESIEUX, LEVI, MACAREZ, MEUNIER, NIZERY, OLIVESI, RENOUX et STAHL.

Absents excusés : MM. CONCHE, COR, DURAND-DUBIEF, GRAFF, PERRINEAU et VAUTHIER.

Assistaient à la séance : MM. BRINGER, CACHERA, DAUVERGNE, DETCEUF, René DURAND et Bernard RENAUD.

La séance est ouverte à 9 heures 40.

1°) APPROBATION DU P. V. DE LA DERNIÈRE SÉANCE.

Le texte proposé pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 4 juin 1946 par le Comité du P. C. M. a été envoyé à tous les membres du Comité : celui-ci adopte ce texte sans observations.

2°) REPRÉSENTATION DU P. C. M. DANS DIVERS CONSEILS.

M. STAHL rappelle que, dans sa dernière séance, le Comité avait décidé d'attirer l'attention

du Ministre des Travaux Publics sur le fait que les représentants de ce Ministère dans le Conseil d'Administration des Houillères et au Conseil Supérieur de l'Electricité et du Gaz ne sont pas des membres de cette Administration : le Comité confirme la nécessité de cette démarche.

3°) JOURNAL « TRAVAIL ET TECHNIQUE ».

M. STAHL signale l'existence du Journal « Travail et Technique » ; il attire l'attention sur la tendance de cette nouvelle publication et sur la personnalité des auteurs de certains articles. Le Comité décide de faire à ce sujet une démarche officieuse.

4°) ATTRIBUTION DES INSPECTEURS GÉNÉRAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Le Président rappelle qu'un arrêté ministériel du 15 juin 1946 a modifié les attributions des Inspecteurs Généraux des Ponts et Chaussées ; il signale que, aux termes de cet arrêté, certains de ces fonctionnaires peuvent être chefs de Service. Après explications de M. GENET, qui estime que cette mesure ne vise que certaines situations particulières actuelles, le Comité charge son Président de faire une démarche auprès de M. BOUTET, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en vue de prévenir l'extension du champ d'application de cette disposition.

5°) RÉORGANISATION DU MINISTÈRE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE.

Le Comité prend acte de la lettre, adressée par le Groupe des Mines, au nom du P. C. M., au Président du Gouvernement, pour protester contre le projet de réorganisation du Ministère de la Production Industrielle, comportant notamment la suppression des Directions des Mines et des Carburants.

6°) TRAITEMENT — RÉMUNÉRATION.

Après examen, le Comité renvoie à l'Equipe Traitement-Rémunération, pour propositions, un vœu émis par le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, visant le mode de rémunération des fonctionnaires des Services des Ponts et Chaussées, pour services rendus aux collectivités.

Le Conseil prend acte de la réponse faite par le P. C. M. à la demande d'avis, faite par le Ministère des Travaux Publics, sur les dispositions à prendre en cas d'abrogation de la loi du 5 octobre 1941, pour la rémunération des services rendus aux Départements, Communes, Etablissements publics et personnes privées.

M. STAHL attire l'attention du Comité sur le dé-

cret du 22 juin 1946 portant statut du personnel de l'Industrie Electrique et Gazière ; il souligne les avantages admis pour ce personnel, avantages dépassant de beaucoup la situation actuelle des fonctionnaires des Mines et des Ponts et Chaussées ; il demande au Comité de se prononcer sur l'attitude à tenir par le P. C. M. en présence de ce statut.

Il est procédé à ce sujet à un large échange de vues, au cours duquel sont rappelées les promesses des Ministres de la Production Industrielle et des Travaux Publics, l'un ayant estimé que les fonctionnaires chargés du Contrôle devaient être mieux rémunérés que les représentants des entreprises contrôlées, l'autre ayant constaté que, par décision gouvernementale, les traitements ne pouvaient être relevés, mais que ce relèvement serait demandé par lui, si la situation d'autres catégories de fonctionnaires venait à être améliorée.

Le Comité décide que : d'une part, une démarche sera faite séance tenante auprès du Ministre des Travaux Publics et auprès du Ministre de la Production Industrielle, pour leur demander de prendre des mesures immédiates, en vue de répondre à l'émotion que la situation actuelle peut causer dans nos Corps, d'autre part, de se concerter le plus rapidement possible avec les Associations homologues d'Ingénieurs (P. T. T, Tabacs, S. N. C. F.) et avec les Syndicats du Ministère des Travaux Publics (Ingénieurs P. C., Ingénieurs T. P. E., Adjoints Techniques, Agents de Bureau, Cantonniers), en vue de déterminer l'attitude à tenir pour obtenir que les fonctionnaires des Ponts et Chaussées et des Mines soient traités au moins à égalité avec le personnel de l'industrie électrique et gazière. Une délégation du Comité du P. C. M. se rend immédiatement au Cabinet du Ministre des Travaux Publics.

7°) CONTRÔLE DE L'EAU.

M. MEUNIER rend compte de l'état des pourparlers engagés avec les représentants du Service du Génie Rural, au sujet de l'organisation du Service du Contrôle des Distributions d'eau. Le Comité constate que l'accord intervenu a exigé d'assez importantes concessions sur les idées initiales du P. C. M.

8°) TRANSPORTS.

L'Equipe Transports a fait distribuer aux membres du Comité du P. C. M. un rapport pouvant servir de base à une discussion définitive sur la question de la réorganisation de la coordination des Transports.

Après un échange de vues, le Comité décide de reprendre cette discussion quand les Délégués

auront pu présenter les observations de leur Groupe ; l'attention des Camarades est vivement attirée sur l'intérêt de participer à cette importante étude

9°) DÉLÉGUÉ DU GROUPE D'ORLÉANS.

Le Comité prend acte de la désignation de M. CACHERA, comme Délégué du Groupe d'Orléans, M. MEUNIER devant prochainement partir en Tunisie.

10°) VISITES AUX CABINETS DES MINISTRES DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE.

M. STAHL rend compte de la visite qu'il vient de faire au Cabinet du Ministre des Travaux Publics, accompagné par MM. MACAREZ, FISCHESSEUR et JENN. Cette délégation a été reçue par M. SEGALAT, Directeur du Cabinet, qui a promis de traduire au Ministre l'émotion manifestée par nos Corps, en présence du statut accordé au personnel de l'Industrie Electrique et Gazière.

M. STAHL rend compte également que la même délégation vient d'être reçue par M. PASQUIER, Directeur du Cabinet du Ministre de la Production Industrielle, qui a déclaré que, sur injonction des Ministres des Finances et de l'Economie Nationale, le statut en cause ne sera pas appliqué avant une décision qui doit être demandée au Conseil des Ministres.

La séance, levée à midi 20, est reprise, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à 17 heures, à l'issue de l'Assemblée Générale Extraordinaire.

11°) RECHERCHE SCIENTIFIQUE.

A la demande de M. HALBRONN, M. STAHL donne des détails sur les conditions d'affectation de certains Ingénieurs débutants à un poste de Recherche scientifique. Les candidats à ces postes sont invités à se faire connaître au plus tôt au Président du P. C. M., qui interviendra en vue des affectations possibles.

12°) SOCIÉTÉ MUTUELLE.

M. LESIEUX demande que des précisions soient données sur les conditions de fonctionnement de la Société de Secours Mutuels qui vient d'être fondée au Ministère des Travaux Publics. Il fait des réserves quant aux dispositions prévues pour le fonctionnement de cette Mutuelle, dont les buts ne lui paraissent répondre que très incomplètement aux préoccupations du personnel, en ce qui concerne notamment l'éducation des orphelins. Après échange de vues, l'Equipe Questions Sociales est invitée à étudier la question et à présenter des propositions.

13°) MÉTHODES.

L'Equipe des Méthodes a fait distribuer aux membres du Comité un rapport que M. STAHL propose au Comité de mettre en discussion dès que les Délégués auront pu faire connaître les observations de leur Groupe. Il en est ainsi décidé par le Comité, après un premier échange de vues devant permettre à ces observations de se produire.

La séance est levée à 18 heures 35, étant entendu que la prochaine réunion du Comité aura lieu le lundi 5 août 1946, au Ministère des Travaux Publics, en deux séances, l'une à 9 heures 30, l'autre à 14 heures 30.

Le Secrétaire,

DEUTSCH.

Le Président,

STAHL.

◆◆◆
Séance du Jeudi 11 Juillet 1946

Le Comité du P. C. M. s'est réuni le jeudi 11 juillet 1946, à 14 h. 30, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. STAHL Président.

Etaient présents : MM. MACAREZ, GENET, GUERBIGNY, COR, LESIEUX, BAUDET, ISSARTE, DURAND-DUBIEF, DOLLET, OLIVESI, CACHERA, HALBRONN, COURBON, FISCHESSE, DEUTSCH.

Absents excusés : MM. GRAFF et VAUTHIER.

Assistaient à la séance : MM. DAUVERGNE et DE SAINT-GUILHEM.

1°) NOUVEAU STATUT DU PERSONNEL DE L'ELECTRICITÉ ET DU GAZ.

M. STAHL rappelle le mandat donné au Comité par l'Assemblée Générale extraordinaire du 1^{er} juillet 1946 au sujet du nouveau statut du personnel de l'Electricité et du Gaz. Il rend compte des démarches effectuées à ce sujet depuis cette date :

— Réunion du 3 juillet, matin, avec les cadres supérieurs techniques (P. T. T. — Tabacs — S. N. C. F. — Ville de Paris).

— Réunion du 3 juillet, après-midi, avec les divers syndicats des fonctionnaires des Travaux Publics.

— Entretien du 5 juillet avec le Chef du Cabinet du Ministre de la Production Industrielle.

— 2° réunion du 8 juillet avec les cadres supérieurs techniques.

— 2° réunion du 11 juillet au matin avec les Syndicats des Travaux Publics.

Les contacts horizontaux et verticaux ainsi établis ont bien montré l'intérêt attaché par tous les fonctionnaires techniciens à l'obtention d'un statut analogue à celui du personnel de l'Electricité et du Gaz. Au cours de l'entretien susvisé, M. PASQUIER, Chef de Cabinet, a fait connaître que ce statut avait recueilli toutes les approbations nécessaires et que son application ne faisait désormais plus de doute ; il est favorable d'autre part à ce que les fonctionnaires du Contrôle, s'appuyant sur la promesse faite il y a quelques mois à ce sujet par le Ministre, présentent dès maintenant une demande tendant à leur faire obtenir les mêmes avantages.

M. STAHL signale cependant qu'il est apparu au cours de la 2° série de réunions que les fédérations cégétistes paraissent beaucoup moins décidées qu'au début à engager une action ; la Fédération des Travaux Publics doit notamment se réunir prochainement pour discuter cette question et ses représentants sont devenus très réticents pour le moment à ce sujet.

Au cours de la discussion générale qui suit cet exposé et qui est relative à des questions et renseignements de fait intéressant le nouveau statut, M. STAHL expose l'idée suivant laquelle, pour tenir compte de la situation financière de l'Etat, les salaires résultant du statut ne seraient appliqués, pour l'instant, aux fonctionnaires qu'avec un certain abattement, ces salaires étant rejoints dans le temps suivant la valeur d'un indice général économique. Le Comité estime que ceci ne doit être proposé que comme position de repli.

Le Comité passe ensuite à l'examen de la position à tenir et de l'action à engager.

M. MACAREZ demande l'accord du Comité pour faire une démarche, au nom de tout le personnel spécialisé du Contrôle de l'Electricité, auprès du Ministre de la Production Industrielle, démarche tendant à obtenir pour ce personnel spécialisé un traitement égal ou supérieur à celui d'Electricité de France et fondée sur la promesse faite il y a quelques mois par le Ministre au sujet des traitements des Contrôleurs et des Contrôlés. Après une discussion assez vive, le Comité donne son accord à M. MACAREZ.

Le Comité charge d'autre part M. DURAND-DUBIEF, en liaison avec M. BRINGER et un Ingénieur des Mines à désigner, de préparer une note définissant la position générale du P. C. M. devant le statut E.d.F. et les arguments en faveur d'une assimilation ; cette note pourra être remise lors des démarches qui seront entreprises, notamment auprès du Ministre des Travaux Publics et au-

près du Ministre de la Production Industrielle pour ce qui concerne respectivement les Ingénieurs payés par chacun d'eux. Des notes seront établies par ailleurs pour demander l'assimilation contrôleur à contrôlé (Contrôle électrique et E. d.F. — Ingénieurs des Mines et Sté des Houillères Nationales — Contrôle Chemins de fer et S. N. C. F.).

Un nouveau contact sera pris avec la Fédération des Travaux Publics avant d'entreprendre les démarches. Le Comité donne son accord au Président pour que, à l'occasion, des démarches soient faites en commun avec elle. Le Comité serait, d'autre part, partisan de participer à une manifestation symbolique, ou à une grève qui serait provoquée par les Syndicats.

Pour ce qui concerne les liaisons avec les autres Corps d'Ingénieurs, le Comité estime qu'il y a lieu de les mettre au courant de notre action, de suivre la leur, mais non de s'intégrer à un mouvement commun.

2°) REPLÂTRAGE DES TRAITEMENTS.

M. ISSARTE rend compte au Comité de l'entretien qu'il a eu, le matin même, avec le Directeur du Personnel au sujet des mesures de replâtrage envisagées par le Gouvernement en attendant les résultats du travail de la Commission Interministérielle de reclassement. A cet entretien participaient également les représentants de la Fédération des Travaux Publics et du Syndicat des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Il résulte de cet entretien que, conformément à la position du P. C. M., la Direction du Personnel ne propose pas de replâtrage pour certaines catégories d'agents seulement, mais un reclassement d'ensemble, qui correspondra à peu près, pour notre Corps, à celui du rapport LEROY (mais les indemnités de fonctions subsisteraient).

La séance est levée à 17 h. 30.

Le Secrétaire-Adjoint,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
STAHL.

Avis aux Camarades

Mon cher Camarade,

Avant de fermer ce Numéro du Bulletin, de le classer, et de l'oublier, vous avez un certain nombre de décisions à prendre :

I° Envoyer votre cotisation au Trésorier, 28, rue des Saints-Pères, si vous ne l'avez déjà fait.

II° Prendre contact avec les **Equipes de Travail**, dont les travaux vous intéressent, ou auxquelles vous pouvez apporter une contribution intéressante.

III° Adresser au camarade PROT, Ingénieur en Chef, au Ministère, pour insertion au Bulletin :

a) Un bref article technique sur les travaux que vous poursuivez actuellement dans votre service.

b) Toutes communications, demandes de renseignements, suggestions, critiques, communications personnelles (avis de fiançailles, mariage, naissance, décès), problèmes de mathématiques, d'échecs, de bridge, de mots croisés, etc.

c) Les changements d'adresse.

L'indemnité forfaitaire de 25 % et la prime de rendement

La loi du 3 août 1946, attribuant une indemnité forfaitaire de 25 % du montant du traitement et de certaines indemnités, n'a pas paru suffisamment explicite quant à l'application de cette indemnité forfaitaire à la prime de rendement. Aussi bien, le Président du P.C.M. a écrit la lettre suivante, le 20 août 1946, pour demander à M. le Ministre des Travaux Publics de faire préciser ce point par l'Administration des Finances.

Monsieur le Ministre.

La loi du 3 août 1946, portant amélioration de la situation des personnels en activité et en retraite de l'Etat, dispose que, à compter du 1^{er} juillet 1946, il est attribué aux fonctionnaires une indemnité forfaitaire fixée à 25 % du montant brut du traitement ou de la solde réglementaire, de l'indemnité familiale de résidence et des indemnités soumises à retenue pour pension.

La rémunération actuelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées se compose, comme vous le savez, d'un traitement brut, d'une allocation spéciale fixée forfaitairement selon les grades et d'une prime de rendement dont le maximum et la moyenne correspondent à un certain pourcentage du traitement budgétaire augmenté de l'allocation spéciale. Or, s'il est évident que la majoration prévue par la loi du 3 août 1946 s'applique automatiquement aux deux premiers éléments de cette rémunération, il n'en va pas de même du troisième qui jusqu'ici, n'a jamais été soumis à retenue pour pension.

Dans notre pensée, il ne saurait y avoir aucune équivoque, étant donné que la prime de rendement, qui est d'ailleurs déterminée en fonction du traitement, correspond, pour sa plus

grande part, à des travaux supplémentaires dont la rémunération doit logiquement être majorée dans les mêmes conditions que celle des obligations normales.

Il semble, en outre, que ne pas affecter de la majoration une prime qui constitue une part non négligeable du traitement réel des fonctionnaires des Travaux Publics irait à l'encontre du but que se proposaient les auteurs de la loi (1).

Comme une autre interprétation pourrait néanmoins se faire jour et donner lieu ultérieurement à des difficultés d'application, nous vous demandons de bien vouloir, dès à présent, intervenir auprès de votre Collègue des Finances, en vue de lui faire préciser que la majoration de 25 % s'applique bien à toutes les primes prévues par le décret du 7 juillet 1945 et de lui demander l'ouverture des crédits correspondants.

Il nous semble, en effet, qu'une simple décision du Ministre des Finances doit suffire en l'occurrence. S'il s'avérait, au contraire, qu'un texte modificatif du décret du 7 juillet 1945 fut nécessaire, notre Association se tiendrait naturellement à votre disposition pour en établir le projet avec vos Services.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments respectueusement dévoués.

STAHL.

(1) Cf. Déclaration de M. le Président de la Commission des Finances à l'Assemblée : « Quant aux indemnités soumises à retenue, elles sont, en fait, très limitées, puisqu'elles représentent au total 1.084 millions, soit, pour six mois, la très faible somme de 542 millions. Ces indemnités s'appliquent à certains fonctionnaires de l'Enseignement et des Travaux Publics, qui se trouveraient automatiquement déclassés par rapport à d'autres fonctionnaires si l'on ne majorait pas également leurs indemnités » (séance de nuit du 2 août 1946).

Primes de rendement

A plusieurs reprises le Comité a été pressenti en vue d'intervenir dans le mode de répartition des primes de rendement. Il n'a pas cru devoir le faire pour diverses raisons, dont les principales sont les suivantes :

1° — Beaucoup pensent (et parmi ceux-ci, les Ingénieurs des Mines sont formels) que l'Administration, ayant sur ce point, pouvoir discrétionnaire, il ne nous appartient donc pas d'intervenir ;

2° — Une association professionnelle est mal placée pour intervenir dans tous les cas où le total à répartir étant impérativement fixé, son intervention ne peut se faire qu'au détriment de tel ou tel de ses membres ;

3° — Au surplus, les errements suivis en fait par l'Administration paraissent extrêmement raisonnables.

Mais, beaucoup ont demandé à connaître avec précision ces errements ; la présente note a pour objet de les indiquer. Les règles suivies ne peuvent d'ailleurs avoir un caractère absolument impératif, car l'Administration, qui a tout pouvoir en la matière, n'admettrait pas de se laisser hér définitivement à ce sujet.

Pour comprendre la répartition actuelle, il est bon de rappeler ce qui avait été fait sous le régime du fonds commun. Il y avait alors deux catégories d'indemnités : les indemnités mensuelles, et les indemnités semestrielles.

Les indemnités mensuelles avaient été fixées, après une longue et minutieuse étude, à laquelle avait participé le Conseil Général des Ponts et Chaussées. Elles étaient destinées à tenir compte de l'importance des différents postes ; sans avoir un caractère absolument définitif, il était entendu qu'elles ne seraient révisées qu'en cas de modifications importantes dans la consistance des Services ou des postes.

L'Administration avait jugé avec raison — et le Comité avait donné son adhésion, — que la stabilité est une des formes de l'équité.

Les indemnités mensuelles correspondaient à la consistance normale des postes, y compris les interventions de caractère permanent et obligatoire dont les plus importantes sont : le Service Vicinal et le Service du contrôle des V. F. I. L.

Leur montant global était sensiblement égal aux versements effectués par les collectivités pour ces interventions permanentes (sous déduction toutefois du prélèvement effectué par le Trésor pour compenser les crédits inscrits au budget de

l'Etat pour les frais de déplacement et de bureau de ces Services).

Les ressources provenant des versements correspondant aux interventions non obligatoires ou occasionnelles étaient affectées en principe aux indemnités semestrielles qui étaient réparties de la manière suivante :

80 % du montant des versements revenaient au service auteur de l'intervention (la répartition était faite sur la proposition des Ingénieurs en Chef, en continuant à appliquer en général les règles fixées par l'arrêté du 19 juillet 1937).

Le reste, soit 20 %, servait à rémunérer les Ingénieurs et Agents, qui, appartenant à des Services spécialisés, recevaient peu de chose au titre des interventions occasionnelles et à tenir compte des circonstances spéciales (travaux exceptionnels, services rendus).

Par ailleurs, les travaux exécutés pour le compte des autres Ministères donnaient lieu à des versements directs aux fonctionnaires intéressés, en sus et indépendamment des indemnités de fonds commun.

Ce mode de rémunération est devenu en principe entièrement caduc, du fait des dispositions de l'ordonnance du 6 janvier 1945.

Il n'y a plus aucune relation entre les versements que les collectivités continuent à faire au Trésor pour les interventions du Service des Ponts et Chaussées et le crédit dont l'Administration dispose pour payer des indemnités aux fonctionnaires intéressés.

Le crédit global est proportionnel à l'effectif des fonctionnaires ; l'Administration le répartit à sa guise, elle est seulement tenue de respecter les maxima fixés par le décret du 7 juillet 1945.

Elle a décomposé comme suit les primes de rendement :

1° — PRIMES DE POSTE :

La prime de poste remplace l'ancienne indemnité mensuelle. Elle est déterminée en fonction de cette indemnité par la formule fixée, suivant le grade, par la circulaire n° 168 du 6 octobre 1945 ($P = 1.5 I - A$). Ces formules ont été établies de manière que le total de l'indemnité de fonction (attribuée désormais uniformément à tous les fonctionnaires) et de la prime de poste représente, par rapport à l'indemnité mensuelle précédente, une majoration à peu près uniforme.

Le coefficient de majoration obtenu est en moyenne le suivant :

| | |
|----------------------------------|------|
| pour les Ingénieurs en Chef : | 2.01 |
| pour les Ingénieurs Ordinaires : | 2.32 |
| pour les Ingénieurs T. P. E. : | 2.58 |
| pour les Adjoints techniques : | 2.91 |

En réalité, comme les différences d'indemnité entre deux postes sont multipliées seulement par 1,5, alors que les coefficients de majoration moyens sont supérieurs à ce taux, ce sont les plus faibles indemnités qui sont le plus majorées (en tenant compte des indemnités de fonction). Il y a encore resserrement des rémunérations et non augmentation proportionnelle.

2° — PRIMES SEMESTRIELLES :

Le crédit restant disponible après attribution des primes de poste est lui-même divisé en deux parties :

a) *primes pour interventions supplémentaires :*

Une fraction est réservée pour rémunérer les interventions occasionnelles en faveur des collectivités locales. La somme disponible représente sensiblement le total qui a été distribué à ce titre pour 1944. Mais, alors que les sommes attribuées pour 1944 représentaient 80 % des versements des collectivités, cette proportion ne pourra plus être observée pour l'avenir : les versements, proportionnels aux dépenses faites, augmenteront avec l'inflation des prix et la reprise des travaux. Le crédit au contraire reste fixe. On ne pourra donc allouer au personnel qu'une fraction de moins en moins grande des versements des collectivités, quand le chiffre des travaux augmentera.

Pour 1945, le crédit n'a d'ailleurs pas pu être utilisé à rémunérer, comme il était prévu, les activités de l'année en cours : Le Ministère des Finances ayant refusé de mettre à la disposition du Ministre des Travaux Publics les sommes qui avaient été versées au fonds commun pour des activités antérieures au 1^{er} janvier 1945, lorsque le versement avait été effectué postérieurement au 1^{er} février 1945, (1) la rémunération des activités de 1944 (ou antérieures) restait incomplète. L'Administration des Travaux Publics a alors décidé d'employer le crédit de 1945 jusqu'à une concurrence à payer le solde des sommes dues pour les exercices antérieurs suivant les règles adoptées par le fonds commun.

Dans ces conditions, il n'a été payé en 1945, pour les activités durant cet exercice, qu'un acompte, relatif seulement au premier trimestre. Cet acompte est en gros égal à 50 % des sommes

qui seraient revenues à chacun sous le régime des indemnités semestrielles.

Mais ce taux ne permet pas de préjuger de celui qui sera finalement adopté pour l'ensemble de l'année : le taux définitif sera fixé prochainement, quand l'Administration connaîtra le total des versements faits pour l'année entière. Le solde sera alors réglé, par imputation sur le crédit de 1946 (et il continuera à y avoir décalage d'un exercice entre le montant où l'activité a lieu et l'année budgétaire sur laquelle sera imputé son règlement définitif).

En même temps que sera réglée la rémunération définitive pour les interventions occasionnelles, l'Administration fixera les sommes qu'elle attribue comme précédemment, à certains Services spécialisés, pour tenir compte qu'ils ne peuvent participer à de telles interventions.

Quant aux rétributions qui étaient versées directement par d'autres Ministères pour le concours à eux apporté, des démarches sont faites en vue de permettre de les attribuer à nouveau. Elles n'ont encore abouti que très partiellement : le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme a obtenu de pouvoir verser des honoraires quand il y a établissement de projets et conduite de travaux.

Il faut espérer que ces démarches aboutiront, car s'il fallait rémunérer sur le crédit des « interventions supplémentaires » les concours apportés aux autres Ministères, le pourcentage attribué pour les interventions en faveur des collectivités locales deviendrait dérisoire.

b) *Primes pour services rendus :*

Cette prime a pour objet de tenir compte exceptionnellement à certains fonctionnaires, soit des travaux anormalement importants qui leur ont incombé, soit de la valeur particulière de leurs services.

Elle est répartie sur la proposition des Inspecteurs Généraux.

Pour 1945, il a été versé jusqu'ici simplement un acompte au titre du 1^{er} semestre.

La somme mise à la disposition des Inspecteurs généraux avait été calculée globalement et pour chaque grade en fonction d'un pourcentage uniforme (7 %) des sommes payées en 1944 comme indemnités mensuelles dans leur circonscription. Mais pour la répartition du crédit disponible en vue de la fixation définitive de ces primes pour 1945, il sera tenu compte de l'importance des travaux réellement exécutés dans les divers Services.

(1) Le P. C. M. a d'ailleurs décidé de former un recours au Conseil d'Etat contre cette décision du Ministère des Finances.

L'exposé qui précède met en évidence les inconvénients d'un crédit fixe pour rémunérer des

activités essentiellement variables. D'où l'intérêt de la demande formulée par le P.C.M. en vue d'obtenir que le crédit pour les primes de rendement soit égal au montant des versements au fonds commun.

A défaut de cette solution, il faudra que les collectivités soient à nouveau autorisées à rémunérer directement les travaux exécutés pour leur compte.

Il n'est pas interdit d'espérer que l'action concertée des différentes organisations profession-

nelles permettra d'obtenir le redressement de la situation actuelle.

Et contrairement à une attitude que certains prennent en prétendant que nous nous préoccupons uniquement des intérêts matériels des ingénieurs et de leurs agents, il est à peine besoin de souligner qu'une juste rémunération de leur activité, proportionnée au travail fourni, n'est pas moins favorable aux intérêts bien compris des collectivités et du pays qu'aux ingénieurs eux-mêmes.

La rémunération des Concours aux collectivités locales

Le Ministère des Travaux Publics avait demandé l'avis du P.C.M. sur les mesures à prendre, en cas d'abrogation de la loi du 5 octobre 1901, en ce qui concerne la rémunération des concours apportés par les Services des Ponts et Chaussées aux Collectivités locales. Voici le texte de la réponse faite à cette demande le 8 juillet 1946, par le Président du P.C.M.

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre en date du 12 mars 1946, vous avez bien voulu demander à notre Association de vous faire part de ses propositions sur les mesures à prendre pour rémunérer les concours apportés par les Services des Ponts et Chaussées aux Collectivités locales, dans l'hypothèse où l'acte dit loi 5 octobre 1941 viendrait à être abrogé.

Nous croyons savoir que cette hypothèse repose sur l'existence d'un projet de loi, actuellement en cours d'élaboration au Ministère de l'Intérieur, qui, dans le cadre de la réorganisation des finances départementales et communales, prévoit la suppression des versements que les départements et les communes assurent au Trésor, en application de loi en cause.

C'est donc à la lumière de ce fait, qui témoigne d'un désir d'allègement des charges des Collectivités locales, que nous examinerons la question à propos de laquelle vous avez bien voulu solliciter notre avis.

Il convient, avant toute chose, de déterminer la nature exacte des versements dont l'Etat entend décharger les départements et les communes. A notre sens, il ne saurait s'agir que de versements correspondant aux concours *obligatoires* apportés par les Services des Ponts et Chaus-

sées en vertu de textes réglementaires, à savoir : la gestion du Service Vicinal, qui résulte de l'Ordonnance du 11 mars 1945, confirmant l'acte dit loi du 15 octobre 1940 et le contrôle des Voies Ferrées d'Intérêt local, organisé par le décret du 11 décembre 1940. Pour les interventions facultatives, c'est-à-dire non réglementaires, il ne peut en effet logiquement en être de même, car il n'y a aucune raison de permettre aux Collectivités de faire assurer gratuitement des gestions, contrôles ou travaux sous le seul prétexte qu'elles ont eu recours aux Services des Ponts et Chaussées. Sauf à établir un nouveau mode de rémunération de ces concours facultatifs, il ne paraît donc pas opportun de songer à faire sortir du champ d'application de la loi du 5 octobre 1941 la totalité des interventions concernant les Collectivités locales.

La modification profonde de la loi qui résulterait d'une telle hypothèse entraînerait-elle d'ailleurs pour autant son abrogation complète ? Ce n'est nullement évident, car le texte modifié par l'acte dit loi du 10 novembre 1945 s'appliquait non seulement aux départements et communes, mais encore aux autres collectivités publiques et aux personnes privées, lesquelles ne sont pas en cause dans le projet d'aménagement du Ministère des Finances. Il est vrai que l'on pourrait, dans ce cas, prétendre qu'il deviendrait illogique de conserver la loi du 5 octobre 1941 après en avoir distraît les interventions qui sont de loin les plus nombreuses et qui constituaient, en quelque sorte, son principal objet.

On est donc finalement conduit à admettre que, en l'absence de précisions sur les intentions réelles des Pouvoirs Publics, il convient de considérer trois cas susceptibles de réalisation :

— *premier cas* : la loi du 5 octobre 1941 reste

applicable, sauf en ce qui concerne les concours *obligatoires* apportés aux départements et communes ;

— *deuxième cas* : la loi du 5 octobre 1941 reste applicable, sauf en ce qui concerne les obligations (obligatoires et facultatives) intéressant les départements et communes ;

— *troisième cas* : la loi du 5 octobre 1941 est abrogée.

Etant admis, comme nous l'avons fait, que l'allègement effectif apporté aux Collectivités locales ne peut être étendu aux concours non réglementaires, il semble que la première hypothèse, qui doit pratiquement donner lieu à la réalisation la plus facile, soit également la plus probable. Nous la considérons, quant à nous, comme la plus souhaitable.

EXAMEN DU PREMIER CAS.

Etant bien entendu qu'on ne saurait admettre un seul instant que la modification envisagée fût à l'origine d'une diminution de la rémunération du personnel des Ponts et Chaussées, on est amené à prévoir la prise en charge par l'Etat des indemnités de gestion et de contrôle afférentes aux concours obligatoires, lesquelles étaient jusqu'ici compensées par des rentrées au fonds commun. Et il semble tout indiqué que le versement effectif de ces indemnités s'opère par le truchement des primes de rendement instituées par le décret du 7 juillet 1945, qui rémunèrent également l'importance du poste et la qualité des services rendus.

Toutefois, comme nous avons déjà eu l'occasion de le faire remarquer dans l'étude générale sur nos traitements et rémunérations, il est évident que les dispositions limitatives du décret du 7 juillet 1945 ne permettent pas de tenir compte suffisamment des activités supplémentaires déployées par le personnel des Ponts et Chaussées, en dehors de ses obligations propres et, en particulier, des concours obligatoires apportés aux départements et communes. Il est donc nécessaire d'aménager ce décret de façon à obtenir que le personnel perçoive des allocations identiques à celles qui lui auraient été octroyées sous l'empire du fonds commun, alors que les départements et communes, au même titre que les autres collectivités et personnes privées, effectuaient des versements au Trésor. Tel est le but du projet de décret joint, qui procède du même esprit que celui que nous avons déjà annexé à l'étude visée ci-dessus, mais qui s'en différencie par le fait qu'il tient compte de la suppression des versements réels effectués par les départements et communes au titre des concours obligatoires et leur substitue des versements égaux fictifs (voir annexe N° 1).

C'est le seul texte dont il y ait, semble-t-il, à prévoir l'intervention dans le cas qui nous occupe.

Il serait, en outre, indispensable, à l'occasion de la modification envisagée de la loi du 5 octobre 1941 et en vue de tenir compte des changements survenus dans la situation économique, d'apporter un correctif à l'article 5 de ladite loi, en ce qui concerne la fixation des paliers correspondant au calcul de la rémunération des concours occasionnels. Notre Association estime qu'il y aurait lieu d'appliquer le coefficient 4 aux paliers actuels, ce qui donnerait les pourcentages suivants à appliquer au montant des dépenses effectuées :

| | |
|---|-----|
| — jusqu'à 400.000 francs | 4 % |
| — de 400.000 à 4 millions de francs . . | 3 % |
| — de 4 millions à 40 millions de francs | 2 % |
| — au-delà de 40 millions de francs . . | 1 % |

Peut-être, au surplus, serait-il plus opportun d'abroger purement et simplement le barème figurant dans la loi et de laisser à un arrêté interministériel le soin d'en fixer un nouveau.

EXAMEN DU DEUXIÈME CAS.

Le but étant, comme précédemment, de soulager les finances des collectivités locales, on est conduit à la même solution consistant en la prise en charge par l'Etat des rémunérations correspondant aux concours obligatoires et l'on aboutit au même projet de décret modificatif du décret du 7 juillet 1945.

On remarquera toutefois que, dans ce cas, les versements réels visés à l'article premier du projet de décret ne comprennent plus les versements afférents aux interventions facultatives concernant les départements et communes, puisque, par hypothèse, ces collectivités n'ont plus à assurer aucun versement au Trésor. La gratuité de ces interventions n'étant pas admise, il y a donc lieu de prévoir le versement direct des frais de gestion, contrôle, études ou surveillance correspondants aux intéressés.

A cet égard, il n'apparaît pas que l'Ordonnance du 6 janvier 1945, qui supprime les indemnités allouées *par l'Etat*, s'oppose à une rémunération directe des fonctionnaires par les Collectivités et personnes privées.

Il convient toutefois de tenir compte de ce que l'Ordonnance du 17 mai 1945 a interdit l'octroi, par les départements et communes, d'indemnités aux fonctionnaires de l'Etat, sauf dérogations prévues par arrêtés ministériels (de tels textes ont déjà paru : voir en particulier, en ce qui concerne les Instituteurs Secrétaires de Mairie, l'arrêté du 2 février 1946).

Au décret qui règle la question des concours

obligatoires apportés par le Service des Ponts et Chaussées aux départements et communes devrait donc, dans ce cas, venir s'ajouter un arrêté interministériel définissant les conditions des interventions facultatives. Nous en avons également préparé le projet (voir annexe N° 2), en tenant compte de ce que la plupart des dispositions de la loi du 5 octobre 1941 peuvent être opportunément maintenues dans le nouveau texte.

EXAMEN DU TROISIÈME CAS.

Dans ce cas, comme dans les précédents, on admet que l'Etat viendra en aide aux départements et communes, en prenant à sa charge les frais de gestion et de contrôle afférents aux concours obligatoires. Il y a donc lieu de prévoir un texte qui permette le versement des indemnités correspondantes aux fonctionnaires des Ponts et Chaussées, par le truchement des primes de rendement. Ce texte serait un décret (voir annexe N° 3), modificatif du décret du 7 juillet 1945, mais qui, à la différence de celui prévu pour les deux premiers cas (annexe N° 1), porterait uniquement sur les concours obligatoires, à l'exclusion de toutes interventions facultatives en faveur des collectivités publiques ou personnes privées.

Pour ces interventions, la loi du 5 octobre 1941 disparaissant, les dispositions antérieures et, en particulier, le décret du 14 mai 1908, redeviennent, en principe, applicables.

Il faut toutefois tenir compte, en ce qui concerne les concours non obligatoires apportés aux départements et communes, de la nécessité de l'intervention d'un arrêté interministériel, qui ressort de l'Ordonnance du 17 mai 1945.

D'autre part, la loi du 5 octobre 1941 avait fait apparaître certaines modifications aux dispositions du décret de 1908 et certaines modalités nouvelles qui ont donné de très bons résultats et qu'il paraît, en conséquence, opportun de conserver.

La solution semble donc consister à faire promulguer un nouveau décret, — pris sous le contre-seing des Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux Publics, — réglementant l'intervention des fonctionnaires des Ponts et Chaussées dans certaines affaires intéressant les collectivités publiques et les personnes privées et portant modification du décret du 14 mai 1908. Ce texte, qui pourrait également remplacer l'arrêté interministériel visé ci-dessus, ne différerait d'ailleurs du texte précédemment envisagé (annexe N° 2) que par son champ d'application. On en trouvera le projet à l'annexe N° 4.

En vous remerciant d'avoir bien voulu nous consulter et en espérant que notre avis pourra

vous être utile, nous vous prions, Monsieur le Ministre, de croire à l'entier dévouement de tous les membres de notre Association.

STAHL.

ANNEXE N° 1

Projet de décret modifiant les dispositions de l'article 3 du décret du 7 Juillet 1945

Vu...

Vu le décret du 7 juillet 1945.

DECRETE :

ARTICLE PREMIER. — L'article 3 du décret du 7 juillet 1945 est modifié ainsi qu'il suit :

« Indépendamment des allocations spéciales mentionnées aux articles 1 et 2 ci-dessus, les fonctionnaires des Ponts et Chaussées pourront bénéficier, au titre de leurs activités organiques et de celles prévues par la loi du 5 octobre 1941, d'une prime de rendement fixée chaque année par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, en fonction de l'importance du poste, de la qualité des services et des travaux supplémentaires réellement effectués.

« Ces primes seront attribuées dans la limite des 4/5 des versements réels effectués au cours de l'Exercice antérieur par les Collectivités, établissements publics ou personnes privées, en exécution des articles 2 à 6 de la loi du 5 octobre 1941, ainsi que des versements fictifs correspondant aux concours obligatoires, en vertu de textes réglementaires, concernant les départements et les communes ».

ART. 2 — Les versements fictifs visés à l'article premier seront calculés de la façon suivante :

— pour les frais de gestion, suivant un pourcentage de 2,25 % du montant des dépenses tant ordinaires qu'extraordinaires afférentes au Service public faisant l'objet de la gestion, telles qu'elles résultent du compte de gestion dûment approuvé ;

— pour les frais de contrôle, sur la base de 90 % des frais de contrôle qui sont perçus par les collectivités, en application des contrats de concession, affermage ou régie faisant l'objet des dits contrôles.

ART. 3. — Les dispositions ci-dessus prennent effet au...

ART. 4. — Le Ministre des Travaux Publics et des Transports, etc.

ANNEXE N° 2

Projet d'arrêté interministériel autorisant les collectivités locales à attribuer aux fonctionnaires de l'Etat (Service des Ponts et Chaussées), des indemnités représentatives de frais de gestion, contrôle, études et travaux.

Le Ministre de l'Intérieur, le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Vu l'Ordonnance du 6 janvier 1940, portant réforme des traitements et aménagement des pensions des fonctionnaires de l'Etat :

Vu l'Ordonnance du 17 mai 1845, relative aux Services publics des départements et communes et de leurs établissements publics.

ARRETTENT :

ARTICLE PREMIER. — Les départements et communes et leurs établissements publics sont autorisés à verser aux fonctionnaires des Ponts et Chaussées les rémunérations prévues par le présent arrêté, pour les concours que ces fonctionnaires sont autorisés à leur apporter, en dehors des fonctions qui leur sont propres et des concours rendus obligatoires en vertu de textes réglementaires.

ART. 2. — Le concours des Services des Ponts et Chaussées peut porter sur la gestion de services ou d'emploi de fonds et les contrôles de travaux, fonctions de conseil, contrôles de services ou d'emploi de fonds et les contrôles de concessions, régies, affermages ou entreprises, qui relèvent de leur compétence technique.

L'autorisation est accordée, sur la demande de la collectivité, établissement ou personne privée intéressée, par le Ministre des Travaux Publics et des Transports ; lorsqu'il s'agira d'une collectivité ou d'un établissement public, la décision sera prise en accord avec le Ministre dont dépend cette collectivité. Les Ministres pourront toutefois habilitier les Préfets à statuer directement sur les demandes de concours des Services des Ponts et Chaussées, pour l'exécution de certaines catégories de travaux déterminés par arrêtés.

L'autorisation est subordonnée à la condition que la collectivité, l'établissement public ou la personne privée renonce expressément à l'exercice de la responsabilité décennale établie par les articles 1792 et 2270 du Code Civil.

L'autorisation est, en principe, accordée à un Service placé sous la direction d'un Ingénieur en Chef. Aucun concours ne peut être apporté à titre personnel, sauf dérogation exceptionnelle accordée par décision expresse du Ministre des Travaux Publics et des Transports.

ART. 3. — Les concours autorisés sont rémunérés dans les conditions suivantes :

Lorsque le concours est apporté occasionnellement pour l'étude de projets et l'exécution de travaux, la rémunération est calculée en appliquant, au montant des dépenses effectuées, les pourcentages suivants :

| | |
|--|-----|
| — jusqu'à 400.000 francs | 4 % |
| — de 400.000 à 4 millions de francs .. | 3 % |
| — de 4 à 40 millions de francs | 2 % |
| — au-delà de 40 millions de francs .. | 1 % |

Les dépenses prises en compte seront les dépenses totales, y compris éventuellement les subventions accordées par l'Etat.

Au cas où le projet ne serait pas suivi d'exécution, le montant des rémunérations ci-dessus sera réduit de moitié, le calcul étant fait sur la base des évaluations du projet.

La rédaction d'avant-projets donne lieu à une rémunération d'un demi-pour cent de leur montant. Dans le cas où l'avant-projet est suivi de l'établissement de projets, cette rémunération constitue une avance sur celle résultant du barème prévu ci-dessus.

Les rémunérations pour les concours autres que les travaux sont fixées par le Ministre des Travaux Publics et des Transports et le Ministre intéressé, soit en fonction du montant des dépenses faites, soit à forfait. Pour la gestion de services, la rémunération à allouer ne pourra dépasser 3 % du montant des dépenses, tant ordinaires qu'extraordinaires, afférentes au Service public ainsi géré, ce pourcentage étant exclusif de la rémunération prévue à l'alinéa 3 ci-dessus, pour les concours occasionnels.

Pour le contrôle des concessions, affermages ou régies, lorsque le cahier des charges prévoit des frais de contrôle, la rémunération est limitée à 90 % des sommes versées au concédant en vertu des stipulations du cahier des charges.

ART. 4. — Les rémunérations prévues à l'article 3 tiennent compte des frais de déplacement et de bureau engagées par le Service.

ART. 5. — La répartition des rémunérations prévues ci-dessus entre les fonctionnaires des Ponts et Chaussées s'effectuera dans les conditions fixées par arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Transports.

ANNEXE N° 3

Projet de décret modifiant les dispositions de l'article 3 du décret du 7 Juillet 1945

Vu...

Vu le décret du 7 juillet 1945.

DECRETE :

ARTICLE PREMIER. — L'article 3 du décret du 7 juillet 1945 est modifié ainsi qu'il suit :

« Indépendamment des allocations spéciales mentionnées aux articles 1 et 2 ci-dessus, les fonctionnaires des Ponts et Chaussées pourront bénéficier, au titre de leurs activités organiques et de celles prévues par la loi du 5 octobre 1941, de primes de rendement fixées chaque année par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, en fonction de l'importance du poste, de la qualité des services et des travaux supplémentaires réellement effectués pour le compte des départements et communes.

« Ces primes seront attribuées dans la limite des quatre cinquièmes des frais fictifs de gestion ou de contrôle, relatifs à l'exercice antérieur et afférents aux concours sus-visés ».

ART. 2. — Les frais fictifs de gestion ou de contrôle sont calculés de la façon suivante :

— pour les frais de gestion, suivant un pourcentage de 2,25 % du montant des dépenses, tant ordinaires qu'extraordinaires, afférentes au Service public faisant l'objet de la gestion, telles qu'elles résultent du compte de gestion dûment approuvé ;

— pour les frais de contrôle, sur la base de 90 % des frais de contrôle qui sont perçus par les collectivités, en application des contrats des concessions, affermage ou régies faisant l'objet des dits contrôles.

ART. 3. — Les dispositions ci-dessus prennent effet au...

ART. 4. — Le Ministre des Travaux Publics...

ANNEXE N° 4

Projet de décret réglementant l'intervention des fonctionnaires des Ponts et Chaussées dans certaines affaires intéressant les collectivités publiques et les personnes privées.

Vu...

Vu le décret du 14 mai 1908 ;

Vu l'Ordonnance du 6 janvier 1945 ;

Vu l'Ordonnance du 17 mai 1945 ;

Vu la loi du... (loi abrogeant la loi du 5 octobre 1941).

DECRETE :

ARTICLE PREMIER. — Le présent décret a pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles les fonctionnaires des Services des Ponts et

Chaussées sont autorisés à intervenir dans les affaires intéressant les Collectivités publiques et les personnes privées, en sus des fonctions qui leur sont propres, en vertu du décret du 25 août 1804, indépendamment des concours rendus obligatoires par des textes réglementaires.

ART. 2. — Le concours des Services des Ponts et Chaussées peut porter sur la gestion de services, les études, projets, devis, exécution de travaux, fonctions de conseil, contrôles de services ou d'emploi de fonds et les contrôles de concessions, régies, affermage ou entreprises qui relèvent de leur compétence technique.

L'autorisation est accordée, sur la demande de la Collectivité, établissement ou personne privé intéressé, par le Ministre des Travaux Publics et des Transports. Lorsqu'il s'agira d'une Collectivité ou d'un établissement public, la décision sera prise en accord avec le Ministre dont dépend cette Collectivité. Les Ministres pourront toutefois habilitier les Préfets à statuer directement sur les demandes de concours des Services des Ponts et Chaussées, pour l'exécution de certaines catégories de travaux déterminés par arrêtés.

L'autorisation est subordonnée à la condition que la Collectivité, l'établissement public ou la personne privée renonce expressément à l'exercice de la responsabilité décennale établie par les articles 1792 et 2270 du Code Civil.

L'autorisation est, en principe, accordée à un Service placé sous la direction d'un Ingénieur en Chef. Aucun concours ne peut être apporté à titre personnel, sauf dérogation exceptionnelle accordée par décision expresse du Ministre des Travaux Publics et des Transports.

ART. 3. — Les concours autorisés sont rémunérés dans les conditions suivantes :

Lorsque le concours est apporté occasionnellement pour l'étude de projets et l'exécution de travaux, la rémunération est calculée en appliquant au montant des dépenses effectuées les pourcentages suivants :

- jusqu'à 400.000 francs 4 %
- de 400.000 à 4 millions de francs .. 3 %
- de 4 à 40 millions de francs 2 %
- au-delà de 40 millions de francs .. 1 %

Les dépenses prises en compte sont les dépenses totales y compris éventuellement les subventions accordées par l'Etat.

Au cas où le projet ne serait pas suivi d'exécution, le montant des rémunérations ci-dessus sera réduit de moitié, le calcul étant fait sur la base des évaluations du projet.

La rédaction d'avant-projets donne lieu à une rémunération d'un demi pour cent de leur montant. Dans le cas où l'avant-projet est suivi de

l'établissement de projets, cette rémunération constitue une avance sur celle résultant du barème prévu ci-dessus.

Les rémunérations pour les concours autres que les travaux sont fixées par le Ministre des Travaux Publics et des Transports et le Ministre intéressé, soit en fonction du montant des dépenses faites, soit à forfait. Pour la gestion de services, la rémunération à allouer ne pourra dépasser 3 % du montant des dépenses, tant ordinaires qu'extraordinaires, afférentes au Service public ainsi géré, ce pourcentage étant exclusif de la rémunération prévue à l'alinéa 3 ci-dessus pour les concours occasionnels.

Pour le contrôle des concessions, affermages ou régies, lorsque le cahier des charges prévoit des frais de contrôle, la rémunération est limitée à 90 % des sommes versées au concédant, en vertu des stipulations du cahier des charges.

ART. 4. — Les rémunérations prévues à l'article 3 tiennent compte des frais de déplacement et de bureau engagés par le Service.

ART. 5. — La répartition des rémunérations prévues ci-dessus entre les fonctionnaires des Ponts et Chaussées s'effectuera dans les conditions fixées par un arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Transports.

L'Organisation du contrôle des distributions d'eau

Depuis plusieurs mois, le Comité du P.C.M. poursuivait, avec les représentants des Ingénieurs du Génie Rural, des pourparlers, en vue d'élaborer en commun un texte réglant les conditions d'exécution du contrôle de l'exploitation des distributions publiques d'eau.

Ces pourparlers viennent d'aboutir : on trouvera ci-après le texte de la lettre que le Président du P.C.M. a adressée, le 17 juillet 1946, au Ministère des Travaux Publics.

Cette lettre comporte trois annexes, savoir :

— 1° un projet de décret portant organisation des distributions publiques d'eau :

— 2° un projet de circulaire interministérielle (Agriculture et Travaux Publics) fixant les conditions d'intervention du Services des Ponts et Chaussées en matière de travaux subventionnés par le Ministère de l'Agriculture et contrôlés par le Service du Génie Rural ;

— 3° un projet de circulaire du Ministère de l'Intérieur désignant le Service chargé d'exercer le contrôle de l'exploitation des distributions publiques d'eau.

Nous ne reproduisons ci-après que le texte de la lettre et du projet de décret sus-visés.

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 14 janvier dernier, je vous ai transmis le texte d'un projet de décret ayant pour but de régler les conditions d'exécution du contrôle de l'exploitation des distributions publiques d'eau. Vous avez bien voulu, d'accord avec M. le Directeur Général des Eaux et du Génie Rural, inviter notre Association à entrer en rapport avec l'Association des Ingénieurs du

Génie Rural, pour élaborer un texte recueillant l'accord des deux Corps. Après diverses concessions, les Associations ont mis sur pied un texte de compromis prévoyant une répartition du contrôle entre les deux Services.

Les prescriptions de ce texte sont assez éloignées de la demande initiale de notre Association, qui aurait voulu que ce contrôle soit réservé au seul Service des Ponts et Chaussées, tout partage d'une telle fonction entre deux Services ayant forcément un caractère arbitraire peu propice à un fonctionnement normal du contrôle. Mais les trois Ministères intéressés désirant que la question soit réglée par voie d'accord entre les Associations, cette position ne nous a pas permis de maintenir notre demande initiale.

Nous pensons que la solution à laquelle nous avons abouti est de nature à permettre des rapports cordiaux entre les deux Services intéressés, ce qui ne peut qu'être favorable à l'intérêt général.

Nous avons cru devoir demander l'avis du Syndicat des Ingénieurs des T.P.E. sur le texte préparé. Le Secrétaire Général du Syndicat n'a pu nous donner l'avis de son Syndicat, qui n'a pas examiné la question dans son ensemble. Tout en formulant certaines observations à titre personnel (observations qui visent le cas des Communes qui viendraient, postérieurement au 1^{er} janvier 1946, à confier au Service des Ponts et Chaussées le contrôle communal de leur distribution), il a réservé le point de vue du Syndicat des Ingénieurs des T. P. E. et celui de la Fédération des Travaux Publics et des Transports.

Quoiqu'il en soit, notre Association ayant accompli la tâche de conciliation dont vous aviez

bien voulu le charger, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le projet de décret auquel nous avons abouti, projet qui est accompagné d'un projet de circulaire explicative. Ces textes vous permettront, nous l'espérons, de faire connaître à vos Collègues de l'Intérieur et de l'Agriculture le point de vue de votre Département, ce qui règlera une question pendante depuis un temps assez long.

Je crois devoir noter d'ailleurs qu'aucun contact n'a, à ma connaissance, été pris avec le Ministère de la Santé Publique, qui est chargé du contrôle sanitaire des distributions d'eau.

Notre Association serait désireuse qu'en transmettant au Ministère de l'Agriculture les projets de décret et de circulaires élaborés vous vouliez bien insister pour obtenir que soit prise rapidement une circulaire réglant les conditions d'intervention du Service des Ponts et Chaussées en matière de travaux subventionnés par le Ministère de l'Agriculture et contrôlés par le Service du Génie Rural. Je joins à la présente un projet de rédaction d'une telle circulaire, qui était déjà annexé à ma lettre du 14 janvier dernier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments très respectueusement dévoués.

STAHL.

**Projet de décret organisant le contrôle
des distributions publiques d'eau**

ARTICLE PREMIER. — Le Ministre de l'Intérieur est chargé d'assurer, au nom de l'Etat, le contrôle technique, administratif et financier de l'exploitation des distributions publiques d'eau.

Le contrôle de l'Etat n'exclut pas l'exercice d'un contrôle communal ou intercommunal de ces distributions d'eau.

Le contrôle de l'Etat est exercé, dans chaque Département, par le Préfet, avec le concours du Service des Ponts et Chaussées et du Service du Génie Rural.

Sauf exception résultant des prescriptions des articles ci-après, le Service des Ponts et Chaussées est compétent dans les Communes qui présentent un caractère urbain et industriel prédominant, en raison de l'activité principale de la majorité de leurs habitants ; le Service du Génie Rural est compétent dans les Communes qui présentent, dans les mêmes conditions, un caractère rural prédominant.

ART. 2. — Dans les Communes qui n'appartiennent pas à un Syndicat ou groupement de

distribution, la compétence des deux Services est ainsi déterminée :

Le Service Ordinaire des Ponts et Chaussées assure le contrôle de l'Etat prévu à l'article premier :

— 1° dans les Communes dont le centime moyen des quatre dernières années est supérieur à 1.000 francs ;

— 2° dans les Communes dont la population agglomérée au Chef-lieu dépasse 2.000 habitants ;

— 3° dans les Communes soumises au régime des stations classées par application de la loi du 3 avril 1942 ;

— 4° dans les Communes ne rentrant pas dans les trois catégories ci-dessus, mais qui présentent un caractère urbain ou industriel prédominant, en raison de l'activité principale de la majorité de leurs habitants.

ART. 3. — Dans les Syndicats de Communes, le contrôle de l'Etat est assuré par un seul des deux Services, le Service compétent étant désigné en fonction de l'importance relative des besoins urbains, industriels et agricoles desservis.

Sont assimilés aux Syndicats de Communes les groupes de Communes possédant des distributions d'eau dont l'exploitation est indivisible du fait des dispositions techniques de l'exploitation.

ART. 4. — Par dérogation aux règles ci-dessus, si, dans une Commune ou Syndicat de Communes, l'un des Services des Ponts et Chaussées ou du Génie Rural assurait, au 31 décembre 1945, soit la gestion ou le contrôle municipal de la gestion de la distribution, soit les fonctions de Conseiller technique, le contrôle de l'Etat serait confié à ce Service.

ART. 5. — Dans les trois mois de la parution du présent décret, l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et l'Ingénieur en Chef du Génie Rural compétent établiront en conférence et soumettront à l'approbation du Préfet les listes des Communes et des Syndicats intercommunaux de distribution d'eau du Département dont le contrôle d'Etat prévu à l'article premier est confié à leur Service respectif.

En cas de désaccord entre les Ingénieurs en Chef sur le classement d'une Commune ou d'un Syndicat de Communes, la désignation du Service chargé du contrôle sera faite par le Ministre de l'Intérieur, sur avis d'une Commission composée du Directeur de l'Administration départementale et communale ou de son représentant Président, d'un Inspecteur Général des Ponts et Chaussées et d'un Inspecteur Général du Génie Rural.

Pour les Syndicats de Communes interdépartementaux, la désignation du Service compétent

sera faite par le Ministre de l'Intérieur, sur avis de la même Commission.

Si certaines circonstances, telles que modification du caractère d'une Commune ou inclusion de celle-ci dans un Syndicat, venaient à justifier une modification dans l'organisation du contrôle, les listes de classement pourront être révisées suivant une procédure identique à celle de leur établissement et cela à l'initiative de l'un ou l'autre des Ingénieurs en Chef.

ART. 6. — Les Communes et Syndicats de Communes restent libres de désigner, pour l'étude et la surveillance des travaux de distribution publique d'eau, ainsi que pour la gestion ou

le contrôle municipal de leur distribution d'eau, l'homme de l'art ou le Service de leur choix, sous réserve du respect des règles administratives actuelles en usage et de l'approbation de l'autorité de tutelle.

ART. 7. — Les distributions mixtes d'eau potable et d'irrigation et les amenées d'eau pour usage agricole ne sont pas visées par le présent décret.

Fait à Paris, le

Le Ministre de l'Intérieur, Le Ministre de l'Agriculture, Le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

BIBLIOTHÈQUE

Certains Ingénieurs se sont plaint de ne pouvoir consulter aisément les ouvrages qui leur étaient nécessaires, aussi bien pour le détail du Service, que pour leur culture générale, qui importe également au bien du service.

Il faut préciser :

— d'abord, il est normal que chaque Ingénieur dispose, à titre personnel, d'une collection d'ouvrages de base ;

— ensuite, chaque Service n'est pas sans moyens pour tenir à jour une petite bibliothèque, à la disposition immédiate des Ingénieurs du Service (y compris les Ingénieurs des T.P.E.) ; un achat annuel de 15 à 20 ouvrages permet d'entretenir un fonds très convenable ; il doit s'y ajouter, naturellement, les divers périodiques, dont le nombre est d'ailleurs assez élevé.

Ces points acquis, il n'en demeure pas moins que nous devons pouvoir disposer, le cas échéant, de beaucoup plus, soit qu'il s'agisse d'ouvrages trop onéreux pour être acquis à titre individuel, soit d'ouvrages trop spéciaux.

Dans ce cas, l'organe existe : c'est la Bibliothèque de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et nous nous sommes assurés que nous devions bien la considérer comme la Bibliothèque du Corps.

Deux reproches lui ont été faits.

Ils ne sont pas fondés.

Elle serait pauvre : peut-être actuellement pour certains sujets ; mais c'est sans grande importance, car elle a les moyens d'acquiescer ce que les Ingénieurs lui demandent ; encore faudrait-il qu'ils fassent connaître leurs désirs.

Elle serait incommode : il n'en est rien. Sur simple demande, elle fait parvenir aux Ingénieurs, par retour du courrier, l'ouvrage demandé, toutes les fois que la chose est possible. Mais elle se trouve gênée parce que les Ingénieurs ne renvoient presque jamais les ouvrages demandés dans le délai d'un mois, qui est la limite pouvant être consentie dans l'intérêt de tous.

Si les Ingénieurs rencontrent une difficulté, ils auraient d'ailleurs à s'adresser au Directeur de l'Ecole.

Vous avez déjà trouvé au Bulletin du P.C.M. une note sur la manière dont le Service Central d'Etudes Techniques concevait son rôle vis-à-vis des Services.

Cette fois, il s'agit de la Bibliothèque : ce nous est une occasion de remercier l'Inspecteur Général Directeur de l'Ecole de l'aide qu'il nous apporte.

CORRESPONDANCE

POUR LES FONCTIONNAIRES DU CONTRÔLE DE L'ELECTRICITÉ.

Le personnel des Circonscriptions Electriques, en liaison avec le P.C.M., a fait remettre, le 12 juillet 1946, à M. le Ministre de la Production Industrielle, une lettre lui demandant de prendre les dispositions nécessaires pour que tous les

fonctionnaires des Ponts et Chaussées détachés à la Direction de l'Electricité et dans les Circonscriptions Electriques soient assurés d'une situation égale et même supérieure à celle de leurs homologues de l'Etablissement contrôlé, ainsi que le Ministre l'avait précédemment estimé nécessaire lui-même.

TRAVAUX DES ÉQUIPES

ÉQUIPE TRANSPORTS



La coordination des Transports Rail-Route

Le Comité du P.C.M. a adopté, dans sa séance du 5 août 1946, le rapport ci-après établi par l'Équipe Transports, sur la coordination des transports rail-route.

Les Camarades sont invités à faire connaître avant le 25 septembre, au Secrétariat du P.C.M. pour le Groupe de Paris et la Section Mines, à leur Délégué de Groupe pour les autres Groupes s'ils sont d'avis de présenter ce rapport au Ministre des Travaux Publics au nom du P.C.M., toute observation de détail étant écartée.

RAPPORT SUR LA COORDINATION DES TRANSPORTS RAIL-ROUTE

La première question qui se pose, lorsqu'on aborde la Coordination Rail-Route, est de savoir s'il y a lieu de se maintenir dans la voie de la réglementation ou si, au contraire, l'expérience et des circonstances nouvelles incitent à rendre aux transports plus de liberté.

La majorité des Ingénieurs estime que les sujétions inhérentes à toute organisation méthodique doivent être sans hésitation préférées à un désordre ruineux. Avant la guerre, l'inflation des moyens de transports avait eu déjà de graves conséquences financières. Actuellement, l'appauvrissement général du pays en matières et en deniers ne permet pas à la collectivité de supporter la charge qui résulterait pour elle de la possession de moyens de transports surabondants ou mal exploités. Une idée de l'importance des intérêts en cause a été récemment donnée par M. BOURGEOIS dans son livre « L'Exploitation Commerciale des Chemins de Fer Français ». Il évalue à plus de 300 milliards de francs 1938 l'ensemble des capitaux investis dans les transports terrestres et à plus de 4 millions de francs le nombre de personnes intéressées à ces industries. Leur degré de prospérité exerce naturellement une influence très sensible sur la vie de la nation tout entière. Or, la question d'économie est essentielle. Dans toute la mesure où l'on n'entravera pas la reprise de l'activité générale, il faudra donc chercher l'organisation la plus avantageuse au point de vue financier.

La Coordination se justifie d'un mot par son

but qui est d'assurer tous les transports dans les meilleures conditions techniques et aux moindres frais pour la collectivité.

Nous examinerons successivement pour ce qui concerne les marchandises problème essentiel, ensuite pour les voyageurs, les dispositions nouvelles qui nous paraissent désirables au moment où les textes d'avant-guerre sont appelés à être refondus.

Coordination Marchandises

La coordination réalisée de 1934 à 1939 ne constituait qu'une première étape destinée à mettre un terme à l'anarchie qui régnait dans les transports et se traduisait par un déficit des chemins de fer hors de proportion avec la charge que pouvait raisonnablement supporter l'Etat. On a cristallisé ainsi la situation des entreprises routières telle qu'elle se présentait en 1934 et amorcé certains partages de trafic entre la route et le rail, celui-ci se débarrassant d'autre part des services les plus déficitaires. Mais, toute cette organisation revêt un caractère provisoire et postule une révision générale en même temps que celle des cartes de transports prévus par le statut lui-même pour le 31 décembre 1948.

Les statistiques auxquelles on peut se référer pour juger l'aspect du trafic sont nombreuses et précises au point de vue ferroviaire. Mais, il n'en est pas de même dans le domaine de la route. Nous savons simplement qu'il existait avant la guerre 455.000 camions dont 350.000 environ appartenaient à des transporteurs privés. Si l'on exclut les autocars (au nombre de 20.000) il n'y avait guère que 85.000 camions de transports publics dont 14.675 seulement étaient pourvus de cartes à grande distance (camions et remorques réunis).

Le caractère artisanal des entreprises de transports publics était très nettement marqué, 85 % d'entre-elles possédant moins de 5 véhicules et groupant plus de 50 % du parc total. En particulier, les 14.675 véhicules à grande distance étaient répartis entre 6.000 transporteurs.

On saisit tout de suite l'intérêt qu'il y aurait à posséder sur l'activité des véhicules une documentation qui manque à peu près totalement.

Nous reviendrons sur la nécessité de combler cette lacune à propos de la grande distance. Mais, dès à présent, ces quelques chiffres appellent une remarque importante.

Même en supposant l'exploitation des camions de transports publics beaucoup plus intensive que celle des privés, la masse de ces derniers ne peut manquer d'exercer vis-à-vis de toutes les entreprises de transports publics ferroviaires et routières une concurrence susceptible, si elle était négligée, de rendre toute coordination illusoire.

Les transports privés font perdre, d'une façon générale, aux publics des trafics qui, par leur importance et leur régularité, permettraient d'obtenir des prix de revient particulièrement bas. Leur libre développement risquerait ainsi d'entraîner un relèvement des tarifs de transports publics et de menacer pour ceux-ci l'équilibre financier. Or, toute réglementation des publics donne un avantage aux privés. Sans vouloir nullement supprimer les facilités que procure aux industriels et commerçants l'usage de leurs propres véhicules, il apparaît donc indispensable, dans les domaines où la liberté du transport public sera limitée, de prévoir des mesures d'une application simple pour contrôler tout au moins et régulariser si possible l'activité des transports privés.

CLASSIFICATION DES TRANSPORTS ROUTIERS

La distinction actuelle en trois zones, camionnage, petite et grande distances, est l'objet de plusieurs critiques.

1°) D'une façon générale, les Ingénieurs sont d'accord pour reconnaître qu'il n'y a pas lieu de traiter le camionnage rural différemment du camionnage urbain comme le prévoyait l'article 58 du décret du 12 janvier 1939 ;

2°) La définition actuelle des zones de camionnage aboutit à certaines anomalies. Le camionneur d'une petite ville se trouve limité à la commune et aux communes limitrophes territoire exigü où il peut difficilement gagner sa vie, tandis que le transporteur rural voisin exerce dans plusieurs cantons.

Le camionnage est l'auxiliaire des autres catégories de transports et l'on pourrait adopter en sa faveur des règles à la fois plus simples et plus libérales ;

3°) Les inconvénients de la consistance actuelle de la petite distance sont bien connus. Les irrégularités des découpages administratifs permettent des doubles emplois avec le fer sur des distances qui, pratiquement, relèvent de la grande distance alors que des transports ne dépassant guère 50 kms se trouvent parfois interdits.

Pour éviter les écueils signalés dans les deux paragraphes précédents, nous proposons de définir les zones de camionnage et de petite distance par des rayons autour de certains centres, les limites ainsi fixées pouvant être reportées, du reste, aux frontières administratives les plus voisines.

Mais tout d'abord la question s'est posée de savoir s'il y avait lieu de limiter les camionneurs à un cercle plus réduit que celui de la petite distance en un mot s'il convenait de continuer à distinguer trois zones ou de les réduire à deux seulement, la petite et la grande distances.

Dans la zone de petite distance, l'avantage technique du camion justifie pour lui une très grande liberté. On a fait très justement remarquer que les transports privés y sont particulièrement bien placés pour concurrencer économiquement les transports publics. Par suite, le contingentement de ces derniers entraîne un développement des transports privés de telle sorte que les restrictions ne diminuent pas l'importance du trafic enlevé au fer. D'autre part, si le rayon de la petite distance est fixé de façon raisonnable, le chemin de fer acceptera un régime de liberté totale dans ce domaine. En 1938 le tonnage transporté par la S.N.C.F. à moins de 100 kms ne donnait que 17 % de la recette totale.

Ces observations tendent donc à laisser la liberté entière dans toute la zone de petite distance.

Mais des objections peuvent se présenter du côté des transporteurs routiers. L'argument le plus sérieux, en effet, est fondé sur la considération des prix d'achat des cartes à petite distance. Il paraît difficile, par la suppression immédiate de tout contingentement, d'annuler brusquement la valeur de ces titres. Pareille mesure ne devrait être envisagée, semble-t-il, avant le 31 décembre 1948 date prévue par le décret du 12 janvier 1939 comme marquant l'expiration de la durée de validité des cartes actuelles. Ce délai permettrait également aux V. F. I. L. qui seront gravement touchées d'adapter leurs exploitations au nouveau régime.

En définitive, nous proposons le maintien des trois zones jusqu'au 31 décembre 1948, après quoi, l'on n'en distinguerait plus que deux :

- a) une zone de libre concurrence dite zone de *petite distance* ;
- b) une zone de contingentement dite zone de *grande distance*.

REGIME PROVISOIRE — CAMIONNAGE

Bien que les zones de camionnage soient appelées, suivant nos propositions, à disparaître dans un délai relativement court, il paraît utile d'en

modifier, dès à présent, la consistance pour supprimer les inconvénients énumérés plus haut dont souffrent particulièrement à l'heure actuelle de petits camionneurs un peu témérairement sans doute lancés dans les transports mais d'une façon générale très dignes d'intérêt.

La zone de camionnage nous a semblé devoir être définie pour chaque canton par un rayon autour du chef-lieu du canton. Ce rayon serait différent suivant qu'il s'agirait d'une région industrielle ou d'un pays agricole. Dans chaque département les rayons pourraient être fixés par arrêtés préfectoraux sur proposition de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, après avis du Comité Technique Départemental dans les limites d'un minimum de 20 et d'un maximum de 40 kms.

Afin de faciliter le contrôle, on pourrait se référer pratiquement aux frontières administratives se rapprochant le plus des tracés des circonférences précitées. Aucune distinction ne subsisterait plus entre camionnage urbain et camionnage rural.

PETITE DISTANCE

Les études faites avec le souci d'éviter les écueils précédemment signalés conduisent à proposer la définition d'une zone de petite distance par arrondissement administratif. Il y aurait alors, pour chaque Département, autant de zones de petite distance que d'arrondissements. Pour tous les transporteurs d'un même arrondissement, l'activité à petite distance serait limitée par les périmètres des arrondissements extérieurs au Département se rapprochant le plus d'une circonférence d'un rayon déterminé, tracée autour du chef-lieu de l'arrondissement résidence pris comme centre.

Ce rayon ne doit pas être trop considérable étant donnée l'intention de laisser toute concurrence libre dans cette zone. Nous proposons qu'il soit fixé à 120 kms, ce qui ne modifierait pas sensiblement la consistance actuelle de la petite distance tout en présentant l'avantage d'une meilleure distribution.

Sans doute, les limites administratives d'arrondissements sont elles, la plupart du temps, mal connues ; mais, il sera facile d'éditer, dans chaque Département, les cartes types nécessaires reproduisant les différentes zones pour que l'instruction des Agents de Contrôle et des transporteurs soit très rapide.

Tous les transporteurs publics bénéficieraient ainsi dans la zone de petite distance des facilités reconnues actuellement dans le domaine du camionnage urbain.

Sans attendre la fin du régime provisoire, il

y aurait intérêt, pour supprimer les abus qui résultent de la définition actuelle, à modifier dès maintenant la consistance de la petite distance.

Mais, jusqu'au 31 décembre 1948, seuls les transporteurs publics ayant des droits reconnus à la petite distance seraient autorisés à y exercer leur activité. Bien entendu, ils seraient tous libres dans les limites de leur tonnage de prendre n'importe quelle marchandise sur n'importe quel itinéraire à condition de rester à l'intérieur du périmètre mentionné sur leur carte ; ils auraient l'obligation de publier leurs tarifs.

A partir du 1^{er} janvier 1949 tous les transporteurs publics bénéficieraient du même régime.

Les *transportés privés* à petite distance demeureraient entièrement libres, aucune entrave ne devant être apportée dans ce domaine au jeu de la concurrence entre tous les moyens de transports ferroviaires et routiers.

GRANDE DISTANCE

A) TRANSPORTS PUBLICS. — Avant d'exposer une solution possible de cette question essentielle nous croyons devoir bien préciser les idées générales sur lesquelles sont fondées nos propositions.

1°) Le manque de renseignements statistiques déjà signalé est particulièrement fâcheux lorsqu'il s'agit de la grande distance alors qu'il serait indispensable d'être constamment documenté sur le trafic routier comme on peut l'être sur le trafic ferroviaire. Ainsi apparaît tout de suite la nécessité d'un *organisme de contrôle* exerçant son activité sur toutes les entreprises d'une façon aussi simple que possible mais qui permette d'enregistrer les mouvements routiers de telle sorte que les études et les décisions à prendre s'appuient sur des données précises.

2°) Le souci de *simplicité* doit présider du reste (et c'est un point qu'il importe de souligner) à l'édification du nouveau système. L'expérience a bien montré que les camions savent toujours échapper avec aisance à une réglementation tracassière et que toute méthode compliquée est pratiquement inefficace. Le cadre général et les idées directrices doivent être simples, simple également le contrôle. L'utilisateur de son côté n'acceptera bien qu'une organisation facile à comprendre et sans formalisme.

Aucune solution n'étant exempte d'imperfections, il est préférable de ne pas chercher à réaliser d'un seul coup le régime optimum. Si les transitions sont adoucies, l'adaptation se trouvera facilitée et l'évolution, fondée sur des résultats expérimentaux, sera plus sûrement guidée.

3°) *Tarifification*. — Tout partage rationnel d'activité entre le rail et la route nécessite des parallèles constants entre tarifs bien établis, c'est-à-dire où n'est négligé aucun des éléments des prix de revient.

La Coordination peut ainsi se trouver réalisée par le choix des usagers s'inspirant de comparaisons entre les avantages techniques et financiers des deux moyens de transports. Il est indispensable pour cela que les prix pratiqués sur route par analogie avec le chemin de fer correspondent à l'application correcte de tarifs officiels. Ceux-ci devront tenir compte non seulement de tous les frais d'exploitation des camions mais aussi des dépenses faites pour les voies publiques. Sans doute, des taxes sur les carburants peuvent elles correspondre en partie à la valeur d'un péage ; mais, il convient, afin de rendre les comparaisons justes, de déterminer cette valeur avec le maximum de précision possible. Compte tenu de ce qui est payé sous forme d'impôts, l'Administration pourrait fixer périodiquement ce qui doit être prévu dans les tarifs routiers à grande distance au titre de péage dont le produit devrait revenir à l'Etat.

L'établissement convenable de tels tarifs et leur respect par les parties intéressées ne peuvent pratiquement être obtenus que si les transporteurs routiers n'ont plus la charge de fixer eux-mêmes leurs prix ni le droit de percevoir directement les recettes. Sans doute, par ce seul moyen, n'empêchera-t-on pas, entre transporteurs et clients, des ententes permettant de déroger aux tarifs contrôlés. Mais, si ces derniers sont bien établis, les écarts seront faibles et le contrôle du trafic conduisant à des études de prix plus serrées aboutira certainement à des barèmes répondant aux conditions économiques.

Il faudra, en conséquence, confier l'élaboration de ces tarifs à un Organisme suffisamment vigilant et prompt pour qu'à chaque instant puissent intervenir les modifications commandées par l'évolution des techniques et les fluctuations des éléments du trafic. Cette condition ne sera réalisée que si la question est du ressort d'un Service unique ayant les qualités et l'expérience d'un exploitant. La préparation des tarifs ne peut être l'œuvre de concurrents qui auraient naturellement recours à l'arbitrage de l'Administration, ce qui entraînerait des complications et des délais incompatibles avec les nécessités d'une action rapide. C'est ainsi que l'on est conduit à désirer, en matière de tarifs, l'unité de direction.

4°) Cette *unité de direction* apparaît, d'une façon générale, nécessaire pour réaliser une coordination véritable, supprimer les doubles emplois et les investissements inutiles.

Il ne s'agit nullement de juguler le trafic routier au profit du fer. Etant donné le nombre relativement restreint de camions pourvus de cartes à grande distance, une direction commune pourra être amenée fréquemment, au contraire, à développer l'activité routière sur certaines relations. Mais, justement, pour régulariser l'emploi des moyens dans le sens de l'économie, l'unité de commandement paraît préférable à tout autre système.

D'autre part, il s'agit beaucoup moins d'arrêter des règles immuables que de suivre avec souplesse les variations constantes des éléments qui doivent faire pencher la balance, tantôt vers un mode de transport, tantôt vers un autre. En un mot, ce n'est pas une coordination administrative qu'il importe de réaliser mais une coordination d'exploitation. L'unité de direction qui nous paraît éminemment souhaitable aussi bien pour le partage du trafic que sur la tarification devrait donc appartenir à un exploitant, l'Etat n'intervenant que pour contrôler.

Comme complément naturel de cette mesure, il serait nécessaire qu'une solidarité financière s'établisse entre toutes les entreprises intéressées à la grande distance. Ainsi disparaîtrait l'opposition de principe entre les deux techniques, source d'erreurs et de gaspillages.

S'il n'est pas possible de réaliser tout de suite de telles conditions celles-ci doivent orienter les tendances.

Nous inspirant de ces idées générales nous nous sommes efforcés de présenter une solution répondant le mieux à des vues d'ensemble et susceptible d'être réalisée avec le minimum de difficultés, quitte à ne pas constituer encore le stade définitif d'une évolution qui doit être fondée sur l'expérience.

Le projet d'une Société Nationale de la Route a été étudié mais définitivement écarté comme trop compliqué et répondant mal au but recherché.

Il nous semble qu'il suffirait de rendre obligatoire le passage par un *Service d'Affrètement* toutes les fois qu'on veut effectuer des transports à grande distance. Avant de préciser son Organisation nous croyons utile de définir tout d'abord le rôle que nous attribuons à ce service qui devrait être chargé essentiellement :

1°) d'étudier les tarifs par route, de les présenter à l'homologation et de tenir à la disposition du public tous les tarifs ferroviaires et routiers ;

2°) de faire assurer soit par fer, soit par route les transports qui lui seraient confiés ; réciproquement de donner du fret aux transporteurs ayant recours à lui, d'enregistrer à cette occasion tous ces transports ;

3°) de percevoir les recettes et de rémunérer les transporteurs sur la base de tarifs préparés par lui et régulièrement homologués.

Tout transport public à grande distance serait subordonné à la délivrance d'un papier par le Service d'Affrètement.

D'une façon générale deux cas pourraient alors se présenter :

Premier cas. — Afin d'apporter le moins de trouble possible à l'organisation actuelle, l'usager demeurerait libre de traiter directement avec un transporteur de son choix, à condition que celui-ci ait des droits reconnus à l'exécution des transports dont il serait chargé. Dans une pareille hypothèse, le transporteur, avant de partir pour la grande distance, devrait se faire délivrer une *autorisation* par le Service d'Affrètement qui prendrait note du transport, percevrait la recette aux conditions d'un tarif homologué et rémunérerait le transporteur suivant un barème également officiel. En l'espèce, le Service d'Affrètement ne ferait qu'enregistrer et assurer le respect du tarif.

Deuxième cas. — L'usager n'ayant pas fait choix d'un transporteur déterminé s'adresserait, pour une expédition, au Service d'Affrètement. Celui-ci aurait alors pour tâche de satisfaire ce client et de lui procurer, autant que possible, le moyen de transport demandé. Nous disons « autant que possible » bien qu'il soit évidemment désirable de respecter exactement la volonté de l'usager. Mais, le nombre relativement faible de camions dotés de cartes à grandes distances incite à la prudence et l'on ne peut envisager d'imposer à la route l'obligation de tout transporter sous peine d'être conduit aux suréquipements que l'on veut justement éviter. D'autre part, il est préférable, pour laisser jouer toutes les possibilités du premier cas, de ne pas donner au Service d'Affrètement le pouvoir de procéder à des réquisitions d'usage de véhicules.

En conséquence, si l'usager exprimait le désir d'utiliser la route, le Service d'Affrètement devrait s'efforcer de donner satisfaction, sans que ce soit pour lui une obligation, si le client avait fixé un délai pour l'exécution de son transport. En pareils cas, l'Affrètement pourrait, à défaut de transporteur routier, recourir à la voie de fer à condition que, grâce au concours des correspondants, l'expédition soit acheminée, de toutes façons, jusqu'à la destination fixée.

Afin de faciliter la tâche des bureaux d'Affrètement, il serait entendu que tout transporteur public, ayant une carte à grande distance, lorsqu'il travaillerait sur la demande du Service d'Affrètement, pourrait se rendre à n'importe quelle destination avec n'importe quel charge-

ment. En pareil cas, le Service en question délivrerait un *bulletin de commande de transport*.

Ce serait ainsi, en compensation des contrôles imposés, un avantage important qui serait consenti aux transporteurs à grande distance, avantage de nature à garantir une masse de manœuvre à disposition de l'Affrètement concurrentiellement avec la possibilité qui serait ainsi donnée aux transporteurs de trouver du fret en s'adressant à cet Organisme. Dans un tel système le transporteur routier conserve entièrement la responsabilité légale du voiturier.

Comme nous l'avons dit déjà c'est le Service d'Affrètement qui percevrait les recettes et rémunérerait les transporteurs. Il pourrait enfin acquérir et exploiter lui-même des cartes à grande distance, passer des contrats d'exploitation avec des transporteurs et constituer ainsi un volant de régularisation. Cet Organisme aurait un budget propre, alimenté par les différences entre les recettes perçues et les sommes versées aux transporteurs.

Une telle organisation suppose un nombre considérable de bureaux répartis sur tout le territoire, un personnel expérimenté bien au courant des questions d'exploitation commerciale, ferroviaires et routières, enfin, une connaissance approfondie des besoins de transports, de telle sorte que les attributions de fret ne soient pas, au début, purement théoriques.

Nous proposons que ce service soit confié à une Société constituée à la fois de transporteurs routiers et de représentants de la S.N.C.F. Afin de réduire au minimum les frais d'installation, une convention devrait être passée avec la S.N.C.F. pour l'utilisation des locaux nécessaires et d'une partie du personnel d'exécution.

La Société d'Affrètement ayant dans ses attributions l'élaboration des tarifs routiers, la question s'est posée de savoir s'il conviendrait de fixer suivant des principes différents les barèmes des prix payés par les usagers et les barèmes de rémunérations des transporteurs.

On pourrait songer à considérer les routiers comme de simples tractionnaires recevant une rémunération à la tonne kilométrique quelle que soit la nature des marchandises transportées. Cette méthode éviterait que la préférence des transporteurs pour les services les mieux rémunérés ne rendit l'exécution des autres difficile.

Mais nous pensons que la Société d'Affrètement sera conduite à établir sur route une tarification tenant compte de la valeur des marchandises. Or, il est équitable de faire bénéficier les transporteurs du même régime. On évitera ainsi d'encourager les infractions aux conditions des tarifs officiels. C'est pourquoi, il nous semble préférable d'établir suivant les mêmes principes, ba-

rêmes de prix et barêmes de rémunération des transporteurs, la différence représentant un pourcentage raisonnable destiné à payer le Service d'Affrètement.

Sans nul doute, des critiques nous seront faites qui invoqueront les dangers d'une entrave de l'activité routière au profit du chemin de fer. Mais, au contraire, l'unité de direction et la solidarité financière qui s'établiront peu à peu entre les deux techniques, supprimeront les objections du chemin de fer au report du trafic sur la route toutes les fois que cette mesure présentera un avantage économique.

D'autre part, le contrôle des expéditions qui s'opérera au Service d'Affrètement et qui devra guider l'exploitation commerciale de l'ensemble enregistrera promptement les conséquences de toute mesure qui frapperait exagérément les transports publics par route. Le transport privé, quelles que soient les taxes fiscales dont nous parlerons plus loin, en bénéficierait aussitôt et la baisse générale des demandes de transports obligerait à un retour en arrière. La masse considérable des camions privés demeure dans notre projet un volant régulateur qui garantit suffisamment les publics contre tout excès de pouvoir.

Loin d'entraîner une réduction d'activité des transporteurs publics, l'affrètement obligatoire tel que nous l'envisageons, montrera, au contraire, bientôt la nécessité d'un accroissement du parc routier à grande distance. Il est vraisemblable, en effet, que les 14.000 véhicules autorisés actuellement ne suffiront pas à satisfaire aux besoins des transports dès que la reprise économique prendra de l'ampleur. Grâce à la coordination effective des exploitations, il sera possible de rendre aux transports par route la liberté d'un développement qu'il est évidemment inadmissible de figer de façon immuable dans les limites du tonnage de 1934.

L'avantage du système est de laisser au transporteur, le plus souvent simple artisan, la propriété entière de son entreprise avec tous les avantages bien connus d'une telle situation, ainsi que la responsabilité légale du voiturier. On peut entrer ainsi dans la voie de l'organisation et de l'économie sans bouleversements préalables et suivant des modalités d'application relativement simples.

Notons pour terminer que l'usage des cartes de location devra être réglementé de telle sorte qu'il ne soit pas possible sous couvert de ces titres d'effectuer pratiquement des transports publics de toutes marchandises à toutes distances. Il semble qu'il conviendrait au moins d'imposer une durée minima pour la location (qui ne serait plus au voyage) avec obligation aux termes du

contrat de ramener le véhicule loué à son point de départ.

B) TRANSPORTS PRIVÉS. — La concurrence que font aux publics les transporteurs privés ne permet pas, nous l'avons dit, de les laisser à l'écart d'un système de coordination des activités rail-route.

Les avantages particuliers que procure l'usage de véhicules personnels sont acquis au détriment de l'économie générale des transports publics dont la bonne marche demeure indispensable à la satisfaction des besoins essentiels du pays. Il est donc juste de contrôler le trafic privé et de prévenir ses abus. Mais, sous peine d'entraver malencontreusement l'activité commerciale, les formalités devront être réduites au minimum et notre proposition s'inspire de ce souci de simplicité.

Les transports privés à grande distance seraient subordonnés :

- 1°) au paiement d'une taxe fiscale à chaque voyage *dans le cas de transports exceptionnels* ;
- 2°) à une autorisation de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et à l'acquiescement de taxes sous forme d'abonnements *dans le cas de transports réguliers*.

Les déplacements ne seraient ainsi nullement retardés toutes les fois qu'il s'agirait de les exécuter inopinément. Il n'y aurait par contre aucun inconvénient à différer du temps nécessaire à l'examen d'une demande, l'établissement d'un courant régulier de transports que l'intéressé lui-même ne peut organiser instantanément.

Les taux des taxes seraient modifiés par l'Etat suivant la situation financière des transports publics.

Bien entendu le transport privé ne doit plus, en aucun cas, masquer un transport public. Il faut une discipline absolue, en la matière, sous peine de réduire à néant tous les efforts d'organisation.

Nous pouvons, en définitive, résumer nos propositions de la façon suivante :

I. — Transports Publics

— *Jusqu'au 31 décembre 1948* : Division en trois zones.

1°) *Camionnage*. — Sans distinction entre camionnage urbain et rural. Définition pour chaque canton, par le Préfet, après avis du Comité Technique Départemental sur proposition de l'Ingénieur en Chef, chaque zone devant être limitée par les périmètres des communes se rapprochant le plus d'une circonférence de rayon déterminé tracée autour du chef-lieu du canton. Ce rayon sera compris entre un minimum de 20 et maximum de 40 kms. Liberté totale dans cette zone.

2°) *Petite distance*. — Définition pour chaque arrondissement administratif d'une zone limitée par les frontières administratives se rapprochant le plus d'une circonférence d'un rayon maximum de 120 kms tracée autour du chef-lieu de cet arrondissement. Liberté laissée seulement aux transports publics ayant actuellement des droits reconnus à la petite distance.

3°) *Grande distance*. — Comme au paragraphe (b) ci-dessous.

— A partir du 1^{er} janvier 1949 : Distinction de deux zones.

a) *Petite distance* dont la consistance demeure celle définie ci-dessus et où liberté totale sera laissée à tous les transporteurs.

b) *Grande distance*. — Dans cette zone le contingentement est maintenu. Les transports par route seront soumis à l'*affrètement obligatoire*, c'est-à-dire que toute la circulation des camions de transports publics à grande distance sera subordonnée à la délivrance par un Service National d'Affrètement, soit d'une *autorisation*, soit d'une *commande de transports* :

— l'*autorisation* sera délivrée automatiquement pour tout transport effectué sans intervention préalable du Service d'Affrètement, par simple usage des droits reconnus aux transporteurs ;

— la *commande de transport* sera donnée dans le cas où le Service d'Affrètement, pour exécuter un ordre reçu d'un usager, aura recours lui-même à un transporteur. La commande de transport ne pourra s'adresser qu'à un véhicule bénéficiant d'une carte à grande distance mais elle lui confèrera le droit d'assurer le transport prescrit, même s'il n'est pas prévu dans les stipulations de cette carte.

L'usager conserve donc la faculté de traiter directement avec un transporteur. Il a, en outre, la possibilité de faire appel au Service d'Affrètement auquel il peut fixer le mode de transport qu'il désire. Le Service d'Affrètement devra tenir compte du choix ainsi fait par le client toutes les fois qu'un *délai* n'aura pas été fixé par lui pour l'exécution du transport.

Si un *délai* a été fixé pour l'enlèvement de la marchandise, le Service d'Affrètement aura le droit, dans le cas où il lui serait matériellement impossible de procurer les moyens de transports désirés, d'en utiliser d'autres à condition d'assurer l'acheminement jusqu'à la destination fixée.

Le Service d'Affrètement établit les tarifs de transports par route et les tient à la disposition du public en même temps que les tarifs ferroviaires.

Il encaisse les recettes et paie les transporteurs d'après des barèmes homologués suivant la même procédure que les tarifs de transports.

Il réalise la coordination permanente des exploitations ferroviaires et routières en adoptant ou proposant, suivant les pouvoirs qui lui seront reconnus par l'Administration, toutes mesures destinées à supprimer les doubles emplois, limiter les immobilisations, assurer une répartition économique et un développement des transports conformes aux besoins. Il aura la faculté de passer des contrats avec les entreprises routières et d'exploiter lui-même des droits reconnus.

Ce Service d'Affrètement sera confié à une Société Routière constituée de transporteurs publics et de représentants de la S.N.C.F. dans une proportion définie par l'Etat ; cette Société devant passer avec la S.N.C.F. toutes conventions nécessaires pour l'utilisation, au moins momentanée, des installations du chemin de fer.

Elle disposera d'un budget autonome et ne devra faire appel à aucune subvention de l'Etat.

II. — Transports Privés

Nous distinguons simplement, dès à présent, les deux zones désignées en (a) et (b) ci-dessus.

a) *Petite distance* : Liberté totale ;

b) *Grande distance* : Les transports sont subordonnés à l'acquittement de taxes fiscales variables suivant qu'il s'agit d'un voyage ou de transports réguliers. Dans ce dernier cas ils sont, en outre, soumis à la délivrance d'autorisations par l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées.

RÔLE DE L'ETAT

L'Etat exercera son action sur cet ensemble non pas pour essayer d'établir, suivant des règles rigides, un partage des activités entre le rail et la route, mais pour :

1°) *Approuver* les limites des petites distances afin de s'assurer que le partage entre les zones de liberté et celles de contingentement est établi avec le souci de respecter les idées générales de la législation ;

2°) *Contrôler les tarifs* Grande Distance dont l'approbation devra être réputée acquise après un délai limité de présentation et *fixer* la valeur du péage à incorporer dans les tarifs ;

3°) *Préciser* les pouvoirs du Service d'Affrètement à grande distance et approuver les propositions présentées par cet Organisme pour assurer la coordination d'exploitation du rail et de la route ;

4°) *Fixer les taxes à imposer aux transports privés*, taxes au voyage et abonnements ;

5°) *Exercer un contrôle efficace sur route*.

Coordination Voyageurs

Le problème se présente dans ses grandes lignes de façon beaucoup plus simple que celui de la Coordination Marchandises.

Les errements à suivre pour le partage du trafic entre la route et le fer semblent devoir s'inspirer des considérations suivantes :

1°) Pour les relations entre grands centres et sur les grands parcours l'avantage du rail est incontestable, en particulier au point de vue de la rapidité et de la sécurité. Le monopole lui revient donc naturellement des transports de voyageurs entre grandes Villes ou à destination de stations balnéaires qui peuvent être desservies par trains express ou rapides.

La concurrence routière doit être écartée de ce domaine.

Bien entendu, il n'est nullement question de supprimer les services touristiques d'autocars dont les itinéraires sont parfois très allongés et peuvent même doubler la voie ferrée. Ces services, le plus souvent saisonniers, peuvent généralement ne pas être considérés comme faisant des doubles emplois onéreux.

Ce qu'il convient de prescrire ce sont les services d'autocars rapides entre centres importants un peu éloignés qui concurrenceraient, sans utilité certaine, les trains express assurant ces relations lorsque les services sont suffisants compte tenu de l'état actuel de notre économie.

2°) Le chemin de fer a cessé d'exploiter sur quantités de petites lignes des services de voyageurs qui s'avéraient nettement déficitaires. Au fur et à mesure de l'évolution des techniques, des révisions apparaissent nécessaires. Bien que les résultats des études faites avant la guerre soient, en général, valables encore actuellement, il serait utile de revoir la question pour certaines relations, notamment dans la banlieue des grandes Villes, en tenant compte de la possibilité d'utiliser des automotrices à faible dépense kilométrique. Par contre, la S.N.C.F. pourrait examiner si, dans certains Départements, on n'a pas trop limité les fermetures de lignes ferroviaires en se contentant de trouver des compensations aux entrepreneurs évincés de services parallèles au fer.

3°) D'une façon générale on est d'accord pour reconnaître l'intérêt qu'il y aurait de laisser à la S.N.C.F. la responsabilité des services de remplacement de trains et même des services parallèles.

Cette mesure se révélera particulièrement nécessaire lorsque se posera la question de desserte des petites localités échelonnées sur les grandes lignes ouvertes à la circulation des express. L'utilité du maintien des trains omnibus ou de leur remplacement par des autocars est

discutée. Malgré l'avantage de la route qui pénètre au cœur même des agglomérations, la suppression des trains omnibus sur les grandes lignes provoquerait, sans nul doute, de vives plaintes des usagers. D'autre part, l'omnibus collecte les messageries et denrées. Enfin, il est souvent l'affluent de l'express et il est à craindre qu'à vouloir trop supprimer l'opération ne se révèle désavantageuse.

D'une façon générale, le principe du maintien des omnibus sur les lignes à express semble devoir être admis.

La S.N.C.F. peut néanmoins être autorisée à substituer, lorsqu'elle le jugera nécessaire, des services d'autobus à des trains omnibus, soit que ce remplacement devienne total, soit qu'il y ait services mixtes (trains à certaines heures ou certains jours, autobus à d'autres). Mais, il apparaît indispensable que la S.N.C.F. conserve l'entière responsabilité des services routiers de substitution. Ayant en main les deux modes de transports, elle sera en mesure de les utiliser de la façon la plus opportune avec le maximum de régularité et de souplesse.

Cette direction unique appréciera facilement si l'importance du trafic justifie parfois des doubles emplois qui rendent évidemment de précieux services aux usagers et l'adaptation à des situations qui évoluent fréquemment sera suivie de façon continue.

En résumé, toutes les fois qu'il s'agit d'un service parallèle au chemin de fer, il semble qu'il y aurait intérêt à en confier la responsabilité à la S.N.C.F. qui recevrait ainsi la mission de faire respecter les obligations inhérentes au service public.

Malheureusement, et comme il fallait le prévoir, il n'est pas facile de s'entendre sur la définition du parallélisme. La tendance générale est de l'admettre seulement lorsque les deux services demeurent, sur tous leurs parcours, très rapprochés. Nous croyons inutile de chercher à résoudre le problème, notre but étant simplement de prévoir des dispositions de principe.

Deux autres questions ont été examinées qui concernent plus exclusivement les transports routiers.

La première était relative à l'opportunité d'une concentration des services départementaux par la constitution de monopoles au profit de Sociétés Départementales ou même Régionales, ces Sociétés pouvant être de forme coopérative.

Les avis ont été très partagés à ce sujet. Certains ont fait ressortir l'intérêt de la concentration qui permettrait un aménagement nouveau et plus rationnel des services, donnerait des facilités au contrôle administratif, pourrait procurer des économies en moyens de réserve ainsi que des réductions de subventions.

Il apparaît en effet nécessaire, d'une part, de faire respecter les obligations de service public, d'autre part, de poursuivre une politique de suppression des subventions et pour cela de ne pas hésiter devant certaines refontes des plans de transports.

Néanmoins, la majorité des Ingénieurs préfère le maintien de l'artisanat contrôlé dont les inconvénients sont compensés, en effet, par les avantages bien connus inhérents à ce genre d'entreprise.

Nous croyons donc qu'il y a lieu de laisser à chaque Département le soin d'apporter la solution la plus opportune à de tels problèmes qui ont essentiellement un caractère local. L'expérience permettra d'apprécier les méthodes à généraliser pour faciliter l'exécution des services publics et obtenir un abaissement des prix de revient.

En dernier lieu la question a été soulevée de savoir s'il y avait lieu d'envisager un régime spécial pour les messagers qui transportent à la fois voyageurs et marchandises les jours de foires et marchés sur de petits parcours autour de certains centres.

Le régime de la simple autorisation paraît suffisant pour des entreprises de cette nature mais

à condition que soient bien définies les caractéristiques de tels services. Le bénéfice de cette disposition pourrait ainsi s'étendre à toutes les exploitations d'intérêt strictement local n'exerçant pas d'influence sur l'organisation générale.

Toutes les autres entreprises devraient être soumises au régime de la concession et régies par une convention et un cahier des charges précisant les obligations de service public. Bien que le Code de la Coordination l'ait prévu, ce travail en général n'a pas été fait et les textes seraient à revoir. Les entreprises demeureraient ainsi protégées contre la concurrence.

Nous n'avons pas voulu envisager dans cette étude une adaptation éventuelle des services de contrôle, estimant qu'une question de cet ordre nous dépasse et ne répond pas au but proposé par le Comité du P.C.M. qui visait simplement l'exploitation coordonnée des moyens de transports par rail et par route.

Telles sont résumées les idées générales qui reflètent en la matière l'opinion de la majorité des Membres de notre Association.

Le Rapporteur,

J. RENOUX.

ÉQUIPE MÉTHODES

Améliorations à apporter aux méthodes de travail du Service des Ponts et Chaussées

Le Comité du P.C.M., au cours de sa réunion du 5 août 1946, a adopté le rapport présenté par l'Equipe des Méthodes. Au moment où paraîtra ce Bulletin, ce rapport aura été remis à M. le Ministre des Travaux Publics, de qui dépendent les suites à donner pour un certain nombre de suggestions qu'il comporte. Mais beaucoup de ces suggestions présentent un caractère général et doivent être précisées ou mises au point pour entrer effectivement en application.

Notre rôle n'est donc pas terminé par la remise de ce rapport au Ministre : nous devons participer à cette mise au point et à cette mise en œuvre. Pour cela, le concours de tous les Camarades que la question intéresse est indispensable. Nous leur demandons de se manifester nombreux, soit aux Délégués de Groupe, soit aux correspondants de l'Equipe Méthodes dans les Groupes qui en ont désignés (que ces correspondants s'efforcent de montrer leurs qualités d'animateurs à cette occasion¹), soit au Rapporteur de l'Equipe.

L'Equipe propose une organisation de notre travail matériel : qu'avez-vous réalisé dans votre Service ? envisagez-vous d'essayer autre chose ? dites-le, ainsi que le résultat de vos essais, cela nous intéresse et pourra être très profitable à d'autres Camarades.

L'Equipe a donné un exemple de simplification possible de notre travail administratif. C'est intéressant, mais ce n'est pas assez. Il vous arrive sûrement de temps à autre de passer en revue une de nos tâches administratives et de vous dire que tout cela est trop lourd et pourrait être simplifié. N'hésitez pas à le dire ; et surtout ne remettez pas à demain pour le faire, pour soigner la forme ou signaler une solution possible : vous ne le feriez plus.

Plusieurs études sont déjà en cours :

— 1°) dans le Service Ordinaire de Saône-et-Loire : essai de paiement centralisé (pour l'ensemble du département) du personnel, avec utilisation de cartes perforées et machines comptables (étude faite par la Société Codel, Organi-

sateur-conseil, à la demande de M. BAUDET, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Membre de l'Equipe Méthodes) ;

— 2°) dans le même département, une étude du travail des Cantonniers par la Société Bedaux, comportant une détermination des temps de travail, en vue de l'application d'un salaire aux primes et de façon à pouvoir calculer le prix de revient par section de voie ou par genre de travaux ;

— 3°) dans le département de la Seine-Inférieure (M. PREMPAIN, Ingénieur en Chef), une étude d'organisation générale, avec le concours de M. Planus, Organisateur-conseil.

Nous vous tiendrons au courant du résultat de ces études, de celles qui seront lancées à l'avenir (que vous lancerez vous-mêmes !) et des suites. Tout cela sera d'autant plus intéressant que nous serons plus nombreux à y participer activement.

RAPPORT DE L'ÉQUIPE DES MÉTHODES

SOMMAIRE

- I. — Généralités.
- II. — Organisation du travail matériel.
- III. — Simplification du travail administratif.
- IV. — Etudes.
- V. — Marchés.
- VI. — Documentation.
- VII. — Comptabilité.
- VIII. — Développement du travail coopératif et de la coordination entre les Ingénieurs.
- IX. — Conclusion — Suggestions d'ordre général pour l'amélioration de nos méthodes de travail.

I. — Généralités

Dès qu'elle a pu se reconstituer après la Libération, l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines s'est préoccupée de rechercher et de préciser les améliorations qui pourraient être apportées aux actuelles méthodes de travail des services des Ponts et Chaussées.

Une enquête a été faite parmi tous les membres de l'Association, les idées générales suivantes étant, dès le départ, posées en principe :

1°) L'Association se limite à la recherche et à l'étude des meilleures méthodes à adopter pour les services extérieurs au Ministère, s'interdisant en quelque sorte de s'immiscer dans le fonctionnement intérieur de l'Administration Supérieure à qui on ne demandera que des résultats.

2°) L'étude est faite dans le cadre de l'organisation administrative actuelle de la France (départements, arrondissements, communes).

3°) Notre organisation actuelle assez souple s'est bien adaptée à des situations fort différentes dans l'espace et dans le temps. Il importe de conserver cette souplesse en évitant toute codification rigide.

4°) L'efficacité et le prestige de notre administration résultent surtout de deux caractères par-

ticuliers : d'une part, ses fonctionnaires sont des techniciens, d'autre part, elle est bien représentée aux divers échelons locaux. Ces caractères, qui lui sont propres, sont en tout état de cause à conserver. L'organisation actuelle ayant d'ailleurs fait ses preuves en maintes circonstances difficiles, nous sommes tous d'accord pour penser qu'il y a lieu de la conserver et qu'il convient d'en améliorer le fonctionnement par un effort tenace, continu, s'attachant aussi bien aux petites questions qu'aux grandes et surtout pour commencer à celles qui peuvent aboutir vite.

Dans cet esprit, voici nos observations et nos suggestions.

II. — Organisation du travail matériel

1°) CIRCULATION DES DOCUMENTS.

Une amélioration matérielle appréciable de la marche des services pourrait être tout d'abord et très rapidement obtenue par l'établissement des documents en un nombre suffisant d'exemplaires dès l'origine et leur diffusion rationnelle.

Par exemple, une instruction ministérielle, adressée aux Ingénieurs en Chef, doit fréquemment être diffusée jusqu'à l'échelon subdivisionnaire. Cela est actuellement réalisé d'une façon barbare : le Ministère établit le document en 90 exemplaires et en adresse un à chacun des Ingénieurs en Chef. Celui-ci en fait établir des copies pour ses Ingénieurs d'arrondissement (2 à 6 copies). Chacun de ceux-ci, à son tour, en fait établir des copies pour ses Ingénieurs Subdivisionnaires (5 à 15 copies, quelquefois établies en deux frappes dactylographiées successives !).

Evidemment, il faudrait dans un tel cas que le Ministère fasse imprimer le document en le nombre d'exemplaires nécessaires (2.600 environ correspondant à 90 Ingénieurs en Chef, 280 Ingénieurs d'arrondissement, 2.193 Ingénieurs Subdivisionnaires, dont le total fait 2.573).

De même, un document établi par le Ministre,

qui doit être diffusé jusqu'à un Ingénieur Ordinaire déterminé, devrait être adressé à l'Ingénieur en Chef en 2 exemplaires (un pour l'Ingénieur en Chef, un destiné à être transmis par lui à l'Ingénieur Ordinaire). Un document devant être diffusé jusqu'à un Ingénieur Subdivisionnaire déterminé devrait être adressé à l'Ingénieur en Chef en 3 exemplaires (un pour l'Ingénieur en Chef, un pour l'Ingénieur d'arrondissement, un pour le Subdivisionnaire), etc.

De même, un Ingénieur en Chef ne devrait pas adresser à l'un de ses Ingénieurs d'arrondissement, en un seul exemplaire, une note que celui-ci devra ensuite diffuser à ses Ingénieurs Subdivisionnaires, etc.

Ainsi, dans tous les cas, il conviendrait lors de l'établissement de tout document que son auteur (la Direction intéressée du Ministère, l'Ingénieur en Chef, etc.) se pose dès l'origine la question : « Jusqu'à quel échelon ce document devra-t-il être diffusé ? », d'où résulte immédiatement le nombre total d'exemplaires nécessaires, et qu'il les fasse établir du premier coup en totalité (par impression, ronéo, dactylographie, etc. suivant le nombre d'exemplaires).

On peut estimer sans exagération que, dans les bureaux des services locaux, près de 50 % de l'activité des dactylos est occupée actuellement à faire des copies de documents. C'est donc une dactylo sur deux environ que l'on pourrait ainsi libérer et on accélérerait en même temps la marche des affaires.

Cette réforme, parfaitement simple et d'une évidente nécessité, ne doit absolument pas être différée. Bien entendu, la mise en application de cette idée suppose que des dispositions spéciales seront prises au Ministère pour l'édition rapide des documents au nombre d'exemplaires nécessaires. Tous ces points ont d'ailleurs été mis en évidence dans une note spéciale qui a été remise à la Commission des Méthodes du Ministère à ce sujet.

2°) RÉDACTION DES DOCUMENTS.

D'une façon générale, pour simplifier le travail des agents d'exécution à tous les échelons, il importe que chaque document fasse un tout qui, autant que possible, se suffise à lui-même. A ce point de vue, on peut dire que les décisions et lettres ministérielles sont, en règle générale, remarquablement rédigées, mais que par contre, de grands progrès pourraient être faits au point de vue rédaction des lois, décrets, arrêtés et circulaires ministérielles.

En effet, pour tous ces derniers documents, il est d'usage que chacun se réfère à des textes antérieurs qui, eux-mêmes, le plus souvent, ne

sont compréhensibles qu'en remontant encore à des textes antérieurs, de sorte qu'il faut couramment rechercher trois numéros du journal officiel pour comprendre la signification d'un texte de loi, d'arrêté ou de décret, de sorte également qu'il faut couramment compulser toute une série de circulaires ministérielles pour bien saisir toute la signification d'une instruction.

Ces errements sont éminemment mal commodes et entraînent une perte de temps considérable pour tous les agents des services extérieurs.

Nous proposons donc :

a) Que l'on renonce systématiquement et dans toute la mesure du possible à l'emploi de textes rectificatifs. Quand un texte n'est pas bon, il vaut mieux l'abroger et le remplacer par un nouveau texte formant un tout que d'en modifier quelques dispositions par un texte spécial.

Dans le cas où ce procédé apparaîtrait véritablement trop lourd et où l'on estimerait indispensable d'utiliser encore le procédé du texte rectificatif, nous souhaitons que ce texte soit rédigé de façon à former un tout compréhensible par lui-même, sans se reporter à plusieurs textes antérieurs en cascade.

b) *Codification.* — Dans le même esprit, nous souhaitons que soit établi le maximum de codifications de tous les textes concernant un sujet déterminé. C'est une méthode vers laquelle on a commencé à s'orienter.

L'Instruction du 18 novembre 1942 sur l'aménagement des Routes Nationales en constitue un remarquable exemple, qui fait apparaître tout l'intérêt du procédé ; de même, pour l'Instruction sur les alignements, l'Instruction sur les plantations ou l'Instruction sur la signalisation en cours de rédaction.

Notons toutefois qu'il importe, même pour ces instructions, de bien dégager le « principe de codification » en ce sens qu'il est essentiel de ne pas ajouter à ces instructions des textes modificatifs qui leur feraient perdre leur caractère et leur intérêt, mais que lorsqu'il apparaîtra nécessaire d'en modifier certains points, on le fasse en abrogeant la codification antérieure et la remplaçant par une nouvelle édition.

Les points sur lesquels nous estimons qu'il serait particulièrement intéressant d'établir maintenant une codification nouvelle sont les suivants :

- Reconstruction des ouvrages d'art.
- Révision des marchés — clauses de variations de prix.
- Régime des lignes télégraphiques et téléphoniques le long des routes.
- Comptabilité unifiée du Service Ordinaire et du Service Vicinal.

3°) CLASSEMENT DES ARCHIVES.

Les règles de classement en vigueur dans les services des Ponts et Chaussées sont encore celles qui ont été fixées par l'Instruction Générale de 1905. Elles sont devenues caduques en raison du développement de l'activité et des compétences de nos services. La fixation de nouvelles règles, tenant compte des perfectionnements de la technique du bureau, réalisés depuis 1905, serait extrêmement précieuse. Le P.C.M. a constitué pour cette question une équipe d'études spéciales dont les conclusions seront publiées ultérieurement. Voici toutefois quelques principes qui nous paraissent devoir être à la base de ce travail :

a) Il faudrait avoir un plan de classement unique pour tous les documents du service (instructions permanentes aussi bien que papiers du service courant).

b) Ce plan de classement devrait être systématiquement utilisé à tous les échelons, tout document devant porter à un emplacement déterminé, toujours le même, l'indication de sa référence de classement. De cette façon, et de cette façon seulement, on peut être assuré que chaque document sera classé de la même façon, aussi bien au Ministère que dans les bureaux de l'Ingénieur en Chef, dans les bureaux de l'arrondissement ou au bureau de la Subdivision. C'est là une garantie de pouvoir retrouver rapidement et facilement tout document dans chaque bureau et cela présente en particulier l'avantage qu'après une mutation de personnel il reste aussi facile de trouver les papiers et, d'autre part, que l'on peut dans un bureau important confier en toute garantie le soin du classement à un agent qui ne connaît pas parfaitement tous les rouages du service.

c) La référence de classement doit être inscrite sur chaque document par celui qui l'établit et qui se trouve ainsi par là même être le mieux placé pour en bien fixer le classement.

d) Au point de vue procédés de classement à adopter, nous pensons qu'il y aurait intérêt à s'orienter vers la classification phonétique imaginée par M. CORDONNIER, Ingénieur en Chef du Génie Maritime. Celle-ci permet en effet de rendre plus parlantes les références de classement. *Exemple* : Un numéro de classement, tel que 132-425 (d'un classement du type décimal) devient dans une classification phonétique du type de M. CORDONNIER quelque chose comme BIC-FEG, c'est-à-dire un ensemble de deux sons.

4°) ECHÉANCIER.

Nous avons pu constater dans un service de la S. N. C. F. tout l'intérêt que présente l'utilisation systématique à chaque échelon d'un « échéan-

cier », c'est-à-dire d'un dispositif permettant de classer les affaires en cours ou à traiter, suivant les 31 jours du mois.

Dans un bureau de faible importance, ce dispositif est constitué simplement par une chemise comportant 31 feuillets numérotés. Dans un bureau plus important, il peut être constitué par un tiroir de bureau muni de 31 planchettes de séparation, numérotées, ou de cartons distincts dans un meuble à classement vertical ou horizontal.

Ce simple dispositif permet d'éviter aux agents d'encombrer leur table de papiers qui peuvent se perdre ou se mélanger et parmi lesquels des affaires peuvent s'oublier. L'utilisation en est la suivante : chaque fois que des papiers du service courant arrivent, l'agent met d'un côté les affaires qu'il compte traiter sur le champ ou dans la journée ; pour les affaires qu'il ne peut traiter immédiatement ou qui comporteront une suite, il les dispose à l'une des dates du mois, se fixant ainsi a priori un délai pour traiter l'affaire ou pour recevoir une réponse à une question posée. Tous les jours, l'agent sort de son échéancier les documents qui se trouvent à la date du jour et opère avec eux comme il l'a fait avec les papiers qui lui arrivaient pour la première fois.

L'intérêt de ce dispositif extrêmement simple est double :

a) Comme nous l'avons déjà dit, plus de papiers sur les tables qui se perdent, s'égarer ou s'oublient.

b) Une affaire ne peut pas être perdue de vue puisque dans tous les cas elle repassera sous les yeux de l'agent au maximum au bout d'un mois.

L'échéancier est également d'un usage commode pour les agents qui s'occupent du personnel ou de la comptabilité, à qui il permet d'ordonner facilement leur travail et pour lesquels il attire automatiquement l'attention sur les états périodiques à fournir.

5°) DOCUMENTATION LOCALE PERMANENTE — GRAPHIQUES ÉVOLUTIFS.

Nous attirons l'attention sur l'intérêt très grand que comporterait l'utilisation systématique à chaque échelon (Ingénieur en Chef, Ingénieur d'Arrondissement, Ingénieur Subdivisionnaire), d'une part, d'une documentation locale permanente qui est d'ailleurs déjà en usage dans beaucoup de services, mais pas toujours sous une forme aussi commode et complète qu'il serait souhaitable. Nous entendons par là une documentation sous forme de cartes et de graphiques qui fasse apparaître immédiatement toutes les données permanentes du service de chaque Ingénieur (cartes : du réseau routier, des rivières, des transports, des réseaux de distribution élec-

trique ; graphiques : d'état des routes, d'entretien des routes, de programmes généraux, etc... etc...).

Cette documentation, donnant des renseignements de caractère permanent, est avantageusement complétée par une documentation représentant, sous forme de graphiques évolutifs, les principales activités du service intéressé ; par exemple : programme de travaux d'entretien, graphique d'approvisionnement, graphique de personnel, etc... L'établissement de ces graphiques doit à notre sens être conçu surtout de façon à comporter à la fois une *représentation des prévisions et une constatation des réalisations effectives*, car ce qui est fructueux dans de tels graphiques, c'est tout d'abord de nécessiter du personnel un effort de préparation dans son travail et ultérieurement de comparer les réalisations aux prévisions. Le personnel qui s'impose une pareille discipline, on peut être persuadé, d'une part que son travail sera mieux ordonné et, d'autre part, que petit à petit ses prévisions se rapprocheront davantage de la réalité.

6°) L'ÉQUIPEMENT DES BUREAUX.

De ce côté-là également, il y a dans nos services beaucoup de progrès à faire qui peuvent l'être très facilement et très rapidement.

Deux sortes de considérations : d'une part, nature et qualité du matériel de bureau, d'autre part, sa bonne utilisation.

a) Nature et qualité du matériel de bureau :

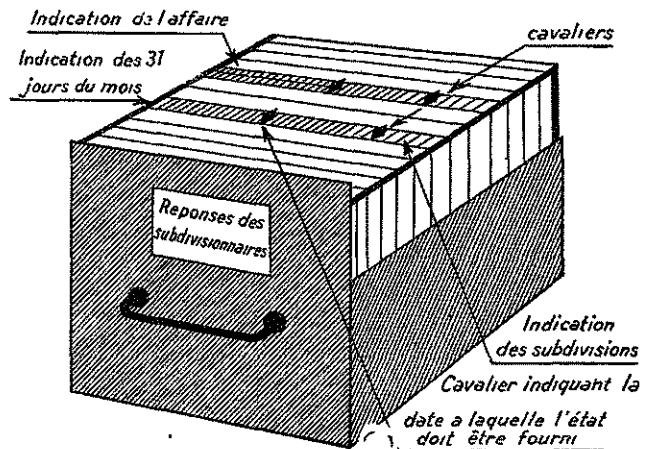
Il est tout d'abord indispensable d'avoir un matériel dont les qualités ne soient pas au-dessous d'un certain minimum. C'est évident, mais ce n'est pourtant pas le cas partout.

Un dessinateur ne peut pas travailler correctement sur une table gauche, une dactylo ne peut pas donner tout son rendement si sa machine est placée trop haut ou trop bas et le mieux est encore de lui fournir une table dite « table de dactylo ».

D'autre part, la technique du bureau a fait dans ces 20 dernières années des progrès assez sensibles et à certains échelons nous estimons que les dépenses que nécessiterait l'acquisition de certains matériels modernes ne seraient pas superflues, soit à l'occasion de la remise à neuf de certains bureaux, soit même pour compléter l'équipement existant, par exemple, utilisation de porte-cartes permettant de disposer dans un espace restreint un grand nombre de cartes et graphiques, utilisation de tableaux de planning, utilisation de fichiers bien adaptés à leur objet ou de meubles à classement vertical, etc...

Dans cet ordre d'idées par exemple, voici un essai d'utilisation d'un meuble à classement vertical qui vient d'être fait dans un bureau d'arrondissement.

Dans un meuble comportant des tiroirs pour classement vertical, on a, d'une part, spécialisé un tiroir comme échéancier. Il comporte 31 dossiers, numérotés de 1 à 31, et l'on fait passer chaque jour en tête du tiroir le dossier du jour. Pour le reste, l'échéancier s'utilise comme il a été dit ci-dessus.



Un autre tiroir a été spécialisé pour les états périodiques ou les demandes de renseignements à fournir par les subdivisionnaires.

Chaque dossier comporte à sa partie supérieure visible, d'une part, l'indication des 31 jours du mois, d'autre part, l'indication des subdivisions de l'arrondissement. On fait apparaître par de petits cavaliers disposés sur le dossier, d'une part la date à laquelle l'état récapitulatif doit être envoyé par l'arrondissement, d'autre part, le fait que l'état d'une subdivision a été fourni ou non. De cette façon, en jetant un simple coup d'œil sur le tiroir correspondant, le chef de bureau et l'Ingénieur d'arrondissement se rendent compte immédiatement de la situation au point de vue réception des renseignements demandés aux subdivisionnaires, en liaison avec la date à laquelle ils devront être fournis à l'Ingénieur en Chef. Le croquis ci-dessus permet de se rendre compte du dispositif adopté. Ce qui est presque apparu le plus intéressant dans cette installation, c'est de la montrer aux subdivisionnaires qui, se rendant compte de la façon dont sont ainsi suivis l'arrivée des renseignements qui leur sont demandés, attachent beaucoup plus d'importance à leur propre exactitude et ceci semble en particulier

devoir être très précieux pour ceux (toujours les mêmes) qui fournissent régulièrement ces renseignements en retard et bloquent ainsi l'envoi de tous les renseignements récapitulatifs.

b) *Bonne utilisation du matériel. — Aménagement rationnel des bureaux :*

Un certain nombre de dispositions évidentes tout d'abord : assurer au personnel un bon éclairage, par exemple, et tout particulièrement aux dessinateurs ; assurer aux bureaux un minimum de confort et de propreté, qui est indispensable pour créer un état d'esprit actif du personnel (comment travailler « industriellement » dans de vieux bureaux poussiéreux, capitonnés de cartons d'archives ?) ; d'autre part, assurer une bonne disposition des bureaux les uns par rapport aux autres, de façon à réduire au minimum les déplacements du personnel. Cela est évident aussi, mais mérite d'être signalé, car bien souvent les bureaux se sont constitués petit à petit, progressivement, sans que l'on ait pris soin de « penser » leur utilisation d'ensemble.

Dans chaque bureau également, disposer rationnellement les aménagements intérieurs, de façon à faciliter au maximum le travail des agents ; il faut que chaque agent ait à se déplacer aussi peu que possible ; par exemple, on doit tout d'abord disposer à proximité de lui les meubles où il peut avoir à prendre des documents ou des papiers, mais on peut même aller plus loin. Certains agents ont à répéter souvent les mêmes gestes pour prendre des documents à peu près toujours les mêmes. Il faut s'efforcer de mettre ces documents à leur disposition immédiate dans les tiroirs mêmes de leurs bureaux.

Exemple : Un agent qui s'occupe de comptabilité a besoin d'avoir sous la main un certain nombre d'imprimés, un certain nombre de dossiers de marchés, un certain nombre d'instructions qu'il doit appliquer couramment. Il faut étudier l'installation même de son bureau en conséquence. Dans un des tiroirs, il aura son échéancier, dans un autre, une réserve d'imprimés des divers modèles qu'il utilise couramment, dans un autre les textes dont il a un besoin fréquent, etc...

Bref, pour un certain nombre d'agents, leur travail de bureau est véritablement un travail de série. Il faut l'étudier comme tel, suivant les principes de TAYLOR, c'est-à-dire observer son travail pour reconnaître quelles sont les opérations qu'il répète souvent et étudier ces opérations pour les simplifier au maximum et lui en faciliter l'exécution.

7°) LES ÉTATS ET COMPTES-RENDUS.

Les états et comptes-rendus de toutes sortes qui sont demandés périodiquement aux Ingénieurs Subdivisionnaires, aux Ingénieurs d'Arrondissements et même, quoique dans une mesure moindre, aux Ingénieurs en Chef, constituent l'une de nos tâches administratives les plus fastidieuses et les plus mal faites et cela pour deux raisons :

a) Leur nombre et leur décalage d'une part : ils sont légion et sont demandés pour des dates toutes différentes, l'un pour le 5, l'autre pour le 10, l'autre pour le 12 de chaque mois..., d'autres sont bimensuels, d'autres encore trimestriels. Il faut en tenir un véritable calendrier (ce que facilite grandement, notons-le en passant, l'usage de l'échéancier dont nous avons parlé ci-dessus).

b) Leur persistance dans le temps une fois que les besoins qui les ont fait naître ont disparu.

Leur exploitation comporte toujours de pénibles à-coups et des retards, malgré de multiples rappels, car il suffit d'un subdivisionnaire qui n'a pas répondu pour bloquer l'établissement de l'état de l'arrondissement, ou du retard d'un arrondissement pour empêcher l'envoi par l'Ingénieur en Chef d'un état concernant l'ensemble du département.

Nous pensons qu'il convient à cet égard :

a) De « repenser » périodiquement la liste des renseignements ainsi demandés pour épargner au personnel la fourniture d'états qui ont perdu tout intérêt.

b) De bloquer dans toute la mesure du possible en un seul le maximum d'états et comptes-rendus.

c) Une forme qui nous paraît intéressante et fructueuse est celle du « Compte-Rendu Mensuel sur la Marche du Service », à faire remplir par chaque Subdivisionnaire sur un cadre ronéotypé qui le guide aussi bien pour les renseignements à fournir mensuellement que pour ceux à fournir tous les 2, 3, 6 ou 12 mois.

Et alors, le travail que l'on impose chaque mois à chaque ingénieur est éminemment fructueux, car il consiste à passer un moment à faire le point de son activité du mois écoulé, ce qui lui impose en même temps une salutaire méditation sur son travail des mois à venir (des prévisions peuvent même lui être demandées).

Dans le cadre de l'Arrondissement, le Compte-Rendu sur la Marche du Service pourrait n'être établi que tous les trois mois et bien entendu il doit en être donné connaissance aux Ingénieurs Subdivisionnaires. Dans le cadre du département, le Compte Rendu sur la Marche du Service serait seulement annuel et une copie en serait adressée à chaque Ingénieur d'Arrondissement ou Subdi-

visionnaire. Il y a là un moyen de donner à tout le personnel une plus grande conscience du fait que toute notre activité, tous nos travaux et leur valeur même sont choses « d'équipe » et non choses individuelles.

III. — Simplification du travail administratif

Sur bien des points, la tâche administrative à tous les échelons du service des Ponts et Chaussées est extrêmement lourde. Nous estimons qu'il convient de « repenser » un certain nombre des fonctions purement administratives dont nous avons la charge, en recherchant toutes les simplifications qui peuvent être apportées aux errements actuels.

Notons tout d'abord quelle importante réduction de notre travail administratif nous apporterait la mise en application des modifications que nous avons demandées plus haut, au point de vue de la rédaction des diverses instructions (éviter l'emploi de textes rectificatifs, de textes à consulter en cascade, codification).

Nous donnerons plus loin, dans un chapitre spécial, un certain nombre de suggestions au point de vue de la comptabilité, qui constitue une part importante de notre travail administratif. Quant au reste de notre travail administratif, le « repenser » en vue d'une simplification comme nous le demandions ci-dessus sera une chose longue et difficile que nous ne pouvons entreprendre ici, mais nous allons, pour bien préciser notre pensée, en donner un exemple sur un cas précis, celui de la délivrance des autorisations d'occupation temporaire du domaine public.

EXEMPLE DE SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE : DÉLIVRANCE DES AUTORISATIONS D'OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC

L'Ingénieur en Chef a seul qualité pour délivrer les permissions de voirie concernant l'occupation du domaine public (distributeurs d'essence, par exemple), par application du décret du 19 juillet 1934 portant réforme en matière domaniale et de la circulaire série A n° 9 du 17 juin 1936. Dans les cas simples tels que l'installation d'un distributeur d'essence ou l'utilisation de courte durée d'un quai de port pour y déposer des marchandises, cela conduit, sans aucun intérêt à un ensemble d'opérations administratives lourde et compliqué.

Voici en effet la succession des opérations dans l'ordre chronologique :

— *Envoi de la pétition* au bureau du Subdivisionnaire.

— *Au bureau du subdivisionnaire*, enregistrement et envoi d'un projet d'arrêté.

— *Au bureau de l'Ingénieur Ordinaire*, enregistrement et transmission à l'Ingénieur en Chef.

— *Au bureau de l'Ingénieur en Chef*, enregistrement et transmission aux Domaines pour avis sur le taux de la redevance, celle-ci étant d'ailleurs fixée automatiquement par notre Service, d'après un barème fixé par circulaire ministérielle (!!!).

— *Au bureau du Directeur des Domaines*, enregistrement et envoi du dossier au Receveur compétent.

— *Au bureau du Receveur*, convocation du pétitionnaire pour signature d'un engagement et versement de la redevance pour une période de 5 années ainsi que des frais de timbre de l'arrêté. Timbrage de l'original et deux ampliations et retour au Directeur après enregistrement.

— *Au bureau du Directeur*, envoi à l'Ingénieur en Chef après enregistrement.

— *Au bureau de l'Ingénieur en Chef*, signature de l'arrêté, enregistrement, envoi d'une ampliation au pétitionnaire sous couvert du Maire (afin que celui-ci puisse percevoir les droits de voirie), envoi de 2 ampliations à l'Ingénieur d'arrondissement, classement de l'original.

— *Au bureau de l'Ingénieur Ordinaire*, enregistrement et envoi d'une ampliation au subdivisionnaire — classement de l'ampliation destinée à l'Ingénieur Ordinaire.

— *Au bureau du Subdivisionnaire*, enregistrement et classement.

On voit combien est lourde cette procédure. Il en résulte des risques de perte par suite des différentes transmissions, un délai très long pour la délivrance d'une autorisation (minimum absolu 34 jours ouvrables, en comptant un délai de 2 jours pour les transmissions et de 2 jours également au passage de la pièce dans un bureau) et du temps perdu pour le subdivisionnaire, l'Ingénieur d'arrondissement et l'Ingénieur en Chef, sans compter les commis d'ordre.

Le remède à cette situation apparaît tout de suite :

Il consiste à faire délivrer les autorisations par l'Ingénieur Subdivisionnaire dans les cas les plus simples où celui-ci a tous les éléments de décision ou par l'Ingénieur d'Arrondissement dans les cas où cela apparaît préférable ; de cette façon, l'Ingénieur en Chef n'interviendrait plus que dans les cas délicats où précisément son intervention est indispensable. Dans le cas de délivrance de l'autorisation par le subdivisionnaire, le processus serait alors le suivant :

— Envoi de la pétition au bureau du subdivisionnaire.

— Etablissement par celui-ci de l'arrêté en 4 exemplaires (pétitionnaire, Ingénieur d'arrondissement,

sement, Maire, Receveur des Domaines) — envoi de ces pièces aux destinataires.

— Au bureau du Maire, calcul du droit de voirie et envoi du titre de recouvrement.

— Au bureau des Domaines, calcul de la redevance et des frais de timbre et envoi du titre de recouvrement, le timbrage ayant ainsi lieu à posteriori.

Le pétitionnaire obtient ainsi son autorisation par retour du courrier. L'Ingénieur d'arrondissement ayant reçu une copie à titre de compte-rendu peut surveiller la bonne marche des affaires (délai d'instruction) et intervenir immédiatement au cas — très exceptionnel — où une clause soulèverait des objections de sa part. D'autre part, les redevances au profit de la commune et de l'Etat peuvent être encaissées dans un délai aussi rapide qu'avec la procédure actuelle.

Les travaux pourraient être entrepris dans ces conditions 4 jours après le dépôt de la pétition et il en résulterait une économie de temps appréciable dans les bureaux de l'Ingénieur Ordinaire, de l'Ingénieur en Chef et du Directeur des Domaines, ces deux derniers étant purement et simplement mis hors circuit pour des affaires où il n'y a aucun intérêt à ce qu'ils interviennent.

Pour réaliser une telle simplification, il reste à définir les cas où l'autorisation peut être signée par l'Ingénieur Subdivisionnaire ou l'Ingénieur d'Arrondissement. Dans tous les autres cas — mais le nombre d'affaires correspondant sera minime — l'IC resterait seul qualifié pour autoriser l'occupation temporaire du domaine public.

IV. — Études

1°) COLLABORATION DES SERVICES LOCAUX AVEC LE SERVICE CENTRAL D'ÉTUDES TECHNIQUES.

Cette collaboration n'a pas toujours été jusqu'ici aussi étroite qu'il serait souhaitable, les Ingénieurs des services locaux ayant eu bien à tort, mais assez généralement, tendance à considérer le Service Central d'Études Techniques comme étant uniquement un bureau d'études de projets difficiles, alors qu'il pourrait être en outre un précieux Conseiller Technique, soit pour faciliter aux Ingénieurs leur orientation au départ d'une étude, soit encore pour leur permettre d'établir eux-mêmes un projet difficile, tout en bénéficiant de la compétence du Service Central d'Études Techniques.

Il n'est pas besoin pour cela de modifier en quoi que ce soit les règles actuelles de fonctionnement des services, il suffirait que se prennent de nouvelles habitudes consistant :

— Pour les Ingénieurs des services locaux, à

ne pas hésiter à consulter le Service Central d'Études Techniques au départ et au cours de leurs études.

— Pour les Ingénieurs du Service Central d'Études Techniques, à ne pas hésiter à se déplacer pour prendre contact avec les Ingénieurs des services locaux à leurs bureaux mêmes, de façon à les faire bénéficier de leurs connaissances et de leur expérience, non pas « ex-cathedra », mais devant les tables à dessin où s'élabore un projet.

Nous espérons qu'une lettre du Directeur du Service Central d'Études Techniques, publiée au Bulletin de Février de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, favorisera cette évolution qui est essentiellement une question d'application des règles actuelles de fonctionnement du Service Central et ne nécessite pas la moindre instruction nouvelle.

La collaboration ainsi conçue serait quelque chose de très souple, pouvant aller depuis la simple conversation d'un Ingénieur en Chef avec le Directeur du Service Central d'Études Techniques jusqu'au détachement au Service Central pour une certaine durée correspondant à la mise en route, à l'étude ou à la mise au point d'un projet de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées ou de l'Ingénieur des T. P. E., spécialement attaché à l'étude de ce projet.

2°) FORMATION DES INGÉNIEURS AU POINT DE VUE DES ÉTUDES.

Nous estimons souhaitable qu'il y ait parmi les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et parmi les Ingénieurs des T. P. E. davantage d'Ingénieurs qui aient poussé leur formation technique et pour cela nous pensons qu'il y aurait intérêt à ce que :

a) Chaque année, un Ingénieur au moins de la promotion sortant de l'École des Ponts et un Ingénieur au moins venant d'être reçu au concours des T. P. E., soient affectés au Service Central d'Études Techniques ou au Laboratoire des Ponts et Chaussées, pour y faire un stage d'une durée maximum de un an et pouvant aller jusqu'à trois ans.

b) Des Ingénieurs déjà formés puissent être détachés au Service Central d'Études Techniques ou au Laboratoire des Ponts et Chaussées, pour un stage de perfectionnement de un an au moins (tout en restant titulaires de leur poste où ils seraient provisoirement remplacés) et nous pensons que pour tout Ingénieur des Ponts et Chaussées ou des T. P. E. qui en ferait la demande, ce détachement devrait être accordé, sauf raison majeure.

c) Que soient organisées au Laboratoire des Ponts et Chaussées chaque année plusieurs séries

de stages de courte durée (8 à 15 jours) pour Ingénieurs des Ponts et Chaussées et Ingénieurs des T. P. E., de façon à donner à de nombreux Ingénieurs de nos services l'occasion de compléter de façon pratique leurs connaissances des matériaux qu'ils emploient, des méthodes d'essais, leur inculquer davantage le sens de l'expérimentation et de la signification des résultats expérimentaux (sens des ordres de grandeur, de la précision des mesures, etc...). On n'attirera jamais trop l'attention des Ingénieurs sur la nécessité et l'intérêt pour eux d'être toujours au cours de leur carrière animés d'un esprit expérimental et d'observation aussi poussée que possible. On peut citer en exemple de stages de courte durée, au sens où nous l'envisageons, les stages d'instruction qui avaient été organisés par le Commissariat aux Sports.

3°) PERSONNEL DES BUREAUX D'ÉTUDES.

Les bureaux d'études des services locaux (bureau d'études pour l'ensemble du département, bureau d'études d'arrondissement ou subdivision d'études) sont fréquemment assez mal équipés en personnel. Or, il faudra faire fonctionner en assez grand nombre de tels bureaux pour toute la période de reconstruction et c'est sur notre personnel permanent qu'il faudra compter essentiellement pour cela. Nous pensons donc que les Ingénieurs en Chef ne doivent pas hésiter à constituer de tels bureaux lorsqu'ils ont de gros travaux à étudier, en y détachant un ou plusieurs Ingénieurs Subdivisionnaires et en faisant faire l'intérim de leur subdivision pendant toute la durée nécessaire.

4°) LABORATOIRES.

Il y a tout d'abord le Laboratoire des Ponts et Chaussées, qui est bien installé, mais mal utilisé, faute de moyens en personnel et en crédits. Il faut absolument que notre laboratoire soit rapidement doté de moyens puissants, tant en personnel qu'en crédits. C'est là chose urgente, aussi bien pour faire face à des besoins impérieux que pour le prestige de notre service.

Par ailleurs, il existe, dans toutes les régions de France et en quelques villes des colonies, des laboratoires publics ou privés qui peuvent rendre d'appréciables services aux Ingénieurs des Services locaux, par exemple : laboratoires d'essais de grandes entreprises, laboratoires d'institut technique, d'université, etc... Nous demandons qu'en soit établi un inventaire par les soins du Ministère et que celui-ci soit diffusé aux Services locaux. Cet inventaire devrait indiquer pour chaque laboratoire quelles sont ses possibilités,

il devrait en outre être tenu à jour périodiquement.

Enfin, un certain nombre de tentatives d'organisation sur le plan local (départements) de petits laboratoires d'essais, ont déjà été faites. Nous pensons, sous réserve des résultats de ces essais en cours, que cette création est à encourager, car il nous paraît très important que des essais, même s'ils doivent être moins précis que ceux d'un puissant laboratoire central, soient effectués près des chantiers par les intéressés eux-mêmes ou au moins à leur portée immédiate, car nous pensons qu'une mesure a d'autant plus de valeur pour l'utilisateur qu'il peut en avoir les résultats plus rapidement, en l'ayant effectuée lui-même ou sous son propre regard, même si l'approximation n'est pas aussi bonne qu'elle pourrait l'être. A ce point de vue, on pourrait considérer que *le Laboratoire des Ponts et Chaussées devrait se consacrer surtout aux études générales ou aux vérifications précises* pour les services locaux, ceux-ci effectuant par eux-mêmes un grand nombre de mesures moins précises.

En ce qui concerne les questions d'hydraulique, un Ingénieur en Chef a demandé que soit créé un laboratoire spécial d'hydraulique dépendant du Service des Ponts et Chaussées. Il existe déjà en France quelques laboratoires d'hydraulique bien équipés, tant en personnel qu'en moyens matériels (dont un qui dépend d'une autre administration, la Marine).

Il convient tout d'abord, comme nous l'avons demandé pour les autres laboratoires, de faire figurer ceux-ci sur l'inventaire à établir. D'autre part, il y a actuellement en cours de création à CHATOU un laboratoire d'hydraulique important qui sera exploité en liaison avec le Service des Ponts et Chaussées par la Société Hydro-Technique de France. Ce laboratoire, établi sur le modèle du laboratoire d'hydraulique de Delft, sera sans doute plus tard un puissant outil d'étude à la disposition de tous les services des Ponts et Chaussées, mais il n'est pas encore en état actuellement de rendre les services que l'on peut en attendre. Notons toutefois qu'il va commencer ces temps-ci à y être fait des essais.

5°) RÔLE ET IMPORTANCE DES SERVICES CENTRAUX POUR LES ÉTUDES.

Quelques Ingénieurs pensent qu'il y aurait intérêt à augmenter au point de vue des études le rôle et l'importance des services centraux, suivant le modèle de la S. N. C. F. c'est-à-dire à s'orienter vers un régime dans lequel presque tous les projets de routes ou de ponts ou même d'autre nature encore que nous sommes conduits à faire seraient établis par un service central spé-

cialisé. A notre sens, il convient de distinguer les études de projets et les études générales portant sur des questions de principe.

a) *Etudes des projets.*

Pour l'étude des projets, nous pensons que cette suggestion n'est pas à retenir. En effet, on doit remarquer tout d'abord que les problèmes techniques ne se posent pas de la même façon pour la S. N. C. F. ou pour le Service des Ponts et Chaussées. Pour nous, les questions locales présentent toujours beaucoup plus d'importance que pour la S. N. C. F., ce qui justifie une décentralisation aussi poussée que possible des études.

D'autre part, et ceci nous paraît très important, nous estimons que le meilleur moyen d'intéresser les Ingénieurs à leur travail, c'est toujours de les associer aussi étroitement que possible à l'élaboration du projet et qu'il convient pour cela de *décentraliser les études de projets au maximum compatible avec les nécessités techniques et les compétences individuelles.*

Evidemment, il n'y a rien de glorieux à projeter un petit pont de 20 m. de portée et un bureau central d'études (national ou régional) sortirait un tel projet plus rapidement que l'Ingénieur des Ponts et Chaussées ou des T. P. E. qui le dessinera ou le calculera, mais l'étude ainsi effectuée par les Ingénieurs qui auront la charge de la réalisation est fructueuse, car elle leur apprend plus de choses que la simple réception d'un projet — plus parfait peut-être — dressé par un bureau d'études spécialisé. Et surtout, lorsqu'ils passeront à la réalisation, ils n'hésiteront pas à continuer la mise au point de leur projet, alors qu'un projet dressé par un bureau d'études central « très compétent » serait susceptible de présenter à leurs yeux un caractère « sacro-saint » qui risque de transformer ces Ingénieurs en simples exécutants « passifs », ce qui serait véritablement bien regrettable, car la mise au point d'un projet qui se fait fréquemment au cours de la réalisation de l'ouvrage est quelque chose d'extrêmement précieux et toujours très instructive pour les exécutants.

b) *Etudes générales portant sur des questions de principe :*

Pour les études générales, il est bien évident au contraire qu'elles doivent être centralisées et à ce point de vue il paraît indispensable que fonctionne auprès de chaque grande Direction Technique du Ministère (Direction des Routes, Direction des Ports Maritimes, Direction des Voies Navigables, Direction des Bases aériennes) un Service Central d'Etudes puissamment organisé pour toutes les études d'ordre général, la fixation

des principes, etc... De tels services bénéficieraient d'ailleurs évidemment de toute la puissance des services locaux, dont ils ne devraient pas hésiter à demander le concours pour des études de détail, étant bien entendu que le Service Central aurait le rôle essentiel d'orchestrer ces études.

Voici un exemple précis : Tous les Ingénieurs se rendent compte qu'il serait souhaitable de préciser davantage que cela n'est fait actuellement les méthodes et le matériel d'entretien routier. Il faut s'efforcer de motoriser et mécaniser autant que possible nos travaux d'entretien. Il faut s'efforcer de standardiser le petit matériel de point à temps. Toutes les études à faire à ce sujet perdront une grande partie de leur valeur si elles sont entreprises en ordre dispersé par les divers Ingénieurs des services locaux. Il faudrait qu'une étude d'ensemble soit entreprise sous la direction du Service Central d'Etudes de la Direction des Routes, en faisant faire des études de détail par les services locaux.

Enfin, le Ministre et les grandes directions du Ministère disposent, ne l'oublions pas, du Conseil Général des Ponts et Chaussées, qui pourrait, pensons-nous, être plus encore qu'actuellement utilisé en ce sens, pour le plus grand profit de tous, car c'est certainement là le meilleur moyen d'utiliser la grande compétence et l'expérience étendue des Inspecteurs Généraux.

Notons enfin que, pour ces questions générales, une méthode de travail qui semble particulièrement intéressante et efficace est la suivante : Constitution de petites commissions d'études comprenant un ou plusieurs Inspecteurs généraux (au moins un comme Président) qui apportent sur le sujet toute leur expérience et un certain nombre d'Ingénieurs ou d'Ingénieurs en Chef s'intéressant particulièrement à la question, qui y apportent un certain dynamisme, des idées nouvelles, etc.

V. — Les Marchés

1°) CENTRALISATION.

Comme pour les études, certains Ingénieurs ont proposé de centraliser au maximum les questions de marchés, suivant le modèle de la S.N.C.F. Nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de retenir cette suggestion et ceci pour des raisons analogues à celles données pour les études et en outre parce que cela risquerait de conduire à un alignement des cours dans l'ensemble du pays — sur les cours les plus élevés bien entendu — le Ministre (ou un de ses Directeurs) en arrivant alors à traiter avec un Président de Groupement Professionnel pour fixer des prix « nationaux » (même si l'on ne fixe ainsi que des maxima, on

aboutit à une unification des cours), ce qui, corrélativement, aboutirait à une diminution regrettable de l'autorité et de l'initiative des Ingénieurs des Services locaux.

2°) MARCHÉS TYPES.

Par contre, nous estimons qu'il y aurait intérêt pour faciliter le travail des Ingénieurs d'arrondissement ou Subdivisionnaires à développer au maximum l'usage de marchés types pour tous les travaux courants, marchés où il n'y ait qu'à remplir quelques blancs. Cette idée n'est pas nouvelle, il existe actuellement un certain nombre de marchés types préparés par le Ministère ou ayant été en usage dans divers services vicinaux. Ces marchés méritent toutefois d'être révisés. Il y aurait en outre intérêt à en préparer également dans le cadre du département pour les problèmes particuliers qui peuvent s'y poser à un moment donné (par exemple, si on lance une campagne d'établissement de bordures et caniveaux ou de réfection d'accotements, etc.) Nous proposons d'attirer l'attention des Ingénieurs en Chef sur ce point.

Une solution commode un peu différente consiste à établir un Cahier des clauses communes ou Devis général pour une certaine nature de travail. Le marché comporte alors le devis général qui est normalement imprimé et un devis particulier de 2 pages (dont le cadre peut être imprimé) qui fixe les modalités particulières à chaque marché. Cette solution est en particulier pratique pour les fournitures de matériaux routiers ; elle a déjà été mise en pratique dans quelques départements.

3°) FASCICULE DES CLAUSES USUELLES.

Le fascicule des clauses usuelles date de 1941.

L'idée qui avait conduit à sa rédaction était aussi simple qu'excellente : ne pas avoir à inscrire spécialement dans chaque marché les nombreuses clauses types qui sont à inscrire dans tous les marchés ; mais il n'est plus à jour, de sorte qu'il ne remplit plus parfaitement le rôle pour lequel il avait été établi.

Nous proposons d'en reprendre la rédaction et nous estimons en outre que cette refonte devrait être quasi permanente, une nouvelle édition du fascicule des clauses usuelles devant être établie, soit chaque fois que des changements dans les textes le rendront nécessaire, soit périodiquement.

4°) RENSEIGNEMENTS SUR LES PRIX.

Une difficulté que rencontrent fréquemment les Ingénieurs dans la mise au point des projets

de marchés, c'est celle des prix, à propos desquels ils manquent assez généralement de documentation.

Pour y pallier, il faudrait qu'ils puissent disposer d'une *série de prix avec les sous-détails correspondants* (de façon que les Ingénieurs puissent tenir compte dans le calcul des prix des circonstances particulières à chaque chantier et, le cas échéant, des variations de certains prix élémentaires).

L'idée n'est pas nouvelle, ce qui n'a rien d'étonnant puisque cela répond à des besoins permanents bien évidents : une circulaire ministérielle du 12 février 1916 avait en effet déjà donné une série de prix et de sous-détails correspondants, mais ces données doivent être complétées et remises à jour.

Nous demandons donc l'établissement par le Ministère d'une série de prix assez complète, accompagnés des sous-détails correspondants et nous estimons particulièrement souhaitable qu'une première édition de cette série soit publiée rapidement, même si elle ne devait pas être parfaite. En effet :

a) Nos services ne se servent de ce document qu'en tant que renseignements pour établir un bordereau de prix fait « sur mesures » pour chaque marché et non comme les architectes se servent de leur série de prix ; la perfection de la série n'a donc pas la même importance pour nous que pour eux.

b) Nous pensons qu'un tel document devrait faire l'objet d'éditions successives (annuelles ou bisannuelles), d'une façon générale rester constamment à jour de telle sorte qu'il pourrait être perfectionné d'une édition à la suivante.

VI. — Documentation

Une amélioration substantielle de la marche de nos services résulterait très rapidement de la mise à leur disposition d'une bonne documentation administrative et technique. La création de véritables services centraux spéciaux a été préconisée à cet effet. Le P.C.M. a constitué pour ces questions deux équipes d'études spéciales dont les conclusions seront adressées ultérieurement.

Nous indiquons toutefois dès maintenant, à ce sujet, qu'il nous paraît souhaitable que soit reprise le plus tôt possible par la Direction des Routes la *publication des notes documentaires* qui avait été entreprise avant la guerre pour faire chaque année le point des études intéressantes et travaux routiers importants effectués par les services des divers départements. A défaut d'une telle documentation systématique, les Ingénieurs risquent en effet de travailler en vase clos, sans

profiter des réflexions et des études de leurs collègues. Nous pensons en outre qu'il y aurait intérêt à ce que des *notes analogues* soient publiées également par les *autres Directions du Ministère*.

C'est dans cet esprit d'ailleurs que l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines a demandé à ses adhérents que chacun fasse connaître par une courte note insérée au bulletin du P.C.M. les études ou travaux intéressants qu'ils poursuivent. Ainsi les Ingénieurs, qu'une question intéresse particulièrement, peuvent se mettre utilement et directement en rapport avec celui ou ceux qui l'ont déjà abordée ou approfondie.

Notons en outre que la question de la documentation doit être envisagée à deux points de vue bien distincts :

— d'une part, documentation technique et administrative générale.

— d'autre part, documentation locale.

Pour la documentation générale, il appartient aux Equipes spécialement constituées à cet effet par le P.C.M. de dire ce qu'il convient de faire (revue, fiches, livres à feuillets mobiles, microfiches, etc.). Signalons seulement au passage l'Aide Mémoire alphabétique à feuillets mobiles en usage sur le réseau Ouest de la S.N.C.F. qui nous paraît particulièrement intéressant. Nous attirons en outre l'attention sur l'intérêt qu'il y aurait à établir un véritable « Vade-Mecum du Subdivisionnaire » et peut-être également un « Vade-Mecum du chef-cantonnier » où ils puissent trouver sous une forme sommaire, simple et complète, l'essentiel de ce dont ils ont couramment besoin au point de vue technique (et peut-être aussi administratif), de même que les officiers du Génie ou de l'Artillerie trouvent dans leur « Vade Mecum » toutes les données indispensables pour la plupart de leurs décisions (et cela sous une forme commode : Le Vade Mecum se met dans la poche).

Pour la documentation locale, en plus de ce que nous avons dit ci-dessus au § II, 5°, nous attirons l'attention sur l'intérêt que présenterait l'établissement dans chaque subdivision d'un « *Carnet de Subdivision* » groupant sous une forme facilement transportable l'essentiel des renseignements permanents sur la subdivision, ses particularités, ses points sensibles. Lors d'une mutation, la simple passation de ce carnet permet au nouveau titulaire d'être très vite au courant.

VII. — Comptabilité

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont unanimes pour estimer que les errements actuels en matière de comptabilité sont anachroniques

et ne correspondent plus au rythme de travail des services.

Plusieurs observations et suggestions peuvent être présentées à ce titre.

1°) SIGNATURE DE LA COMPTABILITÉ PAR L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Avec les règles actuelles, les Ingénieurs en Chef ont à signer chaque jour un nombre considérable de pièces de comptabilité (mémoires, décomptes, mandats, bons de caisse) où se mélangent indistinctement un grand nombre de pièces de peu d'intérêt et un petit nombre de pièces qu'ils devraient examiner attentivement.

Ce travail matériel de signature ne demande pas moins d'une heure par jour pour chaque Ingénieur en Chef, quelquefois davantage et bien entendu avec cette façon de procéder l'Ingénieur en Chef n'exerce pas en fait le contrôle qu'il serait souhaitable qu'il exerce. Toutes les difficultés viennent de ce que l'Ingénieur en Chef est ordonnateur secondaire et ne peut en principe déléguer sa signature.

Nous estimons que la solution suivante pourrait être adoptée, compte tenu du fait que la grosse masse des pièces comptables soumises à la signature de l'Ingénieur en Chef est constituée par les bons de caisse :

Seraient seules soumises à la signature effective de l'Ingénieur en Chef les pièces suivantes :

— Décomptes des marchés (provisaires et définitifs).

— Mandats.

L'Ingénieur en Chef garderait bien entendu le pouvoir (et même le devoir) d'exercer sur les pièces non soumises à sa signature un contrôle effectif par sondages, états de situation, etc.

2°) CARNETS D'ATTACHEMENT.

La rédaction de ces carnets par les subdivisionnaires de leur propre main avec nombreuses indications et dessins constitue pour eux un travail matériel considérable, sans grand intérêt. Nous proposons de remplacer le carnet par un simple répertoire sur lequel chaque inscription ne tiendrait qu'une ligne et renverrait purement et simplement à une pièce du facturier, qui pourrait être dactylographiée, comporter des dessins, recevoir l'acceptation de l'entrepreneur, etc. Le cadre de ce carnet devrait être étudié de façon à éviter au subdivisionnaire le travail fastidieux qui consiste à écrire in extenso pour chaque attachement des mentions toujours les mêmes (telles que : « Envoyé à l'Ingénieur Ordinaire le... »). Il suffirait évidemment d'avoir une colonne spéciale où l'on n'ait qu'à marquer une date pour

éviter chaque jour à chaque subdivisionnaire de France une telle perte de temps stérile.

3°) MÉMOIRES.

Les mémoires sont le plus souvent recopiés par les subdivisionnaires sur imprimés spéciaux réglementaires, à partir de factures présentées par les fournisseurs ou les entrepreneurs. Une grosse économie de temps résulterait pour les Ingénieurs Subdivisionnaires de la possibilité d'utiliser directement les factures qu'ils feraient présenter en plusieurs exemplaires et sur lesquelles on rapporterait par un timbre en caoutchouc les inscriptions nécessaires pour le titre et la proposition de paiement.

Une difficulté à ce sujet résulte de la nécessité de faire timbrer les mémoires au timbre de dimension (ce sont bien souvent les chefs-cantoniers que l'on charge de cette opération et cela leur fait perdre beaucoup de temps). Nous estimons que la réforme proposée présenterait suffisamment d'intérêt pour qu'on ne s'en tienne pas à la constatation de cette difficulté et qu'on supprime purement et simplement le timbre de dimension (qui doit coûter à l'Etat en perte de temps de ses agents beaucoup plus qu'il ne lui rapporte), soit en le remplaçant par un timbre de quittance ou par un droit fixe ou tout autre solution.

4°) PAIEMENT DES MENUES DÉPENSES.

Nous souhaitons vivement que les Ingénieurs Subdivisionnaires soient à même de payer directement (et sans avoir à en faire l'avance sur leurs fonds personnels) toutes les menues dépenses — inférieures par exemple à 5.000 fr. — nécessaires pour la bonne marche du service et proposons pour cela que chaque Subdivisionnaire dispose d'un compte chèque-postal spécial sur lequel il pourrait obtenir une avance, à charge pour lui de justifier l'emploi des fonds correspondants par la présentation de factures acquittées. Ce système présenterait toutes les garanties d'un paiement scriptural, pourrait être moins lourd au point de vue administratif que le système de la régie comptable et éviterait d'ailleurs au subdivisionnaire le maniement de fonds que comporte la régie comptable. Il est de plus extrêmement souple puisqu'il permettrait de payer sur le champ, même dans les plus petits pays, un fournisseur quelconque.

5°) SIMPLIFICATION DU TRAVAIL MATÉRIEL DE COMPTABILITÉ.

Le travail comptable comporte essentiellement les trois opérations suivantes :

a) Attachements de quantité pour les diverses fournitures ou natures de travail, c'est-à-dire constatation des quantités des prestations de diverses natures fournies ; par exemple, du fait qu'une carrière a livré 1.000 m³ de cailloux, qu'un entrepreneur a exécuté 97 m² 530 de béton, etc.

b) Association des prix unitaires correspondants, c'est-à-dire vérification des prix unitaires demandés pour une petite fourniture à payer sur mémoire ou dans le cas d'un marché application du prix unitaire prévu au bordereau.

c) Application effective des prix, c'est-à-dire calcul numérique des totaux partiels et du total général.

Les deux premiers types d'opérations requièrent une attention spéciale des ingénieurs à tous les échelons, pour qui elles constituent sans aucun doute une partie essentielle de leur tâche.

Les opérations du 3° type au contraire sont purement matérielles et ne nécessitent qu'une compétence purement « arithmétique » pour les agents qui en sont chargés.

Or, actuellement, les 3 types d'opérations sont d'abord effectivement faites par le subdivisionnaire (aidé le cas échéant par un surveillant de chantier ou un auxiliaire). Elles sont ensuite vérifiées à l'Arrondissement où pour le moins un comptable vérifie en les recommençant toutes les opérations matérielles (correspondance des prix du décompte avec les prix du bordereau, exactitude des opérations arithmétiques, etc.) tandis que l'Ingénieur d'Arrondissement ou parfois un agent spécialisé du bureau de l'Arrondissement (Ingénieur T.P.E., Adjoint Technique) vérifie si les prix des mémoires sont normaux ou si les quantités concordent avec les prévisions et les dessins des projets. Au bureau de l'Ingénieur en Chef, des vérifications matérielles sont encore effectuées, mais en général par sondages seulement.

Les calculs arithmétiques constituent en somme une lourde tâche aux échelons subdivisionnaire (pour l'établissement des pièces) et arrondissementaire (pour leur vérification). Or, il n'est pas spécialement intéressant ni fructueux d'imposer aux Ingénieurs Subdivisionnaires ou aux agents de l'Arrondissement un tel travail matériel. Cela demande beaucoup de temps aux Subdivisionnaires et de personnel dans les Arrondissements et ni à l'un ni à l'autre de ces échelons il n'y a normalement assez de travail comptable pour justifier l'emploi de machines comptables. Tandis que pour l'ensemble d'un département, il semble que cela serait justifié.

Il semble qu'on puisse améliorer nos méthodes de travail sur ce point sans abandonner le moins du monde la souplesse indispensable à nos ser-

vices, en distinguant, d'une part, les opérations du type (a) ou (b), d'autre part, les opérations du type (c).

1°) Les opérations des types (a) et (b) — *attachements de quantité et association des prix unitaires correspondants* — requièrent toute l'attention des ingénieurs aux échelons subdivision et arrondissement. Elles doivent absolument être effectuées par l'Ingénieur Subdivisionnaire lui-même et vérifiées par l'Ingénieur d'Arrondissement lui-même (au moins en principe).

2°) Quant aux opérations du type (c) — *calculs numériques* — il n'y a aucun intérêt à en imposer l'exécution aux subdivisions et la vérification effective aux Arrondissements.

Elles pourraient avantageusement être centralisées à l'échelon département, suivant le schéma que voici, de façon à pouvoir y utiliser des procédés de calcul mécanique :

Schéma d'organisation d'un bureau de calcul comptable pour l'ensemble du département :

a) Au bureau de l'Ingénieur en Chef, mais complètement indépendant de son service comptable normal, on constitue un bureau de quelques agents (chiffre à déterminer) doté de machines à calculer modernes.

b) Ce bureau est en liaison postale directe avec les subdivisionnaires et les ingénieurs d'arrondissement, sans qu'en aucun cas la correspondance suive la voie hiérarchique de façon à éviter les pertes et les retards dans les transmissions .

c) Ce bureau n'est destiné qu'à effectuer des opérations matérielles de comptabilité ; il ne conserve aucune archive, il n'est responsable que des calculs numériques qu'il effectue, mais de ces calculs il est intégralement responsable. Il engage d'ailleurs sa responsabilité à ce sujet en marquant d'un cachet toutes les pièces qui passent chez lui. Ce cachet porte l'indicatif du bureau, la date d'arrivée de la pièce, sa date de départ et un visa du chef de bureau.

d) Un subdivisionnaire qui a à établir un mémoire l'établit en y faisant figurer les natures des prestations faites, les quantités et les prix unitaires. Il n'effectue pas les totaux partiels ni le total général ; au lieu de cela, il expédie le mémoire incomplet qu'il a préparé au Bureau de Calcul Comptable qui effectue les opérations et lui retourne aussitôt le mémoire complété et muni du tampon du Bureau de Calcul.

L'Ingénieur Subdivisionnaire prend alors en attachement le mémoire et le transmet à l'Arrondissement où, du seul fait que l'on verra le cachet du Bureau de Calcul, on saura que l'on peut considérer comme correctes toutes les opérations

arithmétiques et qu'il n'y a pas lieu de les vérifier.

Même schéma pour la vérification d'une facture d'entreprise : l'Ingénieur Subdivisionnaire, après avoir vérifié les natures de travaux, les quantités et les prix unitaires, fait effectuer les calculs numériques par le Bureau de Calcul.

Même schéma pour un décompte provisoire ou définitif.

e) Le recours au Bureau de Calcul n'est pas obligatoire. Cela nous paraît nécessaire pour conserver à nos services toute leur souplesse. Il n'est pas intéressant en effet d'envoyer au Bureau de Calcul toutes les pièces comptables même les plus sommaires ; bien des mémoires n'ont qu'une ligne. Le subdivisionnaire aura plus vite fait d'effectuer les calculs que d'envoyer la pièce au Bureau de Calcul.

Mais alors la pièce ne portera pas le tampon du Bureau de Calcul et on saura à l'Arrondissement qu'une vérification spéciale peut alors être utile.

f) Le Subdivisionnaire conserve une minute de la pièce qu'il envoie en un seul exemplaire au Bureau de Calcul. Celui-ci ne conserve aucun double. En cas de perte, la minute du Subdivisionnaire permet de rattraper la chose.

Pour le paiement du personnel on peut même envisager une *centralisation* plus poussée comportant l'utilisation de machines électro-comptables à cartes perforées. L'idée est alors d'établir pour chaque agent, d'une part, une carte perforée donnant tous les renseignements qui le caractérisent (nom, prénoms, situation de famille...) et d'autre part, chaque mois, une carte perforée représentant son travail (obtenue à partir de la feuille d'attachements). En faisant passer l'ensemble de ces cartes dans les machines électro-comptables (trieuses, tabulatrices) on peut obtenir tout imprimé au sortir de la tabulatrice les mandats, les bons de caisse et les états récapitulatifs nécessaires. En utilisant d'autres séries de cartes perforées, on peut obtenir de même les pièces nécessaires pour les versements aux Assurances Sociales ou le prélèvement de l'impôt cédulaire, etc.

En définitive, nous estimons que de telles méthodes de travail comptable devraient à l'expérience constituer un progrès sensible par rapport aux errements actuels. De tels procédés sont en usage à la S.N.C.F., mais avec une centralisation plus poussée qui ne nous paraît pas nécessaire pour nos services. Nous pensons qu'il conviendrait d'ailleurs d'effectuer des essais dans quelques départements avant de porter un jugement définitif à ce sujet.

VIII. — Développement du travail coopératif et de la coordination entre les Ingénieurs

1°) TRAVAIL COOPÉRATIF.

D'une façon générale, les Ingénieurs, à tous les échelons, peuvent beaucoup apprendre les uns des autres. Il y a intérêt pour cela à leur donner des occasions de contact assez fréquentes avec autant que possible des questions techniques ou administratives à l'ordre du jour.

Voici par exemple ce qui peut être fait dans cet ordre d'idées :

Contacts entre Ingénieurs T.P.E. :

— Dans le cadre de l'arrondissement :

Conférences périodiques sous la présidence de l'Ingénieur d'arrondissement, au cours desquelles sont examinées un certain nombre de questions administratives intéressant la marche courante du service et au cours de chacune desquelles il est intéressant de mettre en discussion une question technique intéressant particulièrement les Ingénieurs réunis, par exemple, pour des subdivisionnaires du Service Ordinaire, le travail d'entretien courant, travail en équipe ou travail isolé pour les cantonniers, les problèmes que posent les répandages, questions de matériaux (gravillons, natures, granulométrie, goudrons, bitumes, cut-back, etc...) plantations, etc

— Dans le cadre du département :

Réunions périodiques de tout le personnel (Ingénieur en Chef, Ingénieurs d'Arrondissements, Ingénieurs T.P.E.) pouvant comporter la visite de chantiers importants, l'examen de questions générales sur les travaux d'entretien, l'organisation du parc, le matériel, etc.

Contacts entre Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

— Dans le cadre du département :

Conférences périodiques des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, sous la présidence de l'Ingénieur en Chef, analogues aux conférences d'Ingénieurs T.P.E., dans le cadre de l'arrondissement. Notons d'ailleurs que, de même que pour les conférences d'arrondissement, il peut y avoir intérêt à ne pas les faire au bureau de l'arrondissement, mais sur un chantier ou dans une subdivision, il peut aussi y avoir intérêt à faire sur un chantier ou dans un arrondissement les réunions d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

— Dans le cadre régional :

Conférences des Ingénieurs en Chef et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, sous la prési-

dence de l'Inspecteur Général, ces conférences pouvant également se faire avantageusement et successivement dans chacun des départements, comporter des visites de chantiers, l'examen de questions techniques intéressant tous les Ingénieurs, la mise au point de programmes généraux de travaux, etc. Notons d'ailleurs que ces contacts sont souvent et de façon agréable réalisés dans le cadre des réunions régionales du P.C.M.

Toutes ces réunions et conférences présentent le grand intérêt, si elles sont bien menées, de permettre la confrontation de points de vue divers sur les divers sujets qui préoccupent les Ingénieurs et également, ce qui n'est pas moins précieux, la prise de contacts personnels qui facilitent toujours la marche des services.

2°) COORDINATION ENTRE LES INGÉNIEURS.

La coordination des Ingénieurs ayant des circonscriptions voisines est indispensable à tous les échelons et malheureusement n'est pas assez générale jusqu'ici ; en particulier aux limites de départements, il est indispensable que tout Ingénieur Subdivisionnaire connaisse personnellement ses collègues de subdivisions limitrophes et ait avec eux des contacts assez fréquents, aussi bien pour les collègues du même département que pour ceux des départements voisins.

Il est indispensable de même que tout Ingénieur d'arrondissement connaisse et ait des contacts personnels assez fréquents avec ses collègues des arrondissements voisins et enfin que tout Ingénieur en Chef connaisse les Ingénieurs en Chef des départements limitrophes et ait avec eux des contacts personnels assez fréquents.

C'est ainsi seulement que l'on peut être sûr d'éviter, à la limite de subdivisions, d'arrondissements ou de départements voisins, des disparités toujours choquantes dans l'entretien des voies, les plantations, etc.

IX. — Conclusion

Suggestions d'ordre général pour l'amélioration de nos méthodes de travail

Tout ce que nous avons dit ci-dessus ne constitue qu'une première ébauche des améliorations qui peuvent être apportées dans nos services et consiste surtout à marquer l'orientation qui nous paraît souhaitable ; mais pour aboutir à des résultats concrets, poursuivre les améliorations et maintenir le niveau de perfectionnement que l'on peut espérer atteindre, il est absolument indispensable que ces questions soient suivies de près par des spécialistes dont ce soit le travail

essentiel et qui soient responsables dans ce domaine.

Une Commission des Méthodes a été créée au Ministère des Travaux Publics et des Transports. Seule la Sous-Commission des Routes a abouti à de premières conclusions. Mais le travail de cette Sous-Commission s'est poursuivi sans que la plupart des Ingénieurs en soient informés et aient pu suivre ses études, de telle sorte que l'impulsion souhaitable n'a pas été aussi généralement donnée qu'on aurait pu l'espérer.

Cela n'est pas une critique pour la Commission des Méthodes du Ministère ni pour ses membres qui se sont tous penchés avec dévouement sur les problèmes d'organisation et de méthodes. Mais il y a à la base une difficulté réelle et essentielle. Les personnes que l'on a chargées d'étudier à l'intérieur de la Commission des Méthodes les questions d'organisation du travail dans notre Ministère sont toutes extrêmement surchargées de travail. Malgré tout leur dévouement, il ne leur est pas possible de se consacrer autant qu'il le faudrait à ces questions.

Aussi pensons-nous qu'il est impossible d'améliorer considérablement nos méthodes de travail avec seulement une Commission des Méthodes.

Ce qu'il faut, c'est un véritable *Bureau des Méthodes*, peut-être même devrions-nous dire un véritable *Service des Méthodes*, car le bureau des Méthodes doit être indépendant de toutes les autres directions et placé directement sous les ordres du Ministre. Il doit avoir pour tâche de « penser » en permanence nos méthodes de travail (aussi bien pour les services locaux que pour les services centraux) et d'orchestrer la mise en application des nouvelles méthodes, leur perfectionnement progressif et leur mise au point permanente. L'existence d'une telle organisation ne retire d'ailleurs pas son intérêt à l'existence d'une Commission des Méthodes où peuvent être réunies de nombreuses compétences et discutées les questions générales ou de principe.

Paris, le 1^{er} juin 1946.

*L'Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Rapporteur de l'Equipe des Méthodes,
René DURAND.*

*L'Inspecteur Général, Chef d'Equipe,
GENET.*

AVEZ-VOUS FAIT CONNAITRE VOTRE
NOUVELLE ADRESSE
AU SECRÉTAIRE : 28, Rue des Sfs-Pères

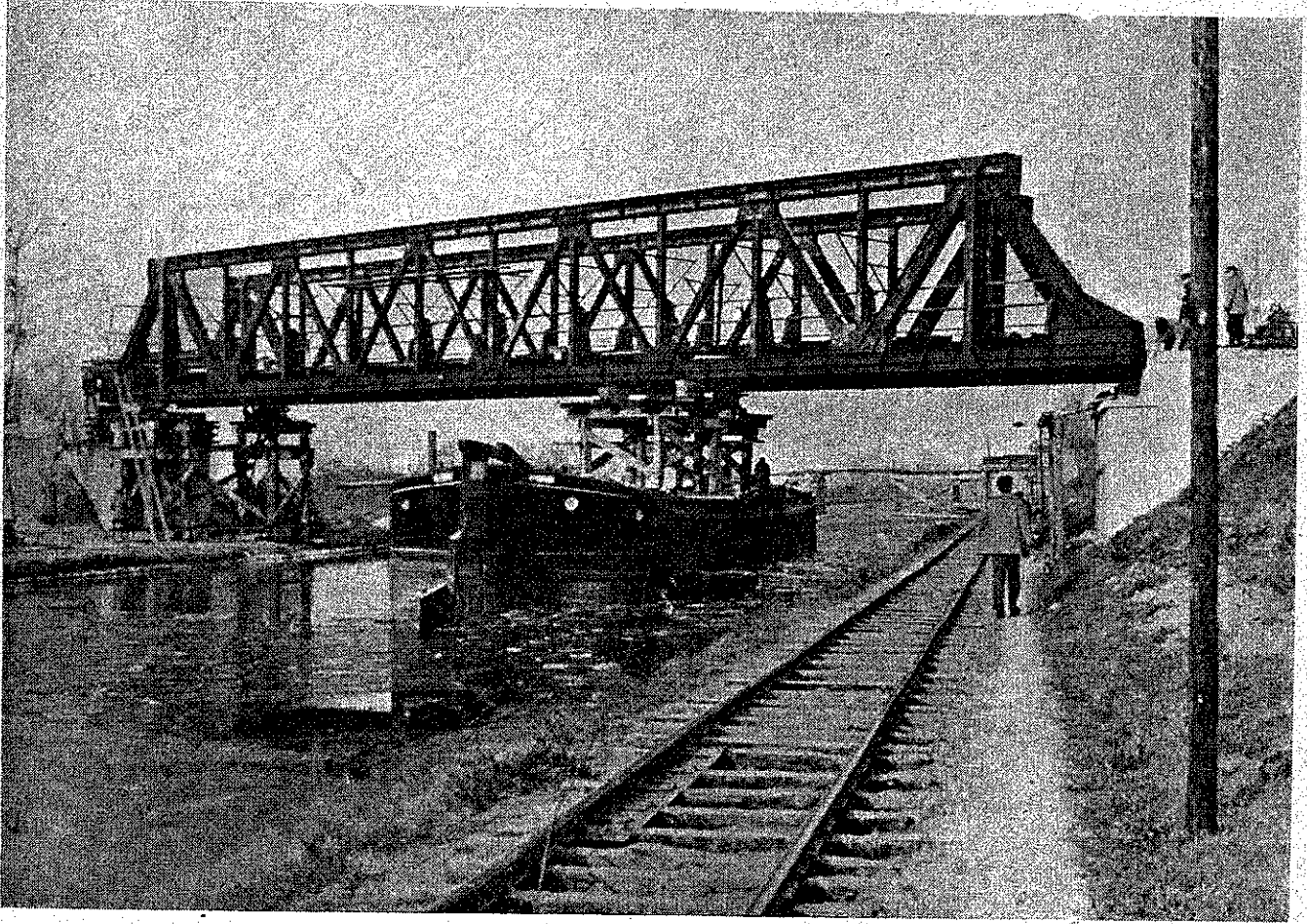
AVEZ-VOUS PAYÉ VOTRE COTISATION

Voir à ce sujet les indications données
dans le Bulletin du P. C. M. de Mars 1946
(pages 26 et 27).

NOTES TECHNIQUES

Reconstruction du pont sur le canal de l'Oise à l'Aisne, à Bourg-et-Comin pour la voie ferrée de Soissons à Guignicourt

LANCEMENT DE L'OUVRAGE



Ligne de Soissons à Guignicourt. Lancement du pont de Bourg-et-Comin sur le canal de l'Oise à l'Aisne (mise du tablier sur appuis)

DESCRIPTION SOMMAIRE DE L'OUVRAGE.

Le pont biais de 37 m. 20 d'ouverture et de 38 m. 40 de portée, supporte une voie normale. Il comporte deux poutres principales de 4 m. 48 de hauteur espacées de 5 m. 32 d'axe en axe avec triangulation Warren simple.

L'axe des poutres fait un angle de $56^{\circ}26'30''$ avec les culées.

Le tablier est constitué par un système de pièces de pont et de longerons métalliques avec pièces de pont biaises aux extrémités.

Le platelage est constitué par des dalles mobiles en béton avec tôle striée dans l'entrevoie.

DISPOSITIONS PRISES EN VUE DU LANCEMENT.

L'ouvrage se trouvant au-dessus d'une voie navigable très fréquentée, il fallait choisir un mode de lancement rapide et susceptible de gêner le moins possible le trafic du canal et du chemin de halage côté GUIGNICOURT, sur lequel circule un tracteur électrique avec ligne aérienne.

D'autre part, la forme des poutres principales et le biais très accentué de l'ouvrage n'étaient pas favorables au lancement au moyen d'avant becs spéciaux et coûteux.

L'Entreprise chargée de la construction de l'ouvrage a adopté le système de lancement par péniche.

Le pont a été monté et rivé sur la plateforme du chemin de fer, côté SOISSONS, sur laquelle étaient disposés les systèmes de galets de lancement.

Un échafaudage disposé sur le chemin de halage, côté SOISSONS et solidement amarré à la culée a permis l'installation de points d'appui de lancement, faisant gagner une longueur de 6 mètres environ sur la largeur à franchir.

La péniche utilisée était du type normal de 360 tonnes, longueur 38 m. 20, tirant d'eau à vide 0,35 et de 0 m. 75 sous 60 tonnes de charge.

Un échafaudage à 4 palées pour charge de 35 tonnes par groupe de deux palées avait été installé sur la péniche. Il reposait sur une couche de rails de voie normale, formant répartition de la charge sur le fond de péniche.

LANCEMENT.

La péniche munie de son échafaudage a été mise en station au bord et parallèlement à la rive, côté SOISSONS.

Le pont tiré par des treuils situés sur la plateforme côté GUIGNICOURT a été avancé de telle sorte qu'il soit presque en porte à faux sur les appareils de la palée construite sur le chemin de halage SOISSONS — un lestage de la partie ar-

rière du pont assurait la sécurité de cette opération.

Le plan d'eau du canal en accord avec les services de la navigation a été remonté au maximum.

Les 4 calages sur péniches et sous les poutres principales ont été réalisés. Ces calages, distants d'environ 4 mètres en longueur sous les poutres principales, ont permis d'assurer la stabilité en travers de la péniche pendant la translation et le parallélisme de son déplacement.

Le réglage du déplacement dans le sens du canal était complété par utilisation du treuil de halage situé à l'avant de la péniche et agissant par son câble sur un point fixe placé sur la rive GUIGNICOURT à 100 mètres en amont. Le réglage par correction des positions successives a permis le déplacement longitudinal du pont, sans aucune difficulté.

Le lestage progressif de la péniche sous la charge croissante a donné au pont une inclinaison favorable à l'avancement.

Le lancement proprement dit a été exécuté en trois heures environ sans incident et sans aucune gêne pour la navigation.

Le dégagement de la péniche a été réalisé très simplement par abaissement du plan d'eau du canal et par l'action de vérins de décalage.

Les ponts provisoires sur la R. N. 7 de Paris à Nice et l'Italie au franchissement du Var

Le pont métallique qui donnait passage à la R. N. N° 7 de PARIS à NICE et l'ITALIE au franchissement du VAR a été complètement détruit à la suite d'un bombardement aérien, le 18 décembre 1943.

Cet ouvrage comprenait :

- 6 travées de 49 m. 80 environ de longueur,
- 5 piles de 3 m. 90 de largeur,
- 2 culées d'extrémité.

Il donnait passage à une chaussée de 10 m. 20, un trottoir aval de 2 m. 10 et un passage amont de 3 m. pour tramways.

Chaque travée comprenait 6 arcs de 49 m. 80 d'ouverture et 4 m. 20 de flèche, des pièces de pont en fonte, des voutins de briques et dalles en béton armé portant chaussée, trottoir et ballast ; les arcs des 5 travées R. D. et les 2 aval de la travée R. G. étaient en fonte ; les 4 arcs amont de la travée R. G. étaient en acier.

Par suite du fort surbaissement et de l'inaptitude de la fonte à résister à la traction, les

5 travées R. D. se sont effondrées les unes à la suite des autres après la rupture de quelques arcs seulement touchés par des bombes ; les massifs d'élévation des piles se sont déversés avec arrachement de leur partie haute.

Seul les 4 arcs en acier de la travée R. G. ont tenu après avoir subi de grandes déformations et des dommages importants.

Le 2 janvier 1944, le Service des Ponts et Chaussées commençait la construction d'un pont provisoire en bois sur pilots à l'endroit dit « Les Baraques » à environ 3 km. en amont du pont démoli ; les travaux ont été achevés le 19 mai 1944. Le 3 août 1944, l'ouvrage a été endommagé à la suite d'un bombardement aérien, puis réparé rapidement. Le 26 août il a été complètement détruit par les Allemands lors de leur retraite.

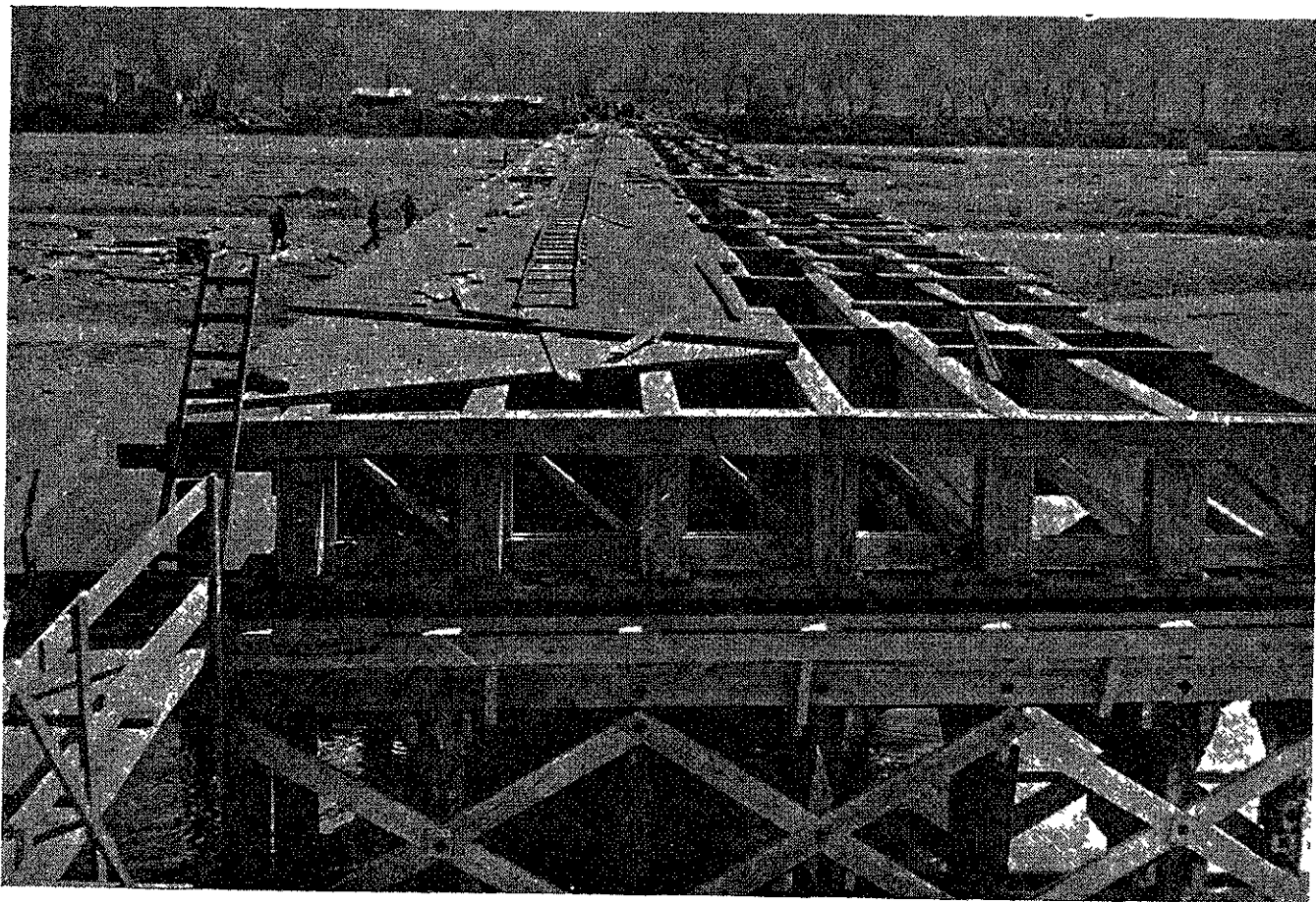
A la même date du 2 janvier 1944, le Service commençait également la construction d'une passerelle pour piétons à ST-LAURENT-DU-VAR au lieu dit « La Digue des Français » à 1 km. envi-

ron en amont de l'emplacement du pont route primitif détruit ; les travaux ont été achevés le 28 avril 1944. Au début d'août 1944, la passerelle a été sérieusement endommagée par un bombardement et ce n'est qu'après la libération de NICE, le 28 août 1944, que cet ouvrage a été remis en état puis réuni au pont-route provisoire dont il va être question pour servir de trottoir cyclable.

sage des convois de 25 tonnes sans limitation de vitesse,

— un guide-roue-aval de 0 m. 22.

La partie sous chaussée, dont la vue aval et la composition sont données sur les 2 photographies ci-contre, est entièrement en bois à l'exception des poutres qui sont en acier ; elle a une longueur totale de 311 m. 85 et comprend 37 travées d'une longueur variant de 8 m. 36 à 8 m. 50 ;



Pont provisoire au lieu dit « Les Baraques » démoli

Le 16 octobre 1944, le Service commençait la construction d'un pont-route provisoire sur pilots immédiatement à l'aval de la passerelle pour piétons de St-Laurent-du-Var ; les travaux ont été achevés le 10 avril 1945.

A ce nouveau pont, a été réuni, par un platelage en bois surélevé, la passerelle amont, dont le garde-corps aval a été supprimé. Ainsi, le nouveau pont provisoire de St-Laurent-du-Var, sur la R. N. N° 7 au franchissement du Var comprend de l'amont à l'aval :

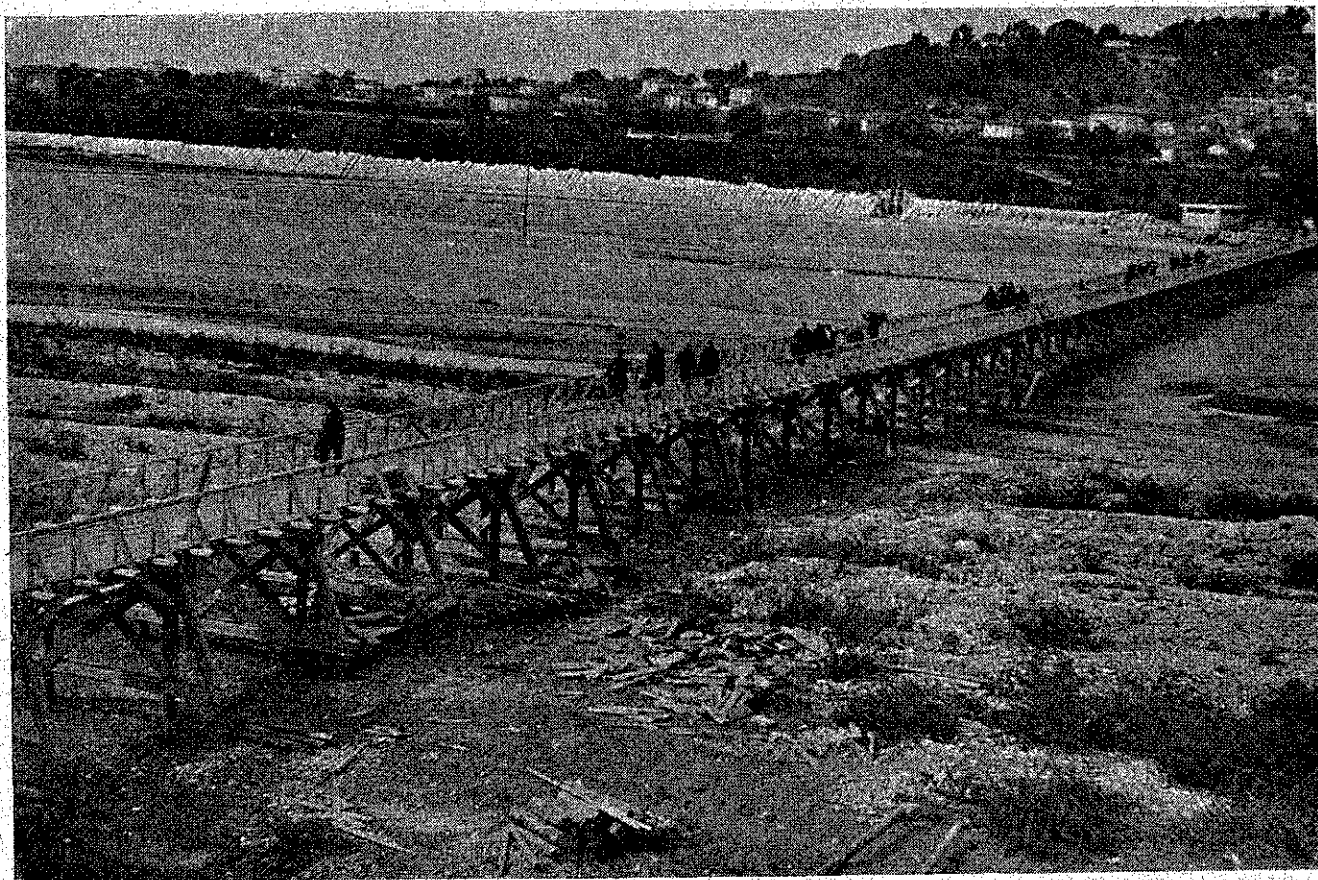
- un trottoir cyclable de 2 m. 50,
- un trottoir en surélévation pour piétons de 2 m. de largeur,
- une chaussée de 6 m. étudiée pour le pas-

ces travées reposent sur 2 petites culées en béton et sur 36 palées simples placées dans le prolongement des palées et de la passerelle pour piétons et comprenant chacune :

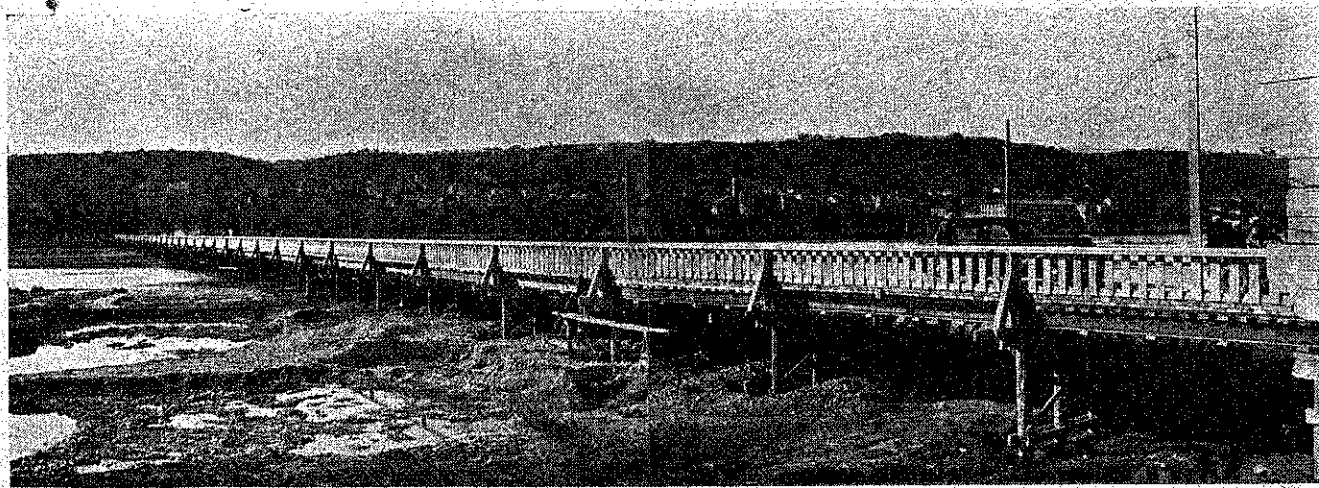
— 5 pieux en grume de 0 m. 30 environ de diamètre à l'espacement d'axe en axe de 1 m. 455 présentant une fiche variant de 3 m. 60 à 5 m. sur fond de gravier,

— 2 moises hautes superposées en 4 fois 10×25 , la moise supérieure étant prolongée à l'aval pour assurer la fixation par boulons des montants supports et contrefiches du garde-corps aval.

— une moise basse en 2 fois 8×22 ,



Passerelle provisoire de Saint-Laurent-du-Var avant la construction du pont route provisoire



Vue aval du nouveau pont provisoire de Saint-Laurent-du-Var

— 4 diagonales de contreventement en bastingis $6,5 \times 18$.

Les moises sont assemblées sur les pieux par entures, boulons de 20 mm. et plaques de serrage de $100 \times 100 \times 10$; les diagonales y sont

fixées par boulons de 16 mm. et plaques de serrage de $80 \times 80 \times 8$.

Le tablier sous chaussée comprend :

— 5 cours de poutres composées chacune de 2 I.P.N. de $406 \times 154 \times 15$ mm. espacés d'axe

en axe de 175 mm. et dont la longueur varie de 8 m. 80 à 9 m. Les 2 I.P.N. d'une même poutre sont réunis par un ensemble d'entretoises de 20 mm. et fourrures en bois et la continuité des piles de poutres décalées les unes des autres au franchissement des palées est assurée par des boulons longs de 20 mm ;

— 5 cours de longrines composées chacune d'un madrier 8×22 posé à plat sur la poutre correspondante par l'intermédiaire de traverses en $8/22$ sur lesquelles il est cloué ;

— un plancher de répartition composé de 2 couches de madriers jointifs 8×22 à l'inclinaison de $1 \frac{2}{3}$ et directement cloué sur les longrines ;

— un plancher d'usure en planches jointives de 4 cm. cloué sur le plancher de répartition et limité, de chaque côté, par un guide-roue formé de 2 madriers $8/22$ posés à plat et cloués ;

— un ensemble de bastings transversaux en $6,5 \times 18$ à l'espacement de 1 à 2 m. reposant, d'une part, sur le plancher de répartition suffisamment prolongé à l'amont et, d'autre part, sur le longeron aval de la passerelle ; ces bastings reçoivent un platelage surélevé en planches de 4 cm. clouées formant le trottoir qui réunit la passerelle au pont-route ;

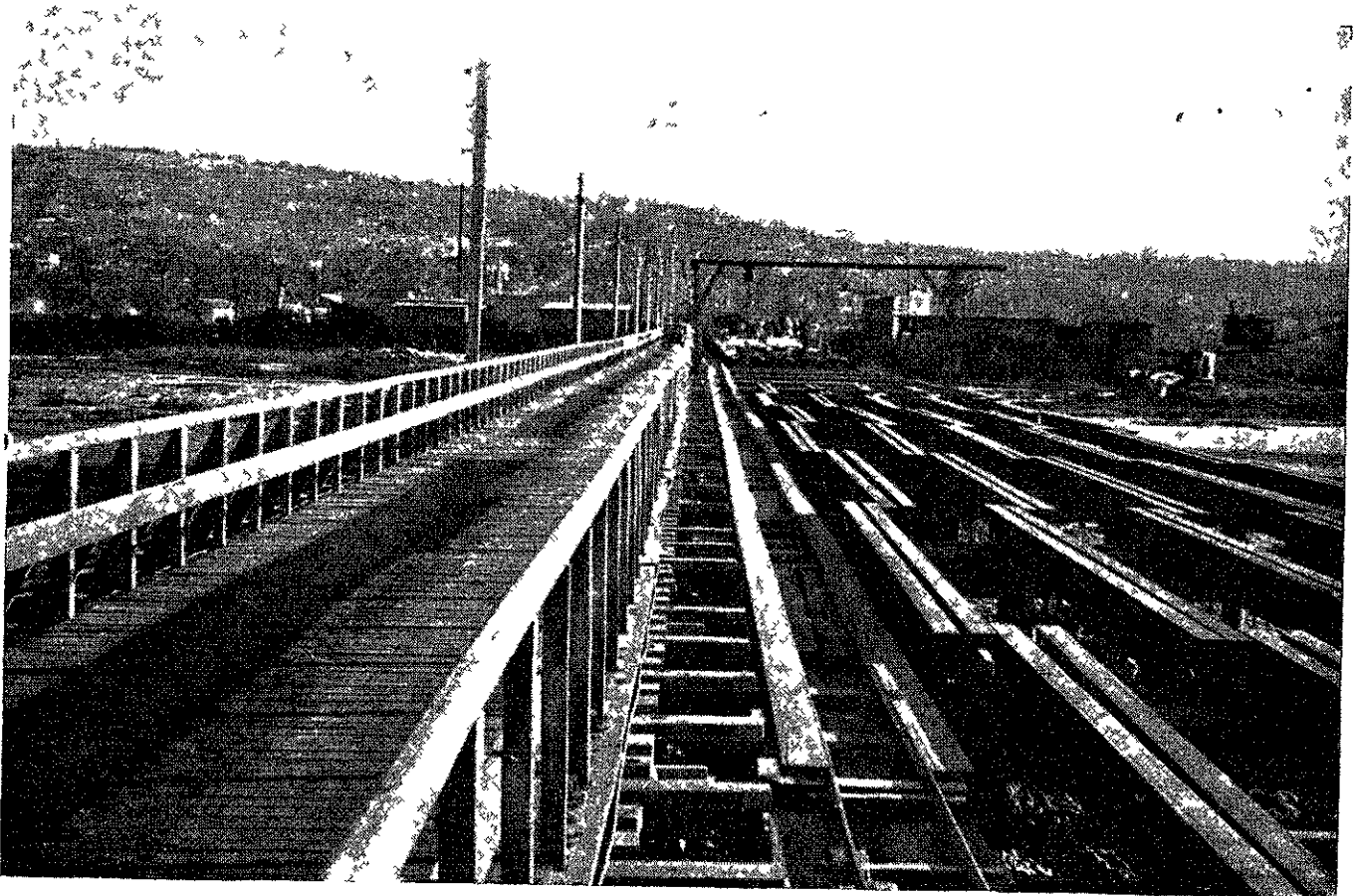
— un garde-corps aval de 0 m. 90 de hauteur utile formé d'une lisse supérieure en 8×22 renforcée par un basting $6,5 \times 18$ sur lequel sont clouées des planches verticales $2,7 \times 20$ également fixées sur le guide-roue ; l'ensemble est raidi au droit de chaque palée par un montant support en 2 fois 8×22 et une contrefiche de même échchantillonnage qui sont boulonnés sur la moise supérieure du chapeau de palée.

La solidarité des poutres avec les longrines est assurée par un ensemble de brides contournant les premières et comprenant 2 boulons de 16 mm. et 2 traverses en 8×22 , la traverse supérieure étant prise parmi les traverses sur lesquelles sont clouées les longrines.

La solidarité du tablier avec les palées est assurée par des madriers-griffes boulonnés et par un ensemble d'arétoirs de soulèvement formant également butées latérales des poutres sur les palées.

Les travaux ont nécessité la mise en œuvre de :

- 200 m³ de bois résineux en grumes,
- 740 m³ de bois résineux équarris,
- 311 T. d'acier pour profilés (I.P.N.),
- 5 T. de boulons,
- 3 T. de ferrures,
- 2 T. de clous.



Pont-route provisoire de Saint-Laurent-du-Var en cours de construction

Le Répertoire des sondages au Bureau des Recherches Géologiques et Géophysiques

Dans l'exécution des fouilles et travaux souterrains, il est très utile de posséder à l'avance le maximum de renseignements sur les terrains qui seront traversés et, d'autre part, ce sont de tels travaux, ou les sondages exécutés à leur occasion, qui fournissent les renseignements les plus précis en la matière.

Il est donc nécessaire que ces renseignements soient tous enregistrés et conservés en vue de leur utilisation ultérieure et l'expérience a montré que les multiples organismes amenés à s'occuper de ces questions ne peuvent jusqu'à présent assurer convenablement leur conservation. Tel sondage exécuté pour une recherche d'eau reste inconnu du constructeur ou inversement, les observations d'ordre hydrologique effectuées lors de la construction d'un ouvrage d'art ne seront pas connues les géologues chargés de chercher de l'eau, etc.

La conservation de toute documentation de cette nature a donc été confiée à un organisme spécial, le Bureau des Recherches Géologiques et Géophysiques, 26 rue de la Pépinière, Paris 8^e (tél. : Laborde 32-20), fondé par la loi du 30 avril 1941 et qui dépend, comme le Service de la Carte Géologique avec lequel il reste en liaison étroite, de la Direction des Mines du Ministère de la Production Industrielle.

Le moyen d'action essentiel du Service Documentation du Bureau des Recherches Géologiques et Géophysiques est constitué par la loi du 22 mai 1944 qui prescrit la déclaration de tous les sondages ou travaux souterrains devant atteindre plus de 10 mètres de profondeur ; mais, lorsqu'il en a connaissance indépendamment de cette déclaration obligatoire, le Bureau des Recherches Géologiques et Géophysiques ne manque pas de recueillir des coupes et, si une étude géologique complète n'a pas été effectuée, de faire exécuter cette étude pour tous les travaux souterrains, même moins profonds.

Tous les renseignements recueillis sont conservés et classés par département et par commune ; leurs emplacements sont reportés sur un Atlas au 1/50.000 et ces documents sont à la disposition du public ou des Administrations (à la

réserve de certains documents provenant de recherches minières par des sociétés privées et pour lesquelles un secret professionnel de 10 ans étant imposé par la loi, une autorisation spéciale du maître de l'œuvre est nécessaire pour toute communication).

Toutefois, le Bureau des Recherches Géologiques n'a en principe pas qualité pour effectuer, d'après les renseignements dont il dispose, des prévisions et des extrapolations qui comportent toujours une part d'interprétation personnelle et qui restent du domaine des géologues-conseils.

La seule mise en œuvre des méthodes de travail qui viennent d'être indiquées permettrait — du moins si les déclarations de travaux sont correctement transmises au Service des Mines — de constituer au bout d'un certain nombre d'années une documentation de grande valeur. Il ne nous a cependant pas paru possible de laisser de côté tous les sondages déjà exécutés et un gros travail a été effectué pour en rassembler les coupes. Il a été fait appel pour cela aux sources les plus variées : toutes les publications spéciales ont été dépouillées pour les quelque cent dernières années, les archives du Service des Mines ont été également visitées et, enfin, nous avons obtenu de quelques-unes des plus importantes maisons de forage la communication de leurs archives sous réserve, toutefois, du secret professionnel auquel elles peuvent être tenues. Bien que ce travail soit encore loin d'être achevé — il nous fait découvrir l'existence en France d'un nombre de sondages beaucoup plus élevé que nous n'aurions pu le prévoir — la documentation rassemblée est dès maintenant très considérable et pourra certainement rendre de grands services aux camarades qui auront à établir des projets comportant des travaux souterrains importants.

En contre-partie, nous leur demandons de nous signaler, le plus rapidement et le plus exactement possible, toutes les fouilles importantes, tous les sondages qu'ils auront l'occasion d'exécuter ainsi que ceux dont ils auront connaissance à un titre quelconque.



LE CONGRÈS DE NICE POUR L'AVANCEMENT DES SCIENCES

L'Association Française pour l'Avancement des Sciences tiendra son 65^e Congrès à Nice, sous la présidence de M. MONTEL, Membre de l'Institut, du 9 au 14 septembre 1946.

Notre Camarade CHAUBE, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, présidera dans le 6^e groupe (Sciences appliquées), la 22^e Section : Génie Civil, Militaire, Maritime et Aéronautique.

M. le Directeur des Routes et M. le Directeur de la S.N.C.F. ont délégué, chacun en ce qui le concerne, un rapporteur chargé d'exposer les

techniques afférentes à la reconstruction de grands ouvrages ferroviaires et routiers. Plusieurs de nos Camarades rapporteront diverses questions touchant à nos attributions. Les séances de travail alterneront avec des visites de chantiers et d'installations.

Pour tous renseignements concernant ce Congrès et pour adhésions, s'adresser au Secrétariat de l'Association Française pour l'Avancement des Sciences, 28, Rue Serpente à Paris (6^e).

LE CONGRÈS D'URBANISME DE STRASBOURG

BAUDET rend compte qu'il a assisté au Congrès d'Urbanisme de Strasbourg les 20 et 21 juillet. Le thème en était le Plan National d'Urbanisme en France ; à cette occasion, quelques rapporteurs ont manifesté une tendance excessive à un urbanisme superviseur et dirigiste en souhaitant que l'Urbaniste, fonctionnaire départemental, devienne le conseiller technique du Préfet pour coordonner tous les services publics et suggèrent la création de Caisses autonomes pour financer toutes les opérations inscrites au Plan d'Urbanisme.

BAUDET est intervenu, ainsi que le Camarade TREDE, Directeur des Services Techniques de MARSEILLE, pour apporter au Congrès le salut de notre Association et l'assurer que les Ingénieurs des Ponts désiraient travailler en collaboration avec les urbanistes, mais il a attiré l'attention du Congrès sur le risque que courraient les Urbanistes en cherchant à être fonctionnarisés.

BAUDET a défendu la thèse que l'Urbaniste n'avait pas à coiffer tous les autres services publics, ce qui est la mission du Préfet. L'Admi-

nistration française est déjà ligotée par

le contrôle des dépenses engagées,
le contrôle de la main-d'œuvre
le contrôle de l'Economie nationale (Plan)

Un quatrième contrôle de l'Urbaniste ne s'impose pas. Il est préférable que celui-ci soit plus missionnaire et catholiseur que service public.

On peut regretter que le Congrès se soit plus attaché à la forme : nécessité d'un Plan, rôle des Urbanistes, qu'au fond c'est-à-dire à la recherche d'une doctrine de l'Urbanisme français. Exemple typique de la déviation de certains Urbanistes actuellement, l'un d'eux a présenté des propositions pour la réorganisation administrative en préconisant la réduction des Départements à une trentaine.

On ne peut contester à un certain milieu de jeunes Urbanistes de qualité beaucoup d'allant et de dynamisme. Il faut que nos Camarades suivent ces questions avec intérêt et ne se laissent pas distancer si l'on veut que le Service des Ponts et Chaussées reste le premier service technique dans le Département.

ACTIVITÉ DES GROUPES

TOURNÉE DU GROUPE LYONNAIS EN SAVOIE

Le Groupe Lyonnais du P.C.M. a fait une agréable et intéressante tournée les 27 et 28 juillet en Savoie : vallée de la Tarentaise, avec quelques explications au passage sur le futur barrage de Tignes, col de l'Iseran, coucher au chalet du col et excursion matinale avec bap-tême des 3.000 mètres et retour par la vallée de la Maurienne.

33 présents dont une douzaine de dames ; le groupe a été honoré de la présence du Président STAHL qui a bien voulu nous tenir une petite réunion P.C.M. à l'altitude de 1.770 !

Tournée très réussie dans une ambiance d'ex-celleente camaraderie. Organisation parfaite grâce à l'obligeance de nos Camarades de la SAVOIE.

POUR LES CANTONNIERS DÉPARTEMENTAUX

Lors de son Congrès National du 4 juillet 1946, le Syndicat National des Cantonniers et Chefs Cantonniers de France et des Colonies a adopté une motion concernant l'intégration du personnel des Cantonniers Départementaux dans le cadre des Ponts et Chaussées.

Par lettre du 7 août 1946, le Président du

P.C.M. a informé ce Syndicat que notre Association était favorable à cette mesure ainsi qu'à l'ensemble de ses revendications et que son concours est pleinement assuré en vue de favoriser et hâter l'aboutissement des réformes intéres-sant les Cantonniers.

BIBLIOGRAPHIE

Ingénieurs et Techniciens dans le monde.

Sous ce titre, notre Camarade A. ANTOINE, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a fait éditer par la Maison DUNOD, 92, Rue Bonaparte à Paris (6^e), un ouvrage comportant un vaste tour d'horizon des problèmes généraux concernant les Ingé-nieurs et leur rayonnement dans le monde.

Après avoir indiqué leur activité avant la guerre, l'auteur décrit la contribution capitale qu'ils ont apportée à la Victoire, dans les usines,

sur les champs de bataille et dans la résistance clandestine. Puis il insiste sur les problèmes éco-nomiques et sociaux qu'ils peuvent contribuer à résoudre et fait ressortir enfin l'intérêt capital qu'ils ont à se grouper sur le plan national et sur le plan international.

Cet ouvrage s'adresse donc non seulement aux ingénieurs et techniciens, mais aussi à tous ceux qui s'intéressent au rôle essentiel qu'ils ont à jouer dans l'organisation mondiale de demain.

NAISSANCES

Patrick, Philippe et Francis BLONDEAU nous ont manifesté la joie d'annoncer la naissance de leur petite sœur *Christine*, quatrième enfant de notre Camarade BLONDEAU, Ingénieur des Ponts et Chaussées à La Roche-sur-Yon et de Madame née Edith LICOYS.

Notre Camarade J. BONTRON, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nantes, nous a fait part de la naissance de son troisième enfant, *Christian*.

Gilles CHEVRIER nous a fait part de la naissance de son frère, *Rémi*, second fils de notre Camarade CHEVRIER, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Perpignan.

Nous avons appris la naissance de *Marc BOUVET*, fils de notre Camarade BOUVET, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

FIANÇAILLES

Notre Camarade DE CONIHOUT, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Rouen, nous a fait part de ses fiançailles avec Mademoiselle Geneviève ROBINET. Toutes nos félicitations.

MARIAGES

Notre Camarade Albert BOUZOU, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Montbéliard, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Elisabeth MAITRE.

Notre Camarade Marcel ROBIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Marcigny, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Geneviève DUPONT.

Notre Camarade DE MARLIAVE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Grenoble, nous fait part du mariage de sa fille, Marie-Claire, avec le Capi-

taine René DE LA ROUSIÈRE, de l'Etat-Major de l'Armée (X. 1932).

Notre Camarade Raymond DEVOUGE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Charleville, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Geneviève BAYLE.

Nos félicitations et vœux de bonheur aux jeunes époux.

DÉCÈS

Madame HENRY nous a fait part du décès de son mari, notre Camarade HENRY, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite à Paris.

La Presse quotidienne nous a appris le décès de notre Camarade Louis-Victor BENEZIT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Honoraire des Services et Entreprises de Travaux Publics aux Etablissements Schneider.

A la suite de la publication de la liste des membres de nos Corps dans notre dernier Bulletin, nous avons appris le décès de nos Camarades MONET, Adolphe, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite et LANTENOIS, Inspecteur Général des Mines en retraite.

Le retour des communications que nous lui avons faites nous a appris le décès de notre Camarade DUREPAIRE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nantes.

La Presse quotidienne nous a également appris le décès de Mademoiselle Colette ROBERT, fille de notre Camarade Louis ROBERT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Inspecteur Général des Transports à Paris.

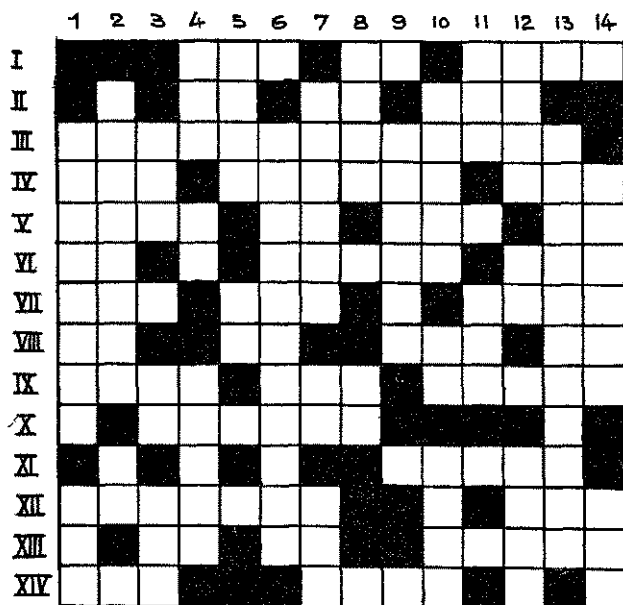
Madame AURIC nous a fait part du décès de son mari, notre Camarade André AURIC, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite à Paris, survenu à Cannes le 12 février 1943.

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



MOTS CROISÉS

Routes et Chemins.



Horizontalement

- I. — Routiers et mineurs. — Entre la RN et le VO. — Route ou chemin.
- II. — Aboutissement de chemins chaldéens. Dans certains matériaux routiers (symbole chimique). — On ne le trouve pas sur un dos d'âne de chaussée.
- III. — Les revêtements routiers le sont souvent.
- IV. — Sur le chemin du Paradis. — Plus agréable dans un verre que sur la route. — Stabilisé, peut servir de route.
- V. — Ses éclats ne peuvent servir de matériaux routiers. — Orientation générale de la route Dunkerque-Paris. — Va loin sans emprunter la route. — Initiales d'un Italien qui parcourut bien des routes.
- VI. — Fin de chemin. — La route doit en avoir une bonne. — Quand on énumère et qu'on s'arrête en chemin.
- VII. — Est restée en panne sur le chemin de la Paix. — Vit tous les chemins inondés. — Qualifie actuellement la route française.
- VIII. — Initiales d'un coureur de routes... maritimes. — Grande route. — Sa dépêche nous mit sur le chemin de la guerre. — Fin d'empiérement.
- IX. — Rare dans un nid de poule routier. — N'est pas douillet sur la route. — Pour une mosaïque routière.

- X. — Danger public lorsqu'il est au volant sur une route.
- XI. — Qui veut dévorer la route y aboutit souvent.
- XII. — S'incorporent parfois aux liants routiers. — Il est bon de le consulter avant de prendre la route.
- XIII. — Orientation générale de la route Granville-Paris. — Le code de la route doit l'être. — Grand chemin.
- XIV. — Un bon revêtement routier doit l'être, sans excès. — Aboutissement de tous les chemins.

Verticalement

1. — Bête au nom bien connu des ingénieurs routiers. — Un garde est prévu pour lui sur certaines routes.
2. — Fait son chemin lentement et pesamment. — 576 mètres de route.
3. — Un matériau routier l'est généralement. — Indice répété 274 fois sur la route Paris-Calais. — Indique le droit chemin.
4. — Le bitume routier ne l'est jamais. — Unit Chaussées à Ponts. — Peut encombrer malencontreusement une route.
5. — Celui du loup punit le Chaperon Rouge de n'avoir pas pris le bon chemin. — Sigle de route inversé.
6. — Raccordeurs routiers.
7. — Qualifie la pierre dont on fait la route — Directeur des routes du département. — Autrefois le grand chemin ne l'était pas.
8. — Circulent sur la route moderne. — Fin de certains parapets routiers.
9. — Pour les chaussées et les trottoirs.
10. — Par elle un dos d'âne de route peut ressembler à un dos de chameau. — A contrôlé la circulation sur nos routes après la libération. — Parcourait les routes pédestrement à une vitesse peu commune.
11. — Emprunté par le coursier pour faire de la route. — On y trouve de belles et longues routes.
12. — Tous les encombrements doivent l'être de la route. — Phonétiquement : signe indiquant un virage de route. — Il en faut quarante pour désigner une route bien connue des parisiens.
13. — Empêche la route d'aller à l'abîme.
14. — Permettent les ascensions routières. — Fut longtemps la seule route ouverte aux grands voyageurs.

A l'Espérance

MAISON FONDÉE EN 1829

HENRI GODECHOT

31 & 31 bis, Boulevard Saint-Martin
PARIS-III^e
- TUR 48-00 -

BIJOUTIER-JOAILLIER

Bijouterie - Horlogerie
Orfèvrerie - Lustres - Bronzes

PLUS DE CENT ANNEES D'EXPERIENCE
ET DE PROBITÉ COMMERCIALE

ANALYSES

de Minerais - Métaux - Aciers - Ferros
ECHANTILLONNAGES

Laboratoires Paul DUBOIS & Fils

18, Rue de Montmorency - PARIS (3^e)
Téléph. : ARC 24-02

TRAVAUX PUBLICS
CONSTRUCTIONS en BÉTON ARME
OUVRAGES D'ART

S^TE A^{ME} DES ENTREPRISES
BOUSSIRON

10, Boul. des Batignolles — PARIS (17^e)
Alger Casablanca Tunis

BENNES AUTOMATIQUES

"GALLIA"

67 à 71, rue Monsarrat
BORDEAUX

Pour manutention de :

CHARBONS, MINERAIS, SABLES, GRAVIERS,
MOELLONS, POTEAUX DE MINE, etc...

Avec Grues, Treuils, Mâts de charge, Ponts rou-
lants de tous genres et de toutes puissances.

Emerillons sur billes "GALLIA"

RAILS - ACCESSOIRES - Voies

Voies portatives rivées ou boulonnées
Waggonnets tous types

TRAVERSES BOIS — AIGUILLAGES — PLAQUES

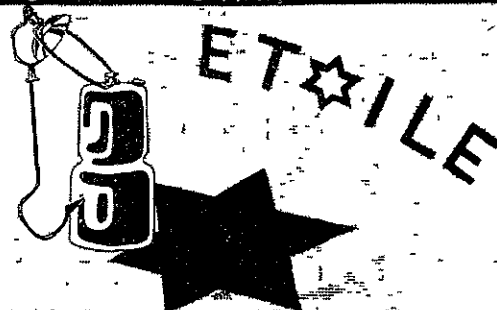
Locomotives — Locotracteurs

GOURY-MARTIN & C^{ie}

15-17, Rue Auber — PARIS (IX^e)
TÉL. OPÉRA 88-65

TOMBEREAUX MÉTALLIQUES SUR PNEUS REMORQUES

LES ENFANTS DE J. MERCIER
12 SENTIER DE MAXEVILLE - NANCY



LA LAMPE DE MINE EN METAL FONDU

Etablissements BILLIARD

Société anonyme au capital de 15 000.000 de francs

39, rue Washington — PARIS-8^e

■ TRAVAUX PUBLICS ■

