

BULLETIN DU P. C. M.

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE

DES

Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et des Mines

SIÈGE SOCIAL

*Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
28, Rue des Saints-Pères, PARIS*



PARIS
CHARLES-LAVAUZELLE & C^{IE}

Éditeurs militaires

124, Boulevard Saint-Germain, 124

MÊME MAISON A LIMOGES

SOMMAIRE

- I. — Changements dans la liste des Ingénieurs publiée dans le *Bulletin* n° 1 de janvier-février 1922.
 - II. — Procès-verbaux des séances du Comité (séances des 31 mars 1922, 5 mai 1922 et 19 mai 1922).
 - III. — Lettre du Président de l'Association au Ministre des Travaux publics au sujet de la question des titres.
 - IV. — Divers. — Avis important relatif au recouvrement des cotisations de 1921-1922. — Vente de publications périodiques de 1921.
-

I

Changements dans la liste des Ingénieurs

Publiée dans le *Bulletin* n° 1 (Janvier-Février 1922).

A. — ADHÉSIONS NOUVELLES A L'ASSOCIATION.

SOCIÉTAIRES PERPETUELS.

Mines.

LILARD, I G M

I M MAISON, I. G. M.

SOCIÉTAIRES

Ponts et chaussées.

MM.

ROGUEZ (Louis), I O P.
 SCHONBERG, I. O. P.
 VANNOUVILLE I. O P
 DE WILLOT-BEAUCHEMIN, I O P.
 BUREAU (Louis), E. I P.
 CONNE (Nicolas), E I P
 GIBBERT (Henri), E. I P.
 JOIGNEAU, E. I. P.
 LUCILLIER, E. I. P.
 MOREL (Etienne), E. I. P.
 ROY (René), E I P
 VAILLET, E. I P
 LE SEZT, E I P

Mines.

DERTRON, I. O. M.

I M GOURSAT, E. I. M.

B. — DÉMISSIONS DE L'ASSOCIATION.

MICHEL (Henri), I. C. P.

C. — DÉCÈS.

GAUTHIER, I. C. P.

D. — PROMOTIONS ET MUTATIONS.

1° FONCTIONNAIRES EN ACTIVITÉ.

Ponts et chaussées.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

DEMEZET (Honoraire).

MM.

GENI-SIEU
BOUQUIN.

INGÉNIEURS EN CHEF.

INGÉNIEUR ORDINAIRE

M MASSL

MM.

BERGH.

BOUL.

Mines.

<p align="center">INGÉNIEURS EN CHEF.</p> <p>MM.</p> <p>PAINVIN (Georges). THIBERGE.</p> <p align="center">INGÉNIEURS ORDINAIRES.</p> <p>MM.</p> <p>FRIEDEL. TUIA. ROY (Paul). DROUARD. MAILLET. VIGIER. FRESNAIS DE COUTARD.</p>	<p align="center">MM.</p> <p>DAUVERGNE. HURÉ. LAFOND. MIGAUX. BRUN. DE VITRY D'AVOUCOURT. PAUZAT. NICOLET. GENBRIN. SCHNEIDER. DURAND. ROUX dit LEROUX. VIGNAL. DANIAN.</p>
<p>2° FONCTIONNAIRES EN CONGÉ HORS CADRE, EN DISPONIBILITÉ, ET</p>	
<p>MM.</p> <p>MICHEL (Henri), I. C. P. (disponibilité). SIMON (Jules-René), I. C. P. (congé H.C.). BOQUE, I. O. P. (congé H. C.). Compagnie P.-L.-M.</p>	<p>MM.</p> <p>LAVOS, I. O. P. (congé H. C.). Compagnie de l'Est.</p>

SERVICE DÉTACHÉ.

M. ETÈVE, I. O. P.

3° FONCTIONNAIRES EN RETRAITE.

<p>MM.</p> <p>CHEVALLIER (Alphonse), I. C. P. COTALORMA, I. C. P. PETSCHÉ, I. C. P. VALLÉE, I. C. P. CADIAT, I. O. P. GRESSE, I. O. P.</p>	<p>MM.</p> <p>LEMÉ, I. O. P. PESTRE, I. O. P. REYNÈS, I. O. P. RICHARD (César), I. O. P. BELLANGER (Pierre), I. C. M.</p>
--	---

4° DEMISSIONNAIRES DU CORPS.

M. FREYSSINET, I. O. P.

E. — CHANGEMENT D'ADRESSE OU DE RÉSIDENCE.

Ponts et chaussées.

<p align="center">INSPECTEURS GÉNÉRAUX.</p> <p>MM.</p> <p>DRAUX, Lajonchapt, près Saint-Yrieix (Haute-Vienne). KLEINE, 68, boulevard de la Reine, Versailles (Seine-et-Oise). MINARD, 23, quai aux Fleurs, Paris (4*). RABY, 7, rue Marceau, Alger (Algérie). SENTILHES, 12, boulevard Raspail, Paris.</p>	<p align="center">INGÉNIEURS EN CHEF.</p> <p>MM.</p> <p>DE BERGH, Montauban (Tarn-et-Garonne). BURQUIN, ministère des régions libérées (supprimer adresse : 44, rue de la Harpe, Paris). CHEVALIER (Flavien), Gournay-sur-Marne (Seine-et-Marne).</p>
--	---

M.

MIRIN (Firmin), 13, rue Blandan, Nancy (Meurthe-et-Moselle).
 MONTAUDO, rue de Liege, Casablanca (Maroc).
 MONTAUDO, Le Puy (Haute-Loire).
 MONTAUDO (Paul), 20, rue de la Gavière (Mons-sur-Maine).
 MONTAUDO, Auch (Gers).
 MONTAUDO (Henri), 20, rue des Clos-Scelles, Nantes (Seine-et-Oise).
 MONTAUDO, 25, rue Boissy-d'Anglas, Paris.
 MONTAUDO (François), 7, rue Meyerber, Paris, et ambassade de France, Constantinople.
 MONTAUDO, 48, rue de Mostaganem, Alger (Algérie).

INGÉNIEURS ORDINAIRES.

M.

MARTEL (Emile), Tanger (Maroc), et Espeyran (Aveyron).
 MARTEL (Carnille), 26, boulevard Bonnevill, Alger.
 MARTEL (Jean-Marie-Louis-Antoine), service du 1^{er} arrondissement de la navigation de la Seine, Paris.
 MARTEL, 2, rue Poissonnerie, Nevers (Nièvre).
 MARTEL (Emile), 10, boulevard Laurent-Croquet, Oran (Algérie).
 MARTEL, 20, rue Scheffer, Paris (16^e).
 MARTEL, 18, rue Cousin et 22, rue Thiers, Caen (Seine-Inférieure).
 MARTEL, directeur de la Compagnie Générale des colonies, Saïgon (Cochinchine).
 MARTEL, 41, rue Guercant, Paris (17^e).
 MARTEL, 1, rue des Petites-Boucheries, Vesoul (Vosges).
 MARTEL (Olivier), 106, avenue du Général, Neuilly-sur-Seine (Seine).
 MARTEL, 46, boulevard des Alliés, La Rochelle-sur-Yon (Vendée).
 MARTEL, Montargis (Loiret).
 MARTEL, 10, port Saint-Etienne, et 34, rue de Fleurance, Toulouse (Haute-Garonne).
 MARTEL, 17, rue Gounod, Nice (Alpes-Maritimes).
 MARTEL, 56, boulevard de la République, Angoulême (Charente).
 MARTEL (Henri), 32, rue des Francs-Maçons, Paris.

MM.

MUGIL, service municipal de la Ville de Paris, 56, boulevard Auguste-Blanqui, Paris.
 MUGIL, 34, allée du Port, Périgueux (Dordogne).
 MUGIL (Paul), 43, rue de la République, Amiens (Somme).
 MUGIL, 191, rue Lafayette, Paris (10^e).
 MUGIL, 49, rue Sébastopol, Marseille (Bouches-du-Rhône).
 MUGIL, a Rennes.
 MUGIL, 2, allée d'Orléans, Bordeaux (Gironde).
 MUGIL (Pierre), 16, rue Adolphe-Yvon, Paris (16^e).
 MUGIL, 22, rue Charles-Fournier, Besançon (Doubs).
 MUGIL, Lille (Nord).
 MUGIL, 9, rue du Temple, Briey.
 MUGIL, boîte 155, Dakar (Sénégal).
 MUGIL, Société d'énergie électrique de la Sorse et du Tarn.
 MUGIL (Paul-Eugène), Service de la navigation de la Seine, Paris.
 MUGIL (Louis-Joseph), Mazagan (Maroc).
 MUGIL, Mende (Lozère).
 MUGIL, 3^e arrondissement du service de la navigation de la Seine, Paris.
 MUGIL, Celles (Hérault).
 MUGIL, 34, quai du Châtelet, Orléans (Loiret).
 MUGIL, 8, rue Saint-Maurille et 2, rue Saint-Aignan, Angers (Maine-et-Loire).
 MUGIL DE FARGUES, 10, port Saint-Etienne, Toulouse (Haute-Garonne).
 MUGIL (Henri), 61, avenue de Suffren, Paris.
 MUGIL, 505, rue Paradis, Marseille (Bouches-du-Rhône).
 MUGIL (Pierre), 3, boulevard de Châtillon, Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais).
 MUGIL (Frédéric), 188, avenue du Maine, Paris (14^e).
 MUGIL, 35, rue Vaubecour Lyon (Rhône).
 MUGIL, 3, rue Soufflot, Auxerre (Yonne).
 MUGIL, 1, rue de Tourre, Orange (Vaucluse).
 MUGIL, 51, boulevard de Vaugirard, Paris.
 MUGIL, Meaux (Seine-et-Marne).

Mines.

INGÉNIEURS EN CHEF

MM

- SIMON (Gaston Jules), 13, rue de Boulogne, Paris (7^e)
- TAFNAEL « Les Hets », Montluçon (Allier)

INGÉNIEURS ORDINAIRE

MM

- BELUCOU, 30 rue Guyonnet Paris (VI^e)
- BERIHON, 30 rue de Cronstadt Tunis (Tunisie)
- BRUN Nancy (Meurthe et Moselle)
- DAMIAN, Bethune (Pas de Calais)
- DAUVERGNE, 8 rue d'Ulm Paris et Douai (Nord)
- DROUARD, Mines domaniales de la Sarre Sarrebruck
- DURAND, Rodez (Aveyron)
- FREAU-DE-COURVA, Contrôle technique du réseau de l'Etat Paris
- FRIEDL, Strasbourg
- GENDRIN 2 rue Blaise Desgoille Paris
- GOURSAT II bis, rue de Navarre Paris (5^e)
- HURL Douai (Nord)
- LEROUD (Henri) 51 avenue de l'Observatoire Paris (14^e arrondissement), et Douai (Nord)

MM

- LE SURGER Ecole des Mines Saint Etienne (Loire)
- MULLER Metz
- MUYER (Armand) Commission du Gouvernement du territoire de la Sarre (service du commerce et de l'industrie) Sarrebruck
- MICHAUX mines domaniales de la Sarre Sarrebruck
- NICOLLET Paris (Gud)
- PALZAT Bethune (Pas de Calais)
- RABY 81 rue du Grand Boudry (Hongrie)
- ROUX dit HILLOUX chemins de fer de l'Etat
- ROY Ecole des Mines Saint Etienne (Loire)
- SCHNEIDER Bethune (Pas de Calais)
- LEJA chemins de fer de l'Etat
- VICIER Von der Heydt (Saïre)
- DE VITRY d'ARNCOURT Nantes (Loire-Inférieure)
- WEILL (Henri) 4 rue Silbermann Sarrebourg

PLANS INGÉNIEURS

MM

- CHOIX 3 rue Soufflot Paris (6^e)
- DROUARD, 177 rue de Meaux Paris

II

Procès-verbaux des séances du Comité

Procès-verbal de la séance du 31 mars 1922.

Présents : MM. COLSON, président; DE PONTEVÈS, WATIER, DEGOVE, BROQUAIRE, DARGENTON, VIDAL, PARENT, DEBÈS, MILLOT, DEBOEUF, JACQUET, JOURDAIN, LE BOURHIS, HUCHET et BERTHILLOT.

M. LE CRELLERER assiste à la séance.

La séance est ouverte à 17 heures.

I. — AUGMENTATION DES TRAITEMENTS ET INDEMNITÉS.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que le contrôleur des dépenses engagées au ministère des travaux publics a soulevé des objections au principe de la distribution, en fin d'année, du reliquat disponible du chapitre qui bénéficie des retenues effectuées sur les allocations accordées aux ingénieurs par les autorités locales. Sur l'insistance du ministère des travaux publics, le ministère des finances s'est rallié aux vues de celui-ci, à cet égard, et a reconnu qu'on ne pouvait assimiler ce reliquat à ceux des autres chapitres.

La question du relèvement des traitements des ingénieurs, dans les conditions envisagées par le Comité, paraît être en bonne voie. Le ministère des finances a reconnu lui-même que, pour éviter l'exode du personnel supérieur des administrations publiques, il fallait envisager, dès cette année et à l'aide de crédits supplémentaires à obtenir du Parlement, un relèvement du traitement de ce personnel, variant de 2.000 à 4.000 francs, suivant le grade. L'application de cette augmentation aux ingénieurs de tous grades des ponts et chaussées et des mines est admise, en principe. Le Comité suivra.

II. — RÉPARTITION DES FRAIS DE CONTRÔLE DES DISTRIBUTIONS D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE.

M. DEGOVE a été chargé de faire une enquête sur les conditions de répartition des frais de contrôle électrique par l'administration.

Il importe de remarquer que les versements effectués par les Compagnies ne constituent pas un budget spécial affecté intégralement à couvrir les frais de contrôle. Ils figurent dans les ressources générales du budget, et la somme totale à répartir entre les fonctionnaires chargés du contrôle est seulement égale au montant du chapitre inscrit au même budget sous le titre « Frais généraux des distributions d'énergie électrique », diminué des prélèvements effectués sur ce même chapitre pour frais de tournées et de déplacements, achat d'instruments et d'ouvrages, impressions, dépenses diverses.

Soit S la somme restant à répartir entre les divers départements.

La répartition de l'année 1921 a été opérée comme suit d'après les renseignements fournis par les ingénieurs en chef dans un tableau produit en exécution de la circulaire ministérielle du 18 mars 1921 et donnant les sommes à percevoir pour 1920, à titre de frais de contrôle.

Pour chaque département, on a relevé sur ledit tableau :

1° Le montant des sommes encaissées à titre de frais de contrôle communal proprement dit, soit C_1 ;

2° Le montant des sommes encaissées au titre des frais de contrôle de l'Etat, C_2 .

On a distribué à chaque département le montant C_1 des frais de contrôle communal proprement dit, diminué de 18 p. 100 pour faire supporter par cette catégorie de recettes une part raisonnable des frais de tournées, achat d'instruments, etc...

Le montant des indemnités au titre du contrôle communal s'est ainsi élevé à :

$$\Sigma \frac{82 C_1}{100}$$

Il restait à répartir au titre du contrôle de l'Etat :

$$S - \Sigma \frac{82 C_1}{100}$$

et cette répartition a été faite proportionnellement aux sommes C_2 encaissées pour couvrir les frais de contrôle de l'Etat, figurant aux tableaux susvisés.

III. — EXAMEN DU PROJET DE LOI SUR LES PENSIONS CIVILES.

Le nouveau projet de loi sur les pensions civiles a fait l'objet d'un examen de M. l'Inspecteur général VIDAL qui a soumis au Comité quelques observations sur certains points de la loi qui paraissent devoir être modifiés.

M. VIDAL rappelle que le Comité a résolu de ne pas inter-

venir en ce qui touche aux questions générales qui font l'objet du projet de loi : il présenterait, au contraire, les demandes utiles sur les points particuliers qui intéressent les ingénieurs en raison des situations multiples qu'occupent une très forte proportion d'entre eux en activité, en service détaché, en disponibilité ou en retraite, auprès des départements, des communes, des établissements publics ou privés, etc...

Cette attitude et les premiers échanges de vue sur les articles spéciaux à examiner sont connus des camarades par les précédents Bulletins du P. C. M.; celui de novembre-décembre 1921 a d'ailleurs donné *in extenso* le projet de loi. Trois communications seulement ont été reçues sur le sujet; les suggestions en ont déjà été retenues en principe.

C'est dans ces conditions que le Comité doit arrêter les demandes qu'il convient de faire dans l'ordre d'idée où il s'est placé.

1° Conservation des droits acquis par certains groupes d'ingénieurs.

Des camarades encore en fonctions auprès de diverses Compagnies concessionnaires auront, pendant trente ans au moins, lorsqu'ils cesseront leurs services, effectué des versements à la fois au Trésor et à la Caisse des retraites de leurs Compagnies, en vue de s'assurer une double pension. Il a été expliqué dans la réunion du 16 décembre que, pour maintenir sans ambiguïté possible leurs droits à ce cumul, il conviendrait que la rédaction du dernier alinéa de l'article 73 fût légèrement modifiée et devienne la suivante :

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux pensions que des dispositions spéciales de lois antérieures ont affranchies de la prohibition du cumul. »

Les intéressés seront ainsi certains d'obtenir de l'Etat la retraite qu'ils se sont préparée; mais, d'après le projet, une partie d'entre eux, et notamment ceux qui, depuis quelques années, ont cessé, après trente ans, leurs versements, seraient encore exposés à voir le taux de cette retraite être inférieur à celui qui ressortirait des textes actuellement en vigueur, et dont bénéficiaient les ingénieurs placés dans les mêmes conditions, dont la pension a déjà été liquidée suivant les règles de la loi du 30 décembre 1913 et majorée conformément à la loi du 25 mars 1920. Cela serait contraire à l'esprit de la nouvelle loi.

Pour supprimer cette anomalie, il conviendrait d'ajouter à l'article 79 (Dispositions transitoires) un deuxième alinéa dis-
posant :

« Toutefois, dans le cas où le montant de la pension calculée

d'après les prescriptions de la présente loi serait inférieur à celui que donnerait l'application des lois antérieures, celles-ci resteraient applicables à la liquidation de la pension. »

Le Comité décide de demander les deux modifications ci-dessus.

*2° Cumul d'une pension d'ancienneté et d'un traitement
(article 70 du projet).*

L'article 70 consacre à nouveau le principe posé par la loi de 1913 que le total d'une pension et d'un traitement alloué à son titulaire par l'Etat, un département, une colonie, un protectorat, une commune ou un établissement public ne peut dépasser soit un maximum fixe, soit le montant du dernier traitement d'activité.

Le projet introduit cependant deux modifications dans le statut actuel.

a) Le maximum fixe de 6.000 francs (porté déjà à 10.000 francs par la loi de finances du 30 juillet 1920) est élevé à 18.000 francs. Mais le cumul de deux retraites ou d'une retraite et d'une pension n'est autorisé que jusqu'à concurrence de 15.000 francs, ou jusqu'à concurrence du dernier traitement d'activité s'il dépassait 15.000 francs.

En pratique, il paraît peu vraisemblable qu'un ingénieur ayant accompli une carrière normale réunisse les conditions nécessaires pour avoir droit à une retraite sans avoir atteint 18.000 francs de « traitement et émoluments », pour servir de point de départ à la liquidation de cette retraite; tous pourraient donc cumuler jusqu'à concurrence de ce chiffre.

Aucune demande d'intervention sur ce point spécial n'est d'ailleurs parvenue au Comité, bien qu'il soit peu logique de fixer, pour le cumul en général, un maximum inférieur à celui de la pension seule.

Le Comité est d'avis qu'il n'y a pas lieu de formuler une réclamation sur ce point.

b) La définition des sommes à compter comme formant le dernier traitement d'activité et le traitement du pensionné qui cumule a été changée. Elle prête à observations.

D'après l'article 3 du projet, le montant sur lequel est prévue la retenue de 6 p. 100, et qui sert à asseoir la pension, comprend le traitement et les émoluments, et l'article 54 indique explicitement qu'il s'agit des sommes payées par « l'Etat, à titre de traitement fixe ou éventuel de solde et d'accessoires de solde, de préciput, de supplément de traitement ou de solde, de remises proportionnelles, de commissions, de salaires » comme de « toute somme constituant, à tout autre titre, un émolument personnel

faisant corps avec le traitement ou la solde, et non la représentation de frais matériels effectifs ou un supplément ayant un caractère temporaire ».

Il semble bien que ces formules, en ce qui concerne les ingénieurs, comprennent les indemnités de fonctions et le supplément colonial, mais ne comprennent pas l'indemnité de résidence.

Pour le supplément colonial, il y aurait avantage à préciser qu'il n'est pas assimilable à l'indemnité de résidence. Pour celle-ci, elle rentre d'ailleurs dans les termes employés par l'article 70 au sujet des indemnités qui n'ont pas à supporter de réduction comme conséquence de la limitation du chiffre du cumul; il serait désirable, pour éviter des différences d'interprétation, que les formules des articles 54 et 70 fussent rectifiées.

L'article 54, qui est l'article principal, pourrait prendre une forme analogue à la suivante :

« Une retenue de 6 p. 100 sur les sommes qui leur sont payées par l'État à titre de traitement fixe ou éventuel, de solde et d'accessoires de solde, de préciput, de supplément de traitement ou de solde attribué dans la métropole ou dans les colonies, de remises proportionnelles, de commissions, de salaires, ou sur toutes sommes constituant à tout autre titre un émolument personnel faisant corps avec le traitement ou la solde, et non un supplément ayant un caractère temporaire ou la représentation soit d'un remboursement de dépenses, soit des frais matériels effectifs imposés par la fonction, soit des dépenses occasionnées par la résidence. »

En dehors de ces précisions qui seraient utiles en tout cas, et qui permettraient de simplifier l'article 70, celui-ci appelle deux amendements :

1° Le troisième alinéa stipule que, même lorsque la limite est dépassée, les indemnités qui s'ajoutent au traitement du pensionné et qui ont un caractère temporaire ou représentent des dépenses personnelles occasionnées par la résidence, ne sont pas sujettes à réduction. Avec cette rédaction prise au pied de la lettre, si on appelle m l'excédent du maximum autorisé sur la pension, il suffirait que le total $t + i$ du traitement de l'intéressé et des indemnités non réductibles dépasse m pour que le traitement

doive être diminué : il le serait de la quantité $(t + i - m) \frac{t}{t + i}$. Il paraît certain que ce n'est pas l'intention du projet. En tout cas, le principe doit être que les allocations de toute nature s'ajoutant soit au traitement d'activité, soit à celui du retraité, lorsque leur caractère est tel qu'elles ne supportent pas la retenue de 6 p. 100, doivent rester absolument en dehors, tant dans le calcul du maximum que dans le calcul de la réduction éventuelle.

2° D'autre part, l'alinéa 4 dispose que le supplément colonial n'entre pas en compte pour la détermination du maximum du cumul. Il est naturel que le traitement que le pensionné pourra toucher pour un emploi dans la métropole ne soit pas augmenté par le fait qu'il aura touché un supplément colonial à la fin de sa carrière; mais il devrait en être autrement, s'il continuait, après sa retraite, à servir aux colonies; il est utile que cela soit dit.

De l'ensemble des observations précédentes, il résulterait, pour les alinéas 3 et 4 de l'article 70, une rédaction analogue à la suivante :

« Dans tous les cas où la limite est dépassée, la réduction porte sur le traitement attaché à l'emploi et non sur la pension. Pour le calcul du dépassement éventuel, le maximum est fixé, pour l'ensemble du traitement ou de la solde et des émoluments ayant supporté la retenue de 6 p. 100 pendant la dernière année d'activité, conformément aux dispositions des articles 54 et 55; on en déduit seulement, s'il y a lieu, le supplément colonial, lorsque le pensionné sera pourvu d'un emploi dans la métropole.

» Le traitement du pensionné, à comparer au maximum et à réduire éventuellement, sera déterminé en observant de même les règles fixées par les articles 54 et 55 pour les retenues au profit de la Caisse des pensions. »

Le Comité décide de formuler une demande dans ce sens.

3° Cumul de deux pensions d'ancienneté (article 73).

Le cumul de deux pensions servies par l'Etat, les départements, les communes... est autorisé, comme par le passé, jusqu'à un maximum qui est fixé à 15.000 francs, alors que le maximum imposé par les retraites servies par la Caisse des pensions seule est de 18.000 francs.

Cette différence s'explique d'autant moins que, pour certains groupes de fonctionnaires, il est relativement facile d'acquiescer une pension supérieure à 15.000 francs; au contraire, le cumul de deux pensions ne peut conduire à des chiffres élevés que pour des services particulièrement prolongés ou particulièrement pénibles.

Le Comité décide de demander l'introduction du chiffre de 18.000 francs au premier alinéa de l'article 73.

4° Fonctionnaires en service détaché (article 13).

Aux termes de l'article 13, les fonctionnaires en service détaché supportent les retenues sur le « traitement d'activité afférent à leur grade et à leur classe », et leur pension est liquidée sur « la moyenne des traitements et émoluments » dont ils auraient

joui pendant les trois dernières années, s'ils avaient été rétribués directement par l'Etat.

Il y a antinomie entre les termes.

Le Comité, après discussion, décide de ne pas intervenir sur ce point.

Une autre discordance de rédaction a été relevée, entre l'article 13 d'une part, et d'autre part l'article 58 qui règle par quelle personne seraient versées les subventions de 9 p. 100 à la Caisse des retraites. L'opposition résulte du tableau suivant :

Un fonctionnaire peut être détaché (article 13) au service de :	LA SUBVENTION DE 9 p 100 DOIT ÊTRE PAYÉE (art. 58)	
	par l'employeur.	par le fonctionnaire.
Départements.....	Départements.....
Communes.....	Communes.....
Colonies.....	Colonies, pays de protectorat.....
Etablissements publics..	Etablissements publics..
Etablissements privés..	Etablissements privés Compagnies concessionnaires.
Gouvernements étrangers.....	Gouvernements étrangers.

Il y a évidemment lieu de rétablir pour ordre, à l'article 13, les pays de protectorat et les Compagnies concessionnaires qui ont été omis.

La question de savoir dans quelles conditions le Département des finances doit intervenir au sujet des demandes de mise en service détaché ne paraît pas pouvoir se poser au sujet du texte du projet de loi.

5° Questions diverses.

Une ou deux questions secondaires ont été soulevées. On peut se demander notamment si l'article 15, qui assure le remboursement des retenues versées par eux aux fonctionnaires qui quittent leur corps d'une manière anticipée, sera applicable obligatoirement et dans tous les cas. Cette obligation serait une cause importante de perte, par exemple si on devait l'imposer à un fonctionnaire arrêtant ses services après trente ans de versements et avant 60 ans d'âge.

Le Comité estime qu'une interprétation de ce genre n'est pas à redouter en pratique : sur ce point et sur ceux de même or-

dre, les dispositions générales de la loi seront, s'il y a lieu, développées par des instructions ministérielles; et c'est au sujet de celles-ci que les observations reçues pourront être utilisées.

IV. — RETARD A L'AVANCEMENT DU A LA GUERRE.

M. DARGENTON soumet au Comité quelques observations relatives au projet de loi sur le rappel d'ancienneté des fonctionnaires pour services de guerre.

Il signale que le texte de l'article 3 du projet de la loi « accordant aux fonctionnaires et candidats fonctionnaires mobilisés certains avantages de carrière », tel qu'il vient d'être adopté par la Chambre des députés, risque d'occasionner, dans son application, des anomalies contraires à l'esprit de la loi.

En faisant dépendre la date de nomination de toute une promotion d'ingénieurs de la situation exceptionnelle de l'un d'eux, on serait conduit, en effet, à ne pas respecter, pour l'échelonnement entre promotions de fonctionnaires, l'échelonnement normal de leur passage dans les écoles préparatoires.

Le Comité est d'avis de demander à l'Administration quelle application sera faite de cet article, s'il est voté par le Sénat, aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines nommés depuis 1914. Si le texte actuel conduit à des anomalies, il y aura lieu d'en poursuivre la modification par voie d'amendement, lors de la discussion au Sénat.

M. BERTHELOT attire l'attention sur le cas des ingénieurs, anciens polytechniciens, incorporés au cours des hostilités. Il signale que la situation de leurs camarades militaires est réglée par une loi du 7 juin 1921.

Il est entendu que des renseignements sur ces points seront demandés à l'Administration.

V. — MODIFICATION DES TITRES.

La question des titres fait l'objet d'une discussion à la suite de laquelle il est décidé que M. WATIER présentera une rédaction ferme à la prochaine séance, après entente avec M. DE POUYEVÈS, en ce qui concerne les mines.

VI. — INDEMNITÉS DE L'O. N. N.

M. MILLOT rappelle que M. Colson, président du P. C. M., a signalé à M. le Ministre des travaux publics la situation défavorisée dans laquelle se trouvaient les ingénieurs chargés des services de navigation, par le fait qu'ils ne touchaient, en général.

aucune indemnité, frais de contrôle ou allocations diverses, alors que la plupart des autres services des ponts et chaussées en sont dotés.

M. le Ministre a alors attiré l'attention du Conseil d'administration de l'Office national de la navigation sur la question, en lui demandant d'examiner la possibilité de rémunérer, par des indemnités appropriées, les services qui étaient rendus à l'Office par les ingénieurs de la navigation.

Après une étude poursuivie avec le concours de M. le président, de M. l'Inspecteur général Vidal et des divers services intéressés, le Conseil d'administration de l'Office vient d'arrêter l'état des indemnités à allouer, pour 1921, aux ingénieurs en chef et ingénieurs ordinaires des services de navigation qui collaborent avec l'Office national de la navigation.

Le Comité l'en remercie.

VII. — TOURNÉE ANNUELLE.

Le projet de tournée annuelle du P. C. M. en Alsace et dans la vallée du Rhin a été de nouveau examiné en fin de séance. Le camarade DETOELF a fait connaître quel serait l'emploi du temps de la semaine de tournée qui pourrait avoir lieu du 3 au 8 juillet. Le camarade JOURDAIN est chargé d'organiser les détails de la tournée au point de vue chemin de fer. Il est décidé qu'un avis sera adressé à tous les camarades pour leur demander de faire connaître s'ils se proposent, en principe, de participer à la tournée, de manière à pouvoir compter sur un nombre approximatif de voyageurs. Un engagement ferme, avec versement d'un acompte non remboursable en cas de dédit, sera ensuite demandé aux adhérents.

VIII. — ALLOCATION A M. LE CREURER, AGENT COMPTABLE.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que, conformément à l'usage, il y a lieu d'attribuer, pour 1921, une allocation de fin d'année à l'agent comptable de l'Association, M. Le Creurer. Il charge M. DARGENTON, trésorier de l'Association, d'examiner les précédents et de régler directement et sans retard la question, s'il n'y a qu'à suivre les errements passés.

La séance est levée à 19 h. 15.

Le Secrétaire,
DEGOVE.

Le Président,
C. COLSON.

Procès-verbal de la séance du 5 mai 1922.

Le Comité s'est réuni le 5 mai 1922, à 16 heures, à l'Ecole des ponts et chaussées.

Présents : MM. COLSON, président; WATIER, DEGOVE, BROQUAIRE, D'ARGENTON, VIDAL, MILLOT, PARENT, DEBÈS, JACQUET, LE BOURHIS.

Se sont excusés : MM. JOURDAIN, SALVANÉ; M. DETOEUF, retenu à Gênes, est absent.

M. LE CREURER assiste à la séance.

I. — TOURNÉE ANNUELLE.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître qu'en ce qui concerne la date prévue pour la tournée, une difficulté pourrait naître, du fait d'une visite assez semblable à celle que le P. C. M. organise, effectuée par l'Association des « Nautes » dans la semaine qui précède la période choisie par le Comité. Il faut consulter M. DETOEUF sur l'opportunité d'avancer ou de retarder.

M. MILLOT déclare qu'il doit conférer sur la question avec M. DETOEUF dès son retour de Gênes.

Il est décidé qu'une réunion du Comité aura lieu aussitôt que possible pour prendre une décision ferme sur l'organisation et la date de la tournée. Les camarades seraient immédiatement avisés, le cas échéant, des modifications de date qui entraîneraient l'obligation de procéder à une nouvelle consultation sur l'inscription provisoire.

M. DEBÈS a demandé par lettre à M. le Président s'il ne croyait pas possible de remettre en usage la courte tournée de printemps qu'organisait le P. C. M. avant la guerre; il lui semble que, cette année, l'Exposition coloniale de Marseille pourrait constituer un but de voyage très intéressant pour les camarades qui seraient heureux de profiter des facilités de circulation accordées pour une tournée officielle.

M. LE PRÉSIDENT estime qu'actuellement il serait difficile d'obtenir à deux reprises dans l'année, les facilités de circulation nécessaires.

II. — BONIFICATION D'ANCIENNETÉ POUR LES FONCTIONNAIRES MOBILISÉS.

M. D'ARGENTON fait connaître que la loi sur les bonifications d'ancienneté à accorder aux fonctionnaires mobilisés est dépo-

sée sur le bureau du Sénat, mais que le rapporteur n'est pas encore désigné. L'affaire est suivie avec diligence.

III. — LOI SUR LES PENSIONS.

La loi sur le nouveau régime des retraites des fonctionnaires civils et militaires a fait l'objet d'un rapport de M. le député Lugol, qui est déposé, mais n'est pas encore distribué. M. VIDAL, qui a examiné le projet de loi au nom du Comité, est chargé d'entretenir M. Lugol des questions qui ont été retenues comme susceptibles de faire l'objet d'amendements lors de l'exposé qu'il en a fait à la dernière séance.

IV. — INDEMNITÉS POUR LES TRAVAUX DE RECONSTRUCTION DANS LES RÉGIONS DÉVASTÉES.

M. PARENT fait connaître que le décret concernant les indemnités de travaux de reconstruction au personnel des régions dévastées est toujours aux finances. D'après les derniers renseignements, l'effet ne partirait que du 1^{er} janvier 1922 et ne s'appliquerait pas aux neuf départements limitrophes des dix départements dévastés.

V. — RETARD A L'AVANCEMENT DÙ A LA GUERRE.

M. DARGENTON signale que les ingénieurs susceptibles d'être promus à la seconde classe après deux années de grade protestent contre le report au mois de juillet de cet avancement, auquel ils pourraient avoir droit à dater du 16 avril.

La Direction du personnel, consultée, désire revenir désormais aux errements normaux d'avant-guerre et ne faire de promotions qu'en juillet. Il y a, d'ailleurs, là une question de crédit.

M. LE PRÉSIDENT et M. DARGENTON entretiendront de l'affaire M. le Directeur du personnel.

VI. — MODIFICATION DES TITRES.

Le Comité a entendu un exposé très documenté par M. WATIER, qui a fait état des nombreux renseignements fournis par M. DEBÈS et a repris la question dans son ensemble.

Un grand nombre de camarades se sont émus à juste titre des confusions auxquelles pouvait donner lieu, dans le public, et donnait lieu en fait trop fréquemment l'attribution du titre d'ingénieur à nos collaborateurs chargés du service des subdivisions. La question a fait l'objet d'un large débat à l'Assemblée générale, et tous les camarades présents, ainsi que le

Comité, ont été unanimes à reconnaître qu'il était indispensable de prendre des mesures pour éviter des confusions qui pouvaient présenter de très sérieux inconvénients, tant au point de vue du prestige des corps des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, qu'à celui de l'autorité morale et effective des ingénieurs placés à la tête des arrondissements des services des ponts et chaussées ou des sous-arrondissements minéralogiques.

Le Comité a délibéré sur la question et entendu le résultat de la consultation adressée personnellement par M. DEBÈS à tous les chefs de service et, par leur intermédiaire, aux ingénieurs d'arrondissement. Il a été reçu 90 réponses sur 140 chefs de service interrogés.

Le Comité n'a pas cru devoir s'opposer, en 1920, à l'attribution du titre d'ingénieur au corps des conducteurs. Il a reconnu que ce titre d'ingénieur se répand de plus en plus largement parmi les techniciens, de telle sorte que la plupart des représentants d'entreprises se parent, sans aucun diplôme, de cette dénomination. Les subdivisionnaires pouvaient se croire en état d'infériorité morale en conservant le titre de conducteur des ponts et chaussées qu'ils considéraient, à tort selon nous, comme moins brillant que celui d'ingénieur pris si souvent aujourd'hui par des techniciens subalternes, sans aucune garantie de réelle compétence technique. Il y a une situation acquise, et la grande majorité du Comité estime qu'il n'y a pas lieu, dans cette situation, de tenter de revenir en arrière et d'essayer de faire enlever à nos collaborateurs le titre d'ingénieur.

Par contre, le Comité est unanime à reconnaître qu'il faut assurer une démarcation aussi nette que possible entre les corps des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines et le corps nouveau des ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

En réalité, ce qui importe et fait notre prestige, ce n'est pas le titre d'ingénieur, que tous les techniciens finiront par porter chez nous comme c'est le cas depuis longtemps chez les Anglo-Saxons; ce sont les titres d'ingénieur des ponts et chaussées et d'ingénieur des mines, consacrés par une longue et glorieuse tradition. C'est là-dessus que doit porter la distinction et, pour la conserver, il faut supprimer les mots : « service des mines » ou « service des ponts et chaussées », dont on fait suivre actuellement la désignation des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, car la terminologie actuelle, trop longue, conduit à une abréviation rapprochant les mots : « ingénieur » et « ponts et chaussées » ou « mines ». La suppression en question est d'ailleurs rationnelle, car les ponts et chaussées ne constituent pas un service spécial, mais un corps d'ingénieurs affectés à des services très divers.

Pour le même motif, il n'y a pas lieu de retenir les propositions tendant à établir, comme quelques-uns en ont eu l'idée, les

titres, d'ailleurs rationnels, d'ingénieur-conducteur des ponts et chaussées et d'ingénieur-contrôleur des mines, car les mots fondamentaux de conducteur et contrôleur disparaîtraient probablement assez vite.

D'autre part, le titre d'ingénieur des travaux publics de l'Etat est long à écrire et à prononcer; il a semblé à quelques camarades qu'il serait convenable d'alléger et de raccourcir ce titre, en adoptant la dénomination d' « ingénieur des travaux publics », qui paraît susceptible d'entrer dans le langage courant comme l'a fait notre titre de « ponts et chaussées ».

Le Comité, du seul point de vue de ses intérêts professionnels, n'aurait pas eu d'objection contre ce dernier parti, mais il faut compter avec l'opposition possible de l'école spéciale des travaux publics, qui a déjà adopté et fait reconnaître par l'Etat le titre proposé. Il faudrait alors que cette école délivrât désormais un diplôme d'ingénieur civil des travaux publics, dont les titulaires seraient aux ingénieurs des travaux publics ce que sont les ingénieurs civils des mines vis-à-vis des ingénieurs des mines, et qu'elle consentît à distinguer ainsi nettement ses élèves des subdivisionnaires, pour éviter une confusion que ni les uns ni les autres n'ont intérêt à voir se produire.

Mais le Comité ne croit pas qu'il y ait lieu de subordonner la réforme qu'il propose à une mesure qui compliquerait encore la solution du problème. C'est pourquoi il estime qu'il faut se borner à demander à l'Administration supérieure la suppression pure et simple des mots « service des mines » et « service des ponts et chaussées » après la désignation : « ingénieur des travaux publics de l'Etat » (1).

Quant au titre de principal demandé pour les plus anciens ingénieurs des travaux publics de l'Etat, il ne saurait être admis, car il pourrait amener dans le public l'idée d'une subordination de l'ingénieur des ponts et chaussées sans qualificatif à l'ingénieur principal des travaux publics de l'Etat.

D'un autre côté, l'adjectif « ordinaire » ajouté au titre des ingénieurs d'arrondissement a une signification qui échappe complètement au public. Il n'a d'ailleurs plus aucune raison d'être, puisque nos cadres ne comportent plus d'ingénieurs en service extraordinaire. Le Comité est donc d'avis de demander la suppression de cet adjectif.

Le titre d' « ingénieur principal des ponts et chaussées » a été suggéré; mais il laisserait vacant le titre d' « ingénieur des ponts et chaussées », qui pourrait être alors réclamé par les subdivisionnaires.

(1) Sur ce point, il n'y a pas eu unanimité, M. DEBÈS insistant pour la suppression des mots « de l'Etat ».

C'est pourquoi, faute de dénomination plus satisfaisante, la proposition faite à l'Assemblée générale, basée sur l'analogie avec ce qui se passe dans les grands réseaux de chemins de fer, d'ajouter à la désignation du titre « ingénieur des ponts et chaussées ou des mines » celle de la fonction : « chef d'arrondissement » pour les ponts et chaussées, et « chef de sous-arrondissement minéralogique » pour les mines, est reprise par le Comité. Dans les services fusionnés, notamment, où le public est habitué aux trois catégories d'agents-voyers : cantonal, d'arrondissement et en chef, on aurait aussi trois catégories d'ingénieurs nettement tranchées : l'ingénieur des travaux publics de l'Etat, subdivisionnaire, à la base; au-dessus, l'ingénieur des ponts et chaussées, chef d'arrondissement, l'un et l'autre sous l'autorité générale de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Le Comité n'a pas retenu la proposition consistant à faire suivre le titre d' « ingénieur en chef des ponts et chaussées » de la désignation de la fonction « directeur de tel service », qui n'ajouterait rien au prestige acquis par le titre actuel.

En résumé, le Comité a adopté les conclusions suivantes :

Pour les subdivisionnaires, « ingénieur et ingénieur-adjoint des travaux publics de l'Etat », sans autre désignation.

Pour notre corps : suppression du qualificatif « ordinaire » pour les ingénieurs, avec la désignation de la fonction « chef d'arrondissement » pour les ponts et chaussées, et « chef de l'arrondissement minéralogique » pour les mines; aucun changement pour les ingénieurs en chef et les inspecteurs généraux. Le sous-arrondissement minéralogique actuel prendrait aussi le nom d'*arrondissement* et l'arrondissement actuel celui de *region minéralogique*, mieux en rapport avec son étendue.

Les modèles d'imprimés réglementaires devraient être modifiés conformément aux conclusions qui précèdent.

La séance est levée à 18 h. 45.

Le Secrétaire adjoint,
BROU AIRE.

Le Président.
C. COLSON.

Procès-verbal de la séance du 19 mai 1922.

Le Comité s'est réuni le 19 mai 1922, à 17 h. 30, à l'École des ponts et chaussées.

Présents : MM. COLSON, président; WATIER, DEGOVE, DARGENTON, VIDAL, PARENT, MILLOT, DETOËUF, JOURDAIN, SALVANÉ et HUCHÉ.

Excusés : MM. DE PONTEVÈS, BROQUAIRE, LE BOURHIS et JACQUET.

M. LE CREURER assiste à la séance.

I. — LOI SUR LES PENSIONS CIVILES.

M. VIDAL fait connaître qu'il s'est mis d'accord avec M. LONJOUX pour tâcher de faire aboutir les amendements dont la nécessité a été reconnue à la dernière réunion. Il a déjà fait des tentatives pour en entretenir M. LUGOL, rapporteur à la Chambre, et le verra dès qu'il sera rentré à Paris.

II. — HONORAIRES.

Le Ministre des finances a informé le Ministre des travaux publics qu'après nouvelle étude, il ne peut accepter les propositions qui lui ont été soumises et que, d'ailleurs, il saisit de la question le ministère de l'intérieur qui a le contrôle du budget des communes.

Le Comité, tout en regrettant cette décision, estime qu'en ce moment tout l'effort doit porter sur le relèvement des traitements et qu'il n'y a pas lieu, quant à présent, d'insister pour obtenir la majoration du taux des honoraires.

III. — RETARD A L'AVANCEMENT DÛ A LA GUERRE.

A la suite de la dernière séance du Comité, M. LE PRÉSIDENT et M. DARGENTON ont fait des démarches auprès de l'Administration, afin de déterminer les répercussions qu'aurait sur le tableau d'ancienneté des ingénieurs l'application de la loi, si elle était votée par le Sénat telle qu'elle est sortie des délibérations de la Chambre.

L'attention a porté spécialement sur l'article 3 ainsi libellé :

« Sont admis également à réclamer le bénéfice de leurs services militaires de guerre :

» 1° Les fonctionnaires qui, au moment de la mobilisation,

étaient en disponibilité ou en congé sans solde et auront été réintégrés dans le délai fixé à l'article 1^{er};

» 2° Les fonctionnaires qui, au moment de la mobilisation, étaient soit classés par un jury d'examen, soit classés sur une liste définitivement arrêtée, soit admis à un stage ou à un intérim ouvrant des droits ou donnant des titres à un emploi administratif, et qui ont eu leur nomination retardée par suite de l'accomplissement de leurs obligations militaires;

» 3° Les fonctionnaires qui étaient ou allaient être admis, lors de la mobilisation, comme élèves des écoles dont le classement de sortie ouvre normalement l'accès de la carrière dans laquelle ils sont entrés ultérieurement.

» En outre, en ce qui concerne ces deux dernières catégories de fonctionnaires, leur nomination prendra date du jour où a été nommé le candidat le plus favorisé parmi ceux qui ont été classés, admis ou inscrits en même temps qu'eux. »

Le dernier paragraphe, en faisant dépendre la date de nomination des ingénieurs d'une certaine promotion de la situation exceptionnelle d'un de leurs collègues, risque d'occasionner, dans son application, des anomalies contraires à l'esprit de la loi.

Pour éviter ces anomalies éventuelles, le dernier paragraphe de l'article 3 pourrait être amendé dans le sens suivant :

« Ces fonctionnaires prendront rang du jour où ils auraient été normalement nommés si la guerre n'avait pas eu lieu. »

Le Comité décide qu'il convient d'agir près de la Commission compétente du Sénat, de faire présenter, s'il y a lieu, un amendement et de se concerter avec l'Administration pour qu'elle le soutienne.

IV. — PROMOTION A LA DEUXIÈME CLASSE DES INGÉNIEURS NOMMÉS DEPUIS LA GUERRE.

Une démarche a été faite près de l'Administration pour signaler le cas des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines dont la nomination à la troisième classe, retardée de plusieurs années par la guerre, n'a eu lieu qu'en 1920, et pour demander que leur promotion à la seconde classe soit faite en 1922, à la date d'expiration de leur minimum d'ancienneté de deux ans, en rappelant que la même mesure a été prise, en 1921, pour les ingénieurs des ponts et chaussées nommés en 1919.

V. — TOURNÉE ANNUELLE.

M. DITTOUF soumet au Comité le programme qu'il a élaboré et signale en même temps les difficultés qu'il a rencontrées pour

loger dans les pays occupés le grand nombre d'adhérents qui prennent part à la tournée. Une enquête va être faite auprès des autorités civiles et militaires, pour essayer d'obtenir les logements nécessaires. Les dispositions définitives concernant la tournée seront prises d'après les réponses obtenues.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture de lettres demandant que la date de la tournée soit modifiée pour éviter la coïncidence avec d'autres réunions.

Le Comité reconnaît que les changements demandés sont rendus impossibles par diverses considérations d'ordre général ou local. La conciliation de la date adoptée avec les convenances des ingénieurs de toutes les catégories, qui diffèrent notablement, est malheureusement impossible à réaliser.

La séance est levée à 18 h. 30.

Le Secrétaire,
DEGOVE.

Le Président,
C. COLSON.

III

Lettre du Président de l'Association au Ministre des Travaux publics au sujet de la question des titres.

Paris, le 22 mai 1922.

Monsieur le Ministre,

J'ai déjà eu l'honneur de vous entretenir des préoccupations qu'ont fait naître, chez beaucoup de nos camarades, les confusions qui se produisent depuis que le titre d'ingénieur a été donné à leurs collaborateurs, les anciens sous-ingénieurs, conducteurs et contrôleurs des ponts et chaussées et des mines. Notre comité, après en avoir délibéré à plusieurs reprises, croit devoir vous soumettre des propositions qui, sans remédier entièrement aux difficultés actuelles, lui paraissent de nature à les atténuer notablement.

Avant de vous les exposer, je tiens à vous rappeler, Monsieur le Ministre, que, si nous vous prions de prendre des mesures pour sauvegarder le prestige des ingénieurs des ponts et des mines et pour maintenir la discipline nécessaire dans vos services, ce n'est nullement dans un esprit d'hostilité ou d'exclusivisme vis-à-vis de collaborateurs dont nous apprécions hautement le concours. A toute époque, sur ce point, notre association a multiplié les preuves de son esprit large et démocratique. Lorsque la loi du 24 décembre 1907 a considérablement élargi les voies par lesquelles les conducteurs et contrôleurs pouvaient accéder au grade d'ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, non seulement notre association ne s'y est pas opposée, mais elle a prêté un concours efficace à l'adoption de cette loi.

Quand, plus tard, les sous-ingénieurs, contrôleurs et conducteurs ont demandé à prendre le titre d'ingénieurs subdivisionnaires des ponts et chaussées ou des mines, nous avons combattu cette modification, sachant bien que l'adjectif *subdivisionnaire*, allongeant ce titre, disparaîtrait bien vite comme l'adjectif *ordinaire* l'a fait dans le titre donné habituellement aux ingénieurs des deux corps, et qu'ainsi s'établirait une confusion très nuisible au maintien de la hiérarchie.

Mais ensuite, quand l'idée a été mise en avant de donner le titre l'ingénieur à nos collaborateurs, avec une dénomination nouvelle, qui paraissait devoir prévenir cette confusion, notre comité n'y a fait aucune objection, comme cela résulte des procès-verbaux de ses séances des 25 avril et 18 mai 1920 et, à la première assemblée générale de notre association qui a suivi le changement, la question n'a même pas été soulevée.

Malheureusement, l'expérience a prouvé depuis lors que les inconvénients que nous avions crus très atténués par le titre adopté se manifestaient, sinon à Paris, du moins en province, et que l'autorité et le prestige de l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ou des mines se trouvaient atteints par des confusions trop fréquentes avec ses subordonnés. Nos camarades nous en ont cité des exemples nombreux dans les services qui ont des rapports fréquents avec le public, tels que les services ordinaires, vicinaux, hydrauliques, etc.

En effet, rien n'établit, à première vue, qu'un ingénieur des travaux publics de l'Etat soit subordonné à un ingénieur des ponts et chaussées ou des mines. D'autre part, pour distinguer parmi les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, ceux qui, issus de deux concours différents, sont affectés les uns aux ponts et chaussées, les autres aux mines, on fait suivre leur titre d'une spécification entre parenthèses (service des ponts et chaussées ou service des mines), de telle sorte que l'oubli de quelques mots et de deux signes suffit pour les faire confondre avec les ingénieurs de nos corps.

Néanmoins, après mûre réflexion, nous ne croyons pas devoir vous demander, Monsieur le Ministre, de faire modifier le titre d'ingénieur des travaux publics de l'Etat, consacré par décret. Le titre d'ingénieur est aujourd'hui pris librement par tous les techniciens, si médiocres soient-ils comme instruction et quelle que soit leur situation. Nos collaborateurs le préfèrent, à tort selon nous, à celui de conducteur des ponts et chaussées, honoré par un long passé de bons et loyaux services rendus à l'Etat; nous ne le leur contestons pas plus que la mention « des travaux publics de l'Etat », qui lui fait suite pour eux.

Mais il nous paraît absolument nécessaire de modifier les modèles d'imprimés, les instructions sur la tenue des bureaux, ainsi que les affiches et inscriptions de toute nature, de manière à mettre bien en relief les situations respectives.

D'abord nous vous demanderons de vouloir bien faire supprimer, dans le titre des ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, l'adjectif *ordinaire* qui, dans une administration où tout le monde est maintenant ingénieur, paraît impliquer une position subalterne. Puis, pour la même raison, nous vous prions instamment de ne pas accueillir les demandes tendant à ajouter le mot *principal* au titre des ingénieurs des travaux publics de l'Etat des classes les plus élevées, titre qui semblerait leur donner la prééminence sur les ingénieurs portant un autre titre, mais sans qualificatif.

En second lieu, nous croyons indispensable d'indiquer partout, à la suite du titre de l'ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, sa situation de *chef d'un service*. Dans le service ordinaire des ponts et chaussées et dans le service vicinal, la circonscription porte le nom d'arrondissement et se rapproche souvent, comme étendue, d'un ou deux arrondissements territoriaux. Dans les services maritimes ou de navigation, le même terme est en usage, pour des circonscriptions géographiquement très différentes. Il suffirait de généraliser l'emploi de ce terme pour pouvoir faire suivre les mots *ingénieur des ponts et chaussées*, soit en tête des rapports ou papiers, soit avant la signature, soit dans toute inscription ou document, des mots *chef d'arrondissement*. Par contre, les mots *ingénieurs des travaux publics de l'Etat* devraient être toujours suivis du mot *subdivisionnaire* ou d'une indication équivalente et, partout où l'on ne voudrait pas employer une dénomination aussi longue, on écrirait simplement *ingénieur subdivisionnaire*.

Les confusions signalées plus haut sont moins à craindre dans les mines, où les ingénieurs ont surtout affaire à des industriels trop renseignés pour les commettre. Néanmoins, il paraît rationnel d'y appliquer la même mesure. Il est vrai que le mot *arrondissement* est affecté aujourd'hui à la désignation de la circonscription à la tête de laquelle est un ingénieur en chef, celle de l'ingénieur ordinaire, qui comprend souvent plusieurs départements, s'appelant *sous-arrondissement*. Il suffirait, pour rétablir l'harmonie, de donner à cette dernière le nom d'*arrondissement minéralogique* et de désigner l'arrondissement actuel par le mot *région minéralogique*, qui jusqu'ici n'a pas d'emploi dans nos services.

Enfin, l'indication *service des ponts et chaussées et service des mines* ne devrait plus figurer dans le titre des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, qu'elle allonge démesurément et rapproche de celui des ingénieurs des deux corps. Sans doute à l'annuaire, au *Journal officiel*, les tableaux et les groupes de nominations devraient être distingués

par le titre du service auquel ils se rapportent; mais le nom de chaque agent promu, déplacé ou mentionné individuellement ne serait plus suivi que des mots *ingénieur des travaux publics de l'Etat*.

Ce n'est pas sans quelque confusion. Monsieur le Ministre, que nous vous présentons cette requête. Nous avons tenu à honneur, jusqu'ici, de rester absolument étrangers à la course perpétuelle aux titres ronflants qui a jeté quelque ridicule sur tant de corps de fonctionnaires, notamment au ministère des travaux publics. Aujourd'hui encore, nous ne voulons rien ajouter à celui que nous sommes fiers de porter. Mais l'expérience nous a obligés à reconnaître que les mots, comme les signes extérieurs, ne sont pas dénués d'importance ou point de vue de l'autorité nécessaire à la bonne marche du service et qu'on induit le public et ses représentants dans des erreurs entraînant parfois certaines conséquences, en laissant planer des doutes sur la situation respective des fonctionnaires à qui ils s'adressent.

C'est pourquoi le Comité de notre Association, se conformant à des vœux formulés avec instance par un très grand nombre de nos camarades à la dernière Assemblée générale et dans des communications postérieures, prend la liberté d'insister vivement auprès de vous pour que les demandes extrêmement modérées, formulées ci-dessus, reçoivent satisfaction. Nous avons eu soin d'en écarter tout ce qui aurait pu désobliger des collaborateurs avec lesquels nous avons toujours entretenu les meilleures relations. Beaucoup d'entre nous sortent de leurs rangs: ils sont au moins aussi énergiques que ceux d'une autre origine pour ne pas laisser entamer ni l'autorité nécessaire à la bonne marche du service, ni le prestige et la situation qu'ils ont conquis laborieusement. La seule objection formulée contre nos propositions, c'est que leur modestie même peut faire douter de l'efficacité des mesures proposées. Nous croyons, néanmoins, que ces mesures, appliquées d'une manière absolument générale, suffiraient pour éviter dans l'avenir des confusions qui deviennent trop fréquentes et c'est dans cet espoir que nous ne demandons pas davantage.

Le Président,
C. COLSON.

IV

Divers

AVIS IMPORTANT.

Recouvrement des cotisations.

Le Président du Comité du P. C. M. a l'honneur de prier à nouveau les membres de l'Association qui n'ont pas encore acquitté leur cotisation, pour l'année sociale 1921-1922, d'en adresser le montant, le plus tôt possible, à notre agent comptable, M. LE CREURER, 117, rue Notre-Dame-des-Champs, à Paris (6^e). La manière la plus simple et la plus économique est de faire le versement dans un bureau de poste au compte de chèques postaux Paris n° 251-37, ouvert au nom de M. LE CREURER.

La cotisation annuelle est, conformément aux dispositions de l'article 15 des statuts approuvés par l'Assemblée générale du 13 octobre 1919 :

De 30 francs pour les *inspecteurs généraux et les ingénieurs en chef*;

De 20 francs pour les *ingénieurs ordinaires*;

Et de 10 francs pour les *élèves ingénieurs*.

Pour les *inspecteurs généraux et les ingénieurs en chef en retraite*, la cotisation est de 15 francs et pour les *ingénieurs ordinaires en retraite*, la cotisation est de 10 francs.

La cotisation est fixée d'après le grade du sociétaire au 1^{er} novembre 1921, date du commencement de l'année sociale.

Cette cotisation peut être rédimée par le versement d'une somme de 300 francs en une seule fois, ou par quatre versements annuels de 100 francs effectués pendant quatre années consécutives.

Les membres qui rachètent leurs cotisations par une somme de 500 francs reçoivent le titre de membre bienfaiteur.

Les camarades sont invités à répondre d'urgence à cet appel, afin d'éviter les frais de recouvrement par le service des postes.

La présentation des quittances par la poste aura lieu, sans autre avis, à partir du 15 juillet.

Les cotisations qui ne seront pas acquittées à cette date seront majorées des frais divers de recouvrement, qui s'élèvent à 2 francs.

Vente de publications périodiques de 1921.

Le P. C. M. pourrait encore disposer des collections ci-après de l'année 1921 :

	Prix
<i>Correspondant</i>	10 »
<i>Economiste français</i>	8 »
<i>Femina</i>	5 »
<i>Miroir des modes</i>	4 »
<i>Les Modes</i>	5 »
<i>Revue politique et littéraire (Revue bleue)</i>	5 »
<i>Revue des Deux-Mondes</i>	15 »
<i>Revue de Paris</i>	13 »
<i>Strand</i>	8 »

Les frais de port sont à la charge des bénéficiaires.

Prière d'adresser les demandes à M. LE CREURER, agent comptable du P. C. M., 117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (6^e).

Le Gerant : M. LE CREURER,
117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (6^e)