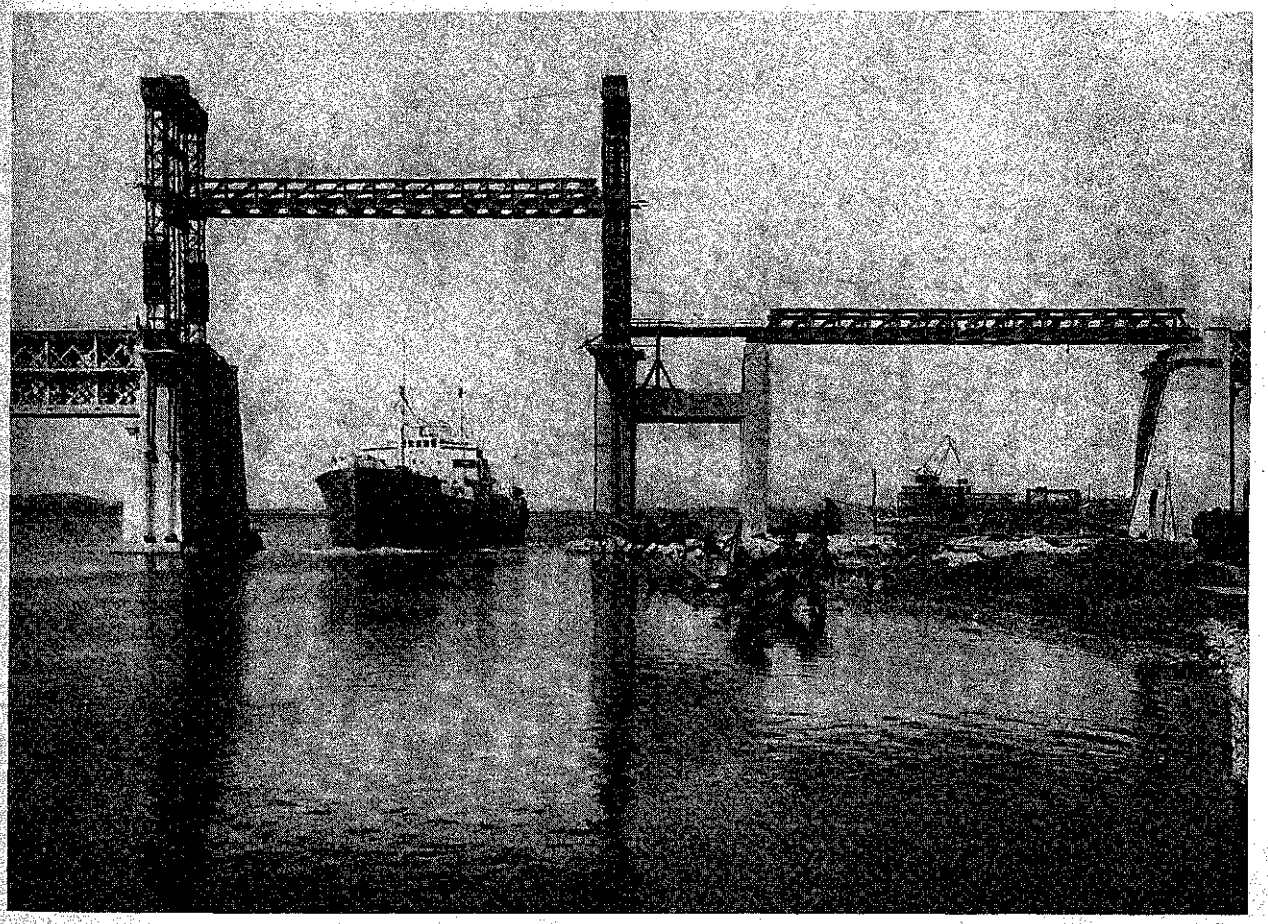
XXXXVe ANNÉE. — SÉRIE C. — N° 2. MENSUEL FÉVRIER 1948

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES & DES MINES

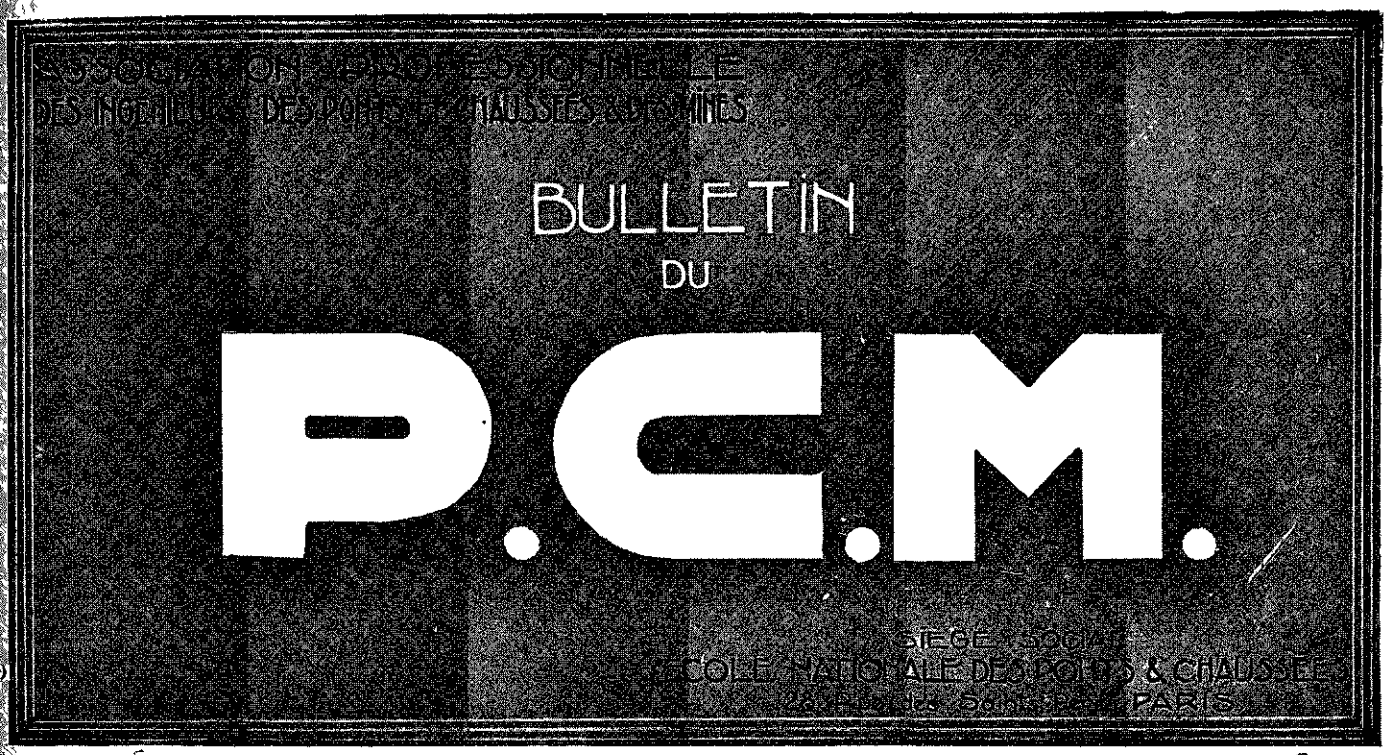
BULLETIN DU P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSÉES
28 Rue des Saints Pères PARIS



LE VIADUC DE CARONTE (Ligne de Miramas à l'Estaque) : remplacement du pont tournant détruit par une travée levante.

XXXXVe ANNÉE. — SÉRIE C. — N° 2 MENSUEL FÉVRIER 1948



Service Publicité : J. Arnaud, 40, rue Louis Blanc, Paris 10e. — Tél. : Nord 18-35

SOMMAIRE

Assemblée Générale ordinaire de 1948

Convocation

Le Comité d'Administration du P.C.M. informe les Camarades que l'Assemblée Générale Ordinaire de 1948, prévue par l'article 20 des statuts de l'Association, aura lieu le dimanche 14 mars 1948 à *Quatorze heures précises,* dans un amphithéâtre de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 28 rue des Saints-Pères, à Paris (7°).

L'ordre du jour est le suivant :

— Rapport moral du Président,
— Rapport financier du Trésorier,
— Renouvellement du tiers sortant du Comité,
— Questions diverses.

Tous les membres du P.C.M. sont priés d'assister à cette Assemblée, pour laquelle *il ne sera pas envoyé d'autre convocation que la présente.*

***

Elections

Section Ponts et Chaussées

Aux termes de l'article 10 des statuts, il doit être procédé, pour la Section Ponts et Chaussées, à l'élection de :

— *4 Délégués Généraux,* en remplacement de MM. Aubriot, Genet, Macarez et Olivesi ;

— *5 Délégués de Groupe,* en remplacement de MM. Cachera, Guerbigny, Issarte, Jacquinot et Vauthier, Délégués respectivement des Groupes d'Orléans, Afrique du Nord et Nancy.

De plus, c'est par erreur que, en raison de la création des Sections Ponts et Chaussées et Mines, il n'a été procédé, en 1947, au remplacement que de 3 Délégués Généraux, sur 4 sortants; il convient donc d'élire un Délégué Général supplémentaire, qui pourra être *en activité de service ou non, mais ne pourra pas être un retraité.*

Les élections porteront donc en 1948 sur :

— 5 Délégués Généraux, dont deux au moins résidant à Paris ;

— 5 Délégués de Groupe, dont deux pour le Groupe de Paris et un pour chacun des Groupes d'Orléans, Afrique du Nord et Nancy.

Section Mines

Aux termes de l'article 10 des statuts, *deux membres en activité de service* du Sous-Comité de la Section Mines doivent être renouvelés en 1948 : le sort a désigné, pour ce renouvellement, MM. Bouillot et Dontot.

Dispositions générales

Le délai fixé pour le dépôt des candidatures est reporté au 10 février 1948 ; les Camarades trouveront dans le Bulletin du P.C.M. de mars prochain la liste des candidatures reçues pour l'élection de :

— 5 Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées ;

— 2 Délégués du Groupe de Paris de la même Section ;

— 2 Délégués de la Section Mines,

les Groupes d'Orléans, Afrique du Nord et Nancy devant, avant le 14 mars 1948, procéder directement à l'élection d'un Délégué par Groupe.

Pour l'élection :

1°. — Des 5 Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées ;

2°. — 2 Délégués du Groupe de Paris de la même Section ;

3°. — 2 Délégués de la Section Mines,

les Camarades intéressés sont invités :

— soit à adresser leur bulletin de vote par la Poste, de manière que ledit bulletin parvienne au Secrétariat du P.C.M. 28 rue des Saints-Pères, à Paris (7°), avant l'ouverture de l'Assemblée Générale ;

— soit à déposer ledit bulletin de vote sur le bureau du Comité avant l'ouverture de la dite Assemblée Générale.

Quel que soit le mode de remise adopté, il est rappelé que le bulletin de vote doit être placé sous double enveloppe : la première enveloppe renferme uniquement le bulletin de vote et ne doit porter aucune indication autre que celle de l'Association du P.C.M., de la nature et de la date des élections ; cette première enveloppe doit être placée dans une seconde enveloppe d'expédition au Secrétariat du P.C.M., sur laquelle chaque Camarade devra inscrire son nom, son prénom, sa résidence, son grade et sa signature.

Aucun autre papier ne doit être inséré dans la première ni dans la seconde enveloppe. Toutefois, le bulletin de vote pour les Délégués du Groupe de Paris pourra être mis dans la même enveloppe d'expédition que celui des Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées, chaque bulletin étant cependant mis dans une enveloppe spéciale close, avec indication de la nature de l'élection.

Il est rappelé que participent à ces élections tous les Camarades :

— faisant partie du P.C.M. et appartenant au Corps des Ponts et Chausées, pour l'élection des 5 Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées ;

— faisant partie du P.C.M., appartenant au Corps des Ponts et Chaussées, mais résidant seulement dans les départements d'Eure-et-Loir, Seine, Seine-et-Marne et Seine-et-Oise pour l'élection de 2 Délégués du Groupe de Paris de la Section Ponts et Chauséses ;

— faisant partie du P.C.M. et appartenant au Corps des Mines pour l'élection de deux Délégués à la Section Mines.

N. B. — *Tous les Délégués sus-indiqués comme Délégués sortants sont rééligibles.*

***

Dîner du P. C. M.

Continuant la tradition d'avant-guerre reprise l'an dernier, le P.C.M organise, à l'occasion de son Assemblée Générale Ordinaire de 1948, un dîner.

Ce dîner aura lieu à la Maison des Mines et des Ponts et Chaussées, 270, rue Saint-Jacques, à Paris (5e), le dimanche 14 mars 1948, à 20 heures, sous la présidence probable de MM. les Ministres des Travaux Publics et des Transports et de l'Industrie et du Commerce. Tenue de ville.

Le prix du dîner est de 500 frs, vins et service compris.

Les adhésions au dîner devront parvenir au Secrétariat du P.C.M. le 5 mars 1948 au plus tard. Elles seront obligatoirement accompagnées du prix du dîner :

— soit en espèces ;

— soit en chèque bancaire barré, au nom de M. Delayre, Secrétaire Administratif du P.C.M., 28, rue Madame à Paris (6e) ;

— soit en chèque postal sur le compte 6098. 77-Paris, au nom de M. Delayre, Secrétaire Administratif du P.C.M., 28, rue Madame, à Paris (6e).

Chaque convive recevra une carte d'admission qui sera exigée pour l'entrée au restaurant où aura lieu le dîner.

***

Tournées du P. C. M.

Suivant également les traditions d'avant-guerre, reprises l'an dernier, le P.C.M. organise pour 1948 deux tournées.

1°) Tournée Région Parisienne.

La première tournée aura lieu la veille de l'Assemblée Générale Ordinaire de 1948, c'est-à-dire le samedi 13 mars prochain, avec le programme suivant :

— départ du Ministère des Travaux Publics, 244, boulevard Saint-Germain, à Paris, par autobus spéciaux, à 14 heures précises ;

— visite des travaux de construction du passage souterrain de la Croix-de-Berny ;

— visite de la station d'essai à 400.000 volts de Chevilly (exposé par M. Ailleret, Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées) ;

— visite de la centrale électrique thermique d'Arrighi (Vitry-Sud) ;

— retour au Ministère des Travaux Publics vers 19 heures.

Le prix de la tournée est de 70 francs.

Les adhésions à cette tournée devront parvenir au Secrétariat du P.C.M., avec le prix de la tournée, pour le 5 mars 1948, dans les conditions sus-indiquées pour le dîner. Chaque participant recevra une carte d'admission, qui sera exigée pour l'accès à l'autobus.

2°) Tournée Sarre, Palatinat, Ruhr, Luxembourg.

Avec le souci de la rendre aussi intéressante pour le Corps des Mines que pour celui des Ponts et Chaussées, l'étude se poursuit en vue de l'organisation d'une tournée de plusieurs jours (probablement sept), qui aurait lieu à mi-juin prochain ; cette tournée pourrait avoir pour objectifs : la Sarre, le Palatinat, la Ruhr, le Grand Duché de Luxembourg. Toutes indications utiles seront données en temps voulu pour cette dernière tournée ; mais il est possible, dès à présent de fixer les points suivants compte-tenu des circonstances actuelles :

— limitation des adhérents à une quarantaine de personnes ;

— prix approximatif de la tournée 6.500 frs, non compris les parcours en chemin de fer Paris-Metz-Paris, ni les frais de passeports et visas de ceux-ci.

En vue de fixer les idées sur le succès à espérer de cette tournée et sans que cela constitue un engagement de part et d'autre, il est demandé aux Sociétaires désirant y participer de se faire connaître au Secrétariat du P.C.M. avant le 15 février 1948, en indiquant les personnes susceptibles de les accompagner éventuellement.

N. B. — Il est rappelé que, conformément à l'article 30 du Règlement Intérieur du P.C.M., les Sociétaires peuvent, sous leur responsabilité et à leurs frais, se faire accompagner par leur famille (femme, enfants, petits-enfants) dans les tournées du P.C.M.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Lundi 8 Décembre 1947

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le lundi 8 décembre 1947, au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. BRINGER Président.

Etaient présents : MM. ARRIBEHAUTE, BRINGER, CACHERA, CASSARD, CONCHE, COURBON, DAUVERGNE, DOLLET, DORCHE, DUMARD, DURAND-DUBIEF, GENET, GUERBIGNY, LE BESNERAIS, LEPRINCE-RINGUET, LORIFERNE, MORISSON et SAMUEL-LAJEUNESSE.

Absents excusés : MM. AUBRIOT, COR, COUTEAUD, DUBROCA, ISSARTE, RENOUX, ROQUES et VAUTHIER.

Assistaient à la séance : MM. BUTEAU, Louis MARTIN et VIEILLARD.

La séance est ouverte à 9 heures 55.

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

Sous réserve de quelques rectifications d'erreurs matérielles, le Comité adopte le texte qui lui est proposé pour le procès-verbal de la séance qu'il a tenue le 27 octobre dernier.

2°) COMMISSIONS ADMINISTRATIVES PARITAIRES.

Le Président fait connaître que, en raison des difficultés inhérentes à l'organisation des Commissions Administratives Paritaires pour certains corps techniques bénéficiant des dispositions de l'article 2 de la Loi du 19 octobre 1946, (les Commissions Ingénieurs des T.P.E. et Adjoints Techniques, par exemple, ne comprendraient en l'état actuel des statuts que 4 membres chacune pour administrer des effectifs très nombreux), leur constitution pour le personnel des Travaux Publics ne paraît pas devoir être immédiate.

Après échange de vues et compte tenu, en particulier, des mouvements à intervenir au début de 1948 et susceptibles de modifier la situation de certains Camarades précédemment désignés, le Comité décide, dans ces conditions, de ne pas considérer comme définitive sa décision du 27 octobre 1947 arrêtant la liste des candidats à proposer comme représentants du personnel au sein de la Commission Administrative paritaire du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

3°) RECLASSEMENT.

Le Président propose au Comité, qui adopte cette proposition, de remercier M. Bernard RENAUD, Directeur du Personnel au Ministère des Travaux Publics, pour la compétence et l'énergie avec lesquelles il a défendu la cause de nos Corps, à l'occasion du reclassement de la Fonction Publique.

Il expose la situation actuelle de la question les coefficients donnés par la Direction du Personnel comme étant ceux admis le 3 décembre 1947 en Conseil de Cabinet sont les suivants (compte tenu des classes exceptionnelles) :

— Ingénieurs des T.P.E. : 225-450 avec une classe exceptionnelle à 475 (15 % de l'effectif total) ;

— Ingénieurs Ordinaires des Ponts et Chaussées : 315-510, sous réserve d'une proportion à fixer pour les échelons supérieurs à 450 ;

— Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées 550-650, avec une classe exceptionnelle à 675, par analogie avec la classe fonctionnelle à 675, des Sous-Directeurs d'Administration Centrale ;

— Inspecteurs Généraux des Ponts et Chaussées : 700-800 ;

— Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées : 825.

Ces coefficients donnent pratiquement satisfaction aux demandes formulées par le P.C.M Cependant, ils sont contestés par la Direction de la Fonction Publique, qui aurait interprété autrement la décision du Conseil en ce qui concerne les Ingénieurs en Chef et les Inspecteurs Généraux (500-675 au lieu de 550-675 et 650-750 au lieu de 700-800...). La question sera tranchée dans un nouveau Conseil de Cabinet.

4°) DROITS D'AUTEURS.

Le Président donne lecture d'une lettre du 24 novembre 1947, de M. le Président de la Commission des Annales des Ponts et Chaussées, faisant connaître que M. le Ministre des Travaux Publics accepte le versement de droits d'auteurs aux rédacteurs d'articles insérés dans les dites Annales. Le Comité prend acte de cette communication et décide qu'une note sera insérée à ce sujet dans le Bulletin du P.C.M.

5°) Assemblée Générale en 1948.

Le Comité fixe au dimanche 14 mars 1948 la date de l'Assemblée Générale annuelle du P.C.M. Il arrête les dispositions à prendre en vue des élections qui doivent être faites à l'occasion de ladite Assemblée, pour le renouvellement du tiers sortant du Comité. Il décide que cette Assemblée sera, comme l'an dernier, suivie d'un dîner à la Maison des Mines et des Ponts et Chaussées.

6°) Tournée en 1948.

Le Comité accueille favorablement le programme qui lui est proposé par l'Equipe Tournées, en vue de l'organisation, en juin 1948 d'une tournée ayant, si possible, pour objectifs la Sarre, les Territoires Occupés de l'Allemagne et le Grand Duché de Luxembourg. L'Equipe intéressée est invitée à poursuivre l'étude de cette tournée.

7°) Abonnements collectifs.

Le nombre d'adhésions reçues pour les abonnements collectifs en 1948 n'est pas aussi élevé qu'il eût été nécessaire pour couvrir les frais d'organisation et de fonctionnement de ce service. Le P.C.M. ne pouvant supporter ces frais supplémentaires, le Comité décide qu'un nouvel appel sera fait dans le prochain Bulletin du P.C.M.; le nombre des adhésions nouvelles reçues permettra de déterminer s'il y a lieu de poursuivre l'organisation de ces abonnements, dont le point de départ se trouvera ainsi, de toute façon, reporté à une date postérieure au 1er janvier 1948.

8°) Visites aux Ministres.

Le Comité désigne les délégations qui accompagneront le Président dans les visites que celui-ci se propose de faire, d'une part, à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports nouvellement chargé de ce Département Ministériel et, d'autre part, à M. Jules Moch, actuellement Ministre de l'Intérieur, afin de lui exprimer notre gratitude pour l'appui énergique et efficace qu'il a apporté à la défense de nos intérêts, notamment à l'occasion du reclassement de la Fonction Publique.

La séance est levée à 11 heures 10, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le lundi 5 janvier 1948, en deux séances, l'une à 9 heures 30, l'autre à 15 heures 15.

Le Secrétaire, Durand-Dubief. — *Le Président,* R. Bringer.

Séance du Lundi 5 Janvier 1948

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le lundi 5 janvier 1948, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. Bringer, Président.

Etaient présents : MM. Arribehaute, Bringer, Cachera, Cassard, Conche, Cor, Courbon, Dauvergne, Dollet, Dorche, Dubroca, Dumard, Durand-Dubief, Fischesser, Genet, Guerbigny, Le Besnerais, Leprince-Ringuet, Loriferne, Macarez, Morisson, Olivesi, Samuel-Lajeunesse et Vauthier.

Absents excusés : MM. Aubriot, Issarte et Renoux.

Assistaient à la séance : MM. Buteau et Vandange.

La séance est ouverte à 9 heures 45.

1°) Vœux du Président.

A l'occasion de la nouvelle année, M. Bringer présente ses vœux à tous les membres du Comité et du P.C.M., pour eux et pour leurs familles.

2°) Adoption du P. V. de la précédente séance.

Le Comité adopte le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance qu'il a tenue le lundi 8 décembre 1947.

3°) Visites aux Ministres.

Le Président rend compte des visites que le Bureau du Comité du P.C.M. a faites à M. le Ministre de l'Intérieur et à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Cette délégation a reçu le meilleur accueil de M. Jules Moch, Ministre de l'Intérieur, à qui elle a exprimé la vive reconnaissance du P.C.M. pour l'appui énergique qu'il a apporté à la défense de nos intérêts pendant son séjour au Ministère des Travaux Publics. Elle lui a, en outre, remis une note proposant la mise en détachement d'un ou plusieurs Ingénieurs de notre Corps auprès du Ministère de l'Intérieur, pour y suivre les questions techniques intéressant l'eau et l'assainissement, notamment celles relatives au contrôle des

travaux subventionnés. M. Jules MOCH a bien voulu accueillir favorablement ces propositions, qui seront étudiées par les Administrations intéressées.

La Délégation reçue par M. Christian PINEAU, Ministre des Travaux Publics et des Transports, lui a exposé la position du P.C.M. au regard des principales questions en cours de discussion actuellement, notamment le reclassement de la Fonction Publique et le Statut des Ingénieurs. Une lettre du Président du P.C.M. résumant notre position sur ces différents points, lui a été remise. Le Comité décide l'insertion de cette lettre au prochain Bulletin du P.C.M.

Le Comité désigne ensuite MM. DAUVERGNE, MACAREZ et DURAND-DUBIEF pour accompagner le Président dans une visite à M. BIONDI, Sous-Secrétaire d'Etat à la Fonction Publique, auquel une demande d'audience sera faite par l'intermédiaire de M. ALIX.

4°) RECLASSEMENT, RÉMUNÉRATION.

Le Président indique que les différents Ministères ont été invités à présenter des propositions en vue du reclassement de leur personnel dans le cadre des échelles arrêtées par le Conseil de Cabinet du 3 décembre 1947. Il donne connaissance des propositions préparées par la Direction du Personnel du Ministère des Travaux Publics et qui sont soumises, pour observations, aux diverses organisations.

Ces propositions, qui n'ont pas encore été entérinées par le Ministre, reprennent, pour le Corps des Ponts et Chaussées les chiffres indiqués à la dernière séance du Comité et considérés par M. Bernard RENAUD comme admis par le Conseil de Cabinet (mais discutés par la Direction de la Fonction Publique). Les mêmes coefficients sont prévus pour les Ingénieurs des Transports ; les Contrôleurs Généraux et Inspecteurs Principaux de l'Exploitation Commerciale seraient placés un peu au-dessous.

M. DAUVERGNE indique que les Ingénieurs du Corps des Mines bénéficieraient du même Classement que ceux du Corps de Ponts et Chaussées.

Le Comité ne fait pas d'objection à ces propositions.

Après un échange de vues sur la Circulaire Ministérielle des Finances du 31 décembre 1947, portant aménagement des rémunérations des fonctionnaires de l'Etat, le Comité invite l'Equipe Traitements à préparer une lettre à M. le Ministre des Travaux Publics demandant la revalorisation correspondante des primes de rendement.

5°) COMITÉS TECHNIQUES PARITAIRES.

Le Président signale que des arrêtés ministériels sont en préparation, en vue de la création, au Ministère des Travaux Publics, de Comités Techniques Paritaires provisoires. Ces arrêtés fixeraient, d'une part, la composition des Comités, d'autre part, le mode de désignation de leurs membres.

Des Comités sont prévus auprès du Ministre et auprès des différentes Directions ; en outre, des Comités Locaux fonctionneraient auprès des Services extérieurs. Les représentants du personnel auprès de ces divers Comités seraient désignés par les Organisations Syndicales les plus représentatives.

A la suite des précisions données par MM. ARRIBEHAUTE et BUTEAU, sur la position que pourraient envisager de prendre, en cette matière, les Syndicats d'Ingénieurs auxquels ils appartiennent, le Comité donne son adhésion aux projets d'arrêtés dont il s'agit.

6°) RESTRICTIONS DE L'EMPLOI DES VOITURES AUTOMOBILES.

Le P.C.M. a déjà protesté contre l'application éventuelle aux Services des Ponts et Chaussées du décret du 9 octobre 1947, restreignant l'emploi des voitures automobiles des Administrations Publiques. Le Président indique, à ce sujet, que l'Administration Supérieure a ordonné un recensement des voitures des Services, mais que, par ailleurs, elle a prescrit de n'en faire aucune remise à l'Administration des Domaines, pour le moment.

Sur les indications qui lui avaient été données, le Président avait préparé une note qui aurait pu être remise aux Parlementaires par les Ingénieurs en Chef des Départements et tenant à obtenir l'abrogation du décret précité.

Après discussion, le Comité estime qu'il appartient à l'Administration Supérieure d'empêcher l'arrêt des Services qu'entraînerait l'application du décret en cause. Il est donc décidé que le P.C.M. se bornera à envoyer à ce sujet une note au Ministre des Travaux Publics. Il est procédé, en vue de la préparation de cette note, à la désignation d'un Comité de Rédaction, qui présentera également une note sur la revalorisation du taux de remboursement kilométrique pour les voitures personnelles.

7°) FONCTIONNAIRES EN SERVICE DÉTACHÉ.

Un Camarade en Service détaché avait demandé des précisions quant aux émoluments pouvant servir de base au calcul des retenues pour pension.

Le Président donne connaissance au Comité d'une lettre du 1er avril 1947, dans laquelle le Ministère des Finances a fixé sa position sur ce point. Le Comité décide l'insertion de cette lettre au Bulletin du P.C.M., pour renseigner les Camarades intéressés par cette question.

8°) Assemblée Générale.

Il est rendu compte au Comité de la préparation de l'Assemblée Générale Ordinaire de 1948.

Il est rappelé que les membres sortants du Comité sont rééligibles et que les candidatures aux postes de Délégués Généraux, Délégués du Groupe de Paris et Délégués de la Section Mines doivent parvenir au Secrétariat du P.C.M. pour le 20 janvier 1948, terme de rigueur. Les Groupes d'Orléans, d'Afrique du Nord et de Nancy devront procéder à l'élection d'un nouveau Délégué pour chaque Groupe avant le 14 mars 1948.

9°) Tournée du P.C.M.

Le Comité décide qu'une tournée aura lieu, dans l'après-midi du samedi 13 mars prochain, veille de l'Assemblée Générale, dans la Région Parisienne. Il invite l'Equipe Tournées à organiser cette tournée.

Il est rendu compte au Comité de l'organisation en cours de la tournée prévue pour juin prochain ; cette organisation se heurte à certaines difficultés, qui semblent pourtant pouvoir être surmontées.

10°) Abonnements collectifs.

La prolongation du délai accordé pour le dépôt des demandes d'abonnements collectifs en 1948 a donné des résultats insuffisants pour permettre le fonctionnement, dans des conditions acceptables, du Service pour 1948 ; la situation financière du P.C.M. ne permet pas de faire prendre en charge par celui-ci le déficit correspondant : le Comité décide, en conséquence, d'ajourner jusqu'à nouvel ordre la mise en route de ce Service.

La séance est levée à 11 heures 55, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le lundi 2 février 1948, en deux séances, l'une à 9 heures 30, l'autre à 15 heures 15.

Le Secrétaire, Durand-Dubief. — *Le Président,* R. Bringer.

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

Séance du Lundi 8 Décembre 1947

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le lundi 8 décembre 1947, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. Bringer, Président.

Etaient présents : MM. Arribehaute, Bringer, Cachera, Cassard, Conche, Courbon, Dollet, Dorche, Dumard, Durand-Dubief, Genet, Guerbigny, Loriferne, Morisson et Samuel-Lajeunesse.

Absents excusés : MM. Aubriot, Cor, Couteaud, Dubroca, Issarte, Renoux, Roques et Vauthier.

Assistaient à la séance : MM. Buteau, Louis Martin et Vieilliard.

La séance est ouverte à 11 heures 15.

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

Le Sous-Comité adopte le texte qui lui est soumis pour le procès-verbal de la séance qu'il a tenue le 27 octobre 1947.

2°) Travaux d'adduction d'eau et d'assainissement.

Le Président fait connaître au Sous-Comité que le Ministre de l'Agriculture a signé le projet de circulaire interministérielle fixant les conditions d'intervention du Service des Ponts et Chaussées dans les travaux d'adduction d'eau et d'assainissement. Le Sous-Comité prend acte de cette communication. Il donne mission à l'Equipe Eaux de faire toutes démarches en vue d'obtenir le rétablissement, demandé par lettre du 5 décembre 1947 du Ministère des Travaux Publics, à celui de l'Agriculture, des Inspections Générales du Service Hydraulique ; il l'invite, d'autre part, à suivre l'application de la circulaire interministérielle dont il s'agit.

M. Loriferne signale qu'une circulaire n° 441 du 1er octobre 1947, du Ministère de l'Intérieur, relative au contrôle des travaux d'eau et d'assainissement, ne vise pas le décret du 19 mai 1937,

confiant au Service des Ponts et Chaussées le contrôle technique des travaux subventionnés par le Ministère de l'Intérieur. Le Sous-Comité renvoie également cette question à l'Equipe compétente. Il charge, d'autre part, son Président de lui faire des propositions en vue de la constitution d'une Equipe « Intérieur ».

3°) AVANTAGES EN NATURE.

Le Président expose que des démarches sont en cours auprès d'Electricité de France, en vue d'obtenir, pour certains Camarades du Service du Contrôle, les avantages en nature dont bénéficient les Agents d'E.D.F.

Après une discussion à laquelle prennent part notamment MM. VIEILLIARD et CACHERA, le Sous-Comité charge son Président de suivre la question et de le tenir informé du résultat des démarches.

La séance est levée à 11 heures 50, étant entendu que la prochaine séance aura lieu le lundi 5 janvier 1948, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire, DURAND-DUBIEF. *Le Président,* R. BRINGER.

Séance du Lundi 5 Janvier 1948

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le lundi 5 janvier 1948, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

Etaient présents : MM. ARRIBEHAUTE, BRINGER, CACHERA, CONCHE, COR, COURBON, COUTEAUD, DOLLET, DUBROCA, DUMARD, DURAND-DUBIEF, GENET, GUERBIGNY, LORIFERNE, MACAREZ et VAUTHIER.

Absents excusés : MM. AUBRIOT, ISSARTE et RENOUX.

La séance est ouverte à 15 heures 40.

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

Sous réserve de rectifications de détails, le Sous-Comité adopte le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance qu'il a tenue le lundi 8 décembre 1947.

2°) RÉMUNÉRATION DES TRAVAUX POUR LES COLLECTIVITÉS.

Il serait désirable qu'un article constatant la nullité de la loi du 5 octobre 1941, relative au concours apporté par les Services des Ponts et Chaussées aux travaux des Collectivités locales, fut inséré dans la prochaine Loi de Finances.

Après examen de cette question, le Sous-Comité décide, en accord avec le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, de faire le nécessaire auprès de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, pour obtenir satisfaction.

3°) LIAISON AVEC LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

En vue de l'étude des diverses questions pour lesquelles les Ingénieurs de notre Corps sont en liaison avec le Ministère de l'Intérieur, le Sous-Comité décide de constituer une Equipe « Intérieur », dont il fixe la composition comme suit : MM. ISSARTE, Chef d'Equipe, GUERBIGNY, LORIFERNE, CACHERA, René DURAND et DECELLE, Membres.

Le Président donne lecture de la note remise à M. Jules MOCH, fixant la position du P.C.M. au sujet de la liaison à établir avec le Ministère de l'Intérieur ; il signale que des modalités différentes ont été envisagées par certains Camarades. Il fait ressortir les différences existant entre ces deux positions et demande à ce sujet l'avis du Sous-Comité : celui-ci, après échange de vues, approuve le texte de la note préparée par son Président.

4°) INSPECTION GÉNÉRALE DU SERVICE HYDRAULIQUE.

Le rétablissement des Inspections Générales du Service Hydraulique a été demandé au Ministère de l'Agriculture par le Ministère des Travaux Publics. M. BLANC, Directeur Général du Génie Rural, a suggéré que, en vue de préparer, le cas échéant, la solution de cette question, un accord soit recherché entre les Organisations syndicales du Génie Rural et le P.C.M.

Le Président indique qu'il a pris contact, à cet effet, avec M. LALLOY, Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs du Génie Rural, en vue de tenter d'aboutir à l'accord désirable.

5°) DÉCONCENTRATION ADMINISTRATIVE.

M. BRINGER expose l'état des travaux de la Commission Interministérielle de Déconcentration Administrative ; il donne lecture des textes

dont le projet a été préparé par cette Commission. Le Sous-Comité décide de continuer à suivre cette question avec attention.

6°) Rémunération des travaux pour le M.R.U.

Le Président informe le Sous-Comité des décisions du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, qui ont reçu l'accord des Services des Finances, en ce qui concerne la rémunération des travaux exécutés pour le compte de ce Département Ministériel. Celui-ci a accepté, notamment, que les indemnités allouées aux Délégués Départementaux et aux Délégués Adjoints ne soient pas comprises dans le plafond imposé pour les autres indemnités ; ce plafond sera lui-même relevé en 1948 dans les proportions suivantes :

— 25 % pour les Ingénieurs en Chef,
— 30 % pour les Ingénieurs Ordinaires,
— 50 % pour les Ingénieurs des T.P.E.

M. Macarez signale que le M.R.U. a soumis aux Ministères intéressés un projet de circulaire diffusant les dispositions précédemment acceptées pour l'intervention des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans les expertises du M.R.U.

7°) Avantages en nature.

M. Macarez rend compte des démarches auxquelles il a participé, en vue d'obtenir, pour certains Camarades chargés du Contrôle de l'Electricité, les avantages en nature dont bénéficient les Agents d'E.D.F. Les dirigeants de cet Organisme considèrent que l'extension immédiate de ces avantages n'est pas opportune pour le moment, mais qu'il ne semblerait pas impossible d'envisager l'insertion d'une clause portant cette extension dans les cahiers des charges type, à l'occasion de la révision de ceux-ci.

Le Sous-Comité prend acte de ces indications et demande que les contacts nécessaires soient maintenus, pour aboutir à un résultat favorable.

8°) Postes réservés aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le Sous-Comité donne son approbation à une note, préparée par le Président en demandant que l'on revienne aux prescriptions de la loi du 18 septembre 1940, portant création de cinq emplois de Chefs de Service au Ministère des Travaux Publics et attribution corrélative du poste du Chef de Service du Contrôle des Transports par Fer à un Ingénieur des Ponts et Chaussées. Cette note a été remise, le 29 décembre 1947, au Secrétariat Général du Ministère et à la Direction Générale des Chemins de fer.

9°) Fondation Française du Batiment.

Le Sous-Comité prend acte de la communication par M. Decelle, des statuts de la Fondation Française du Bâtiment, qui vient d'être créée.

1 °) Compressions du personnel du M.R.U.

Le Président propose qu'une démarche soit faite en faveur des Camarades détachés au M.R.U. et susceptibles d'être touchés par les compressions de personnel ; il a l'intention de préparer, à cet effet, une note qui pourrait être remise au Cabinet du Ministre de la Reconstruction. Le Sous-Comité approuve cette proposition et désigne M. Macarez pour accompagner M. Bringer lors de la démarche envisagée.

La séance est levée à 17 heures 20, étant entendu que la prochaine réunion aura lieu le lundi 2 février 1948, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire, Durand-Dubief — *Le Président,* R. Bringer.

Abonnements collectifs

Malgré la prolongation du délai imparti pour l'envoi des adhésions aux abonnements collectifs pour 1948, le nombre total d'adhésions reçues a été trop faible pour permettre la mise sur pied de cette organisation.

Aussi bien, devant la dépense qui serait restée à la charge du P.C.M., le Comité a été, lors de sa séance du 5 janvier 1948, dans l'obligation de renoncer à ladite organisation pour cette année.

Nous en exprimons tous nos regrets aux Camarades qui avaient bien voulu répondre à nos appels à ce sujet.

Reclassement, Statut, etc...

Le Comité du P.C.M. a tenu à se présenter à M. Christian PINEAU, dès l'arrivée de celui-ci au Ministère des Travaux Publics et des Transports, où il a remplacé récemment M. Jules MOCH.

Au cours de l'audience qui lui a été accordée le 20 décembre 1947, la délégation du Comité du P.C.M. a remis, à notre nouveau Ministre des Travaux Publics et des Transports, une lettre fixant la position du P.C.M. en ce qui concerne notamment :

— le reclassement de la Fonction Publique ;
— le statut des Ingénieurs ;
— et diverses questions.

Voici le texte de cette lettre :

Monsieur le Ministre,

Retenu à ma résidence samedi prochain, 20 décembre, par une réunion de la Commission départementale à laquelle je ne puis me dispenser d'assister personnellement, il me sera impossible, comme je l'aurais très vivement désiré, de conduire moi-même le bureau du P.C.M., auquel vous avez bien voulu accorder une audience. Je vous demande de vouloir bien m'en excuser, restant bien entendu à votre entière disposition chaque fois que vous jugerez utile de faire appel à notre Association pour l'examen des problèmes intéressant le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. MACAREZ, Ingénieur en Chef de la 9e Circonscription électrique, Vice-Président du P.C.M., me remplacera et vous entretiendra en particulier des point suivants :

1°) *Reclassement de la Fonction Publique.*

Nous tenons avant tout, Monsieur le Ministre, à vous remercier très vivement du bienveillant et énergique appui que vous avez bien voulu nous apporter au cours du Conseil de Cabinet qui a fixé les bases du dit reclassement ; nous avons d'autant mieux apprécié votre efficace intervention que, chargé tout récemment du Département des Travaux Publics, vous n'avez pas hésité à consacrer beaucoup de votre temps à étudier de très près la position de vos personnels.

Ainsi que vous le savez cependant, les chiffres arrêtés ont été ensuite contestés par la Direction de la Fonction Publique et un nouveau Conseil de Cabinet doit arbitrer définitivement ce différend, qui porte sur les échelles retenues pour les Inspecteurs Généraux et Ingénieurs en Chef. Le classement arrêté pour ces deux grades, conforme d'ailleurs aux demandes de notre Association, était le suivant :

Ingénieurs en Chef : 550-650, avec une classe exceptionnelle à 675, par analogie avec la classe fonctionnelle à 675 des sous-Directeurs d'Administration centrale.

Inspecteurs Généraux : 700-800.

Nous demandons instamment que ces chiffres soient retenus à titre définitif, contrairement aux indications de la Direction de la Fonction Publique qui voudrait les ramener (malgré les décisions du Conseil de Cabinet du 3 décembre) à 500-675 pour les Ingénieurs en Chef et à 650-750 pour les Inspecteurs Généraux.

Cette question étant supposée réglée, il restera encore à déterminer suivant quelles modalités seront réparties les ressources mises dès 1948 à la disposition du Gouvernement pour la revalorisation de la fonction publique. Soucieux de voir se maintenir l'indispensable hiérarchie des rémunérations, nous estimons, quant à nous, qu'une part importante de ces ressources doit être affectée au reclassement proprement dit, de manière à consacrer dès maintenant des parités dont il pose le principe.

2°) *Statut des Ingénieurs.*

Les dispositions définitives de ce statut devront sans doute être discutées et arrêtées au cours des prochains mois. Bien qu'il soit encore un peu tôt pour donner des indications plus précises, nous tenons à vous confirmer, ainsi que nous l'avons déjà fait auprès de la Direction de la Fonction publique quand elle nous a soumis les textes élaborés par elle, l'importance qu'attache notre Association à la rédaction de ce statut.

Nous vous signalons, en particulier, la nécessité d'y inclure les dispositions tendant à assurer l'application effective de l'article 51 de la loi du 19 octobre 1946 à notre Corps, qui est très désavantagé, dans son avancement, par rapport aux Corps homologues. Le reclassement récemment arrêté a consacré l'identité d'échelles de traitements entre les Ingénieurs des Mines, les Ingénieurs Militaires et ceux des Ponts et Chaussées, encore faut-il maintenant que le statut de ces derniers permette de remédier au retard considérable de leur avancement par rapport aux autres Corps.

3°) *Questions diverses.*

Les questions, qui se rapportent en particulier à la réforme de l'Ecole des Ponts et Chausées, aux liaisons à organiser avec le Ministère de l'Intérieur et au service du contrôle des transports par fer, feront l'objet d'un exposé verbal pour la première et de la remise de deux notes spéciales pour les autres.

En conclusion de cette première audience, nous tenons à vous renouveler l'expression de notre très vif désir de travailler en étroite liaison avec vous-même comme nous l'avons fait avec vos prédécesseurs. Depuis votre arrivée, vous avez certainement déjà pu vous convaincre que tous nos Camarades ont donné et continueront à donner le meilleur d'eux-mêmes pour mener à bien, dans l'intérêt supérieur du pays, la tâche particulièrement lourde qui est la leur. Nous avons déjà compris qu'en toutes circonstances nous pouvons compter sur votre bienveillant et ferme appui pour nous en donner tous les moyens.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, de vouloir bien agréer l'assurance de mes sentiments les plus respectueusement dévoués.

Le Président du P.C.M.,

R. BRINGER.

La liaison avec le Ministère de l'Intérieur

Au cours de l'audience accordée en décembre dernier au Comité du P.C.M. par M. le Ministre de l'Intérieur, il a été remis à celui-ci une note relative au détachement, auprès de ce Département Ministériel, d'un Inspecteur Général des Ponts et Chaussées et à la création, auprès de la Direction de l'Administration Départementale et Communale, d'un Service Technique.

M. le Ministre de l'Intérieur a accueilli favorablement les suggestions du P.C.M. contenues dans cette note, dont voici le texte.

⁂

Indépendamment de la gestion de la voirie départementale et vicinale, étendue à titre obligatoire à tous les départements par la loi du 15 octobre 1940, les Ingénieurs des Services des Ponts et Chaussées et des Mines ont, de tout temps, prêté leur concours au Ministère de l'Intérieur pour les questions de leur compétence.

Ils ont, en particulier, assuré le contrôle technique local des travaux subventionnés par ce Ministère, avant même qu'un texte réglementaire, le décret du 19 mai 1937, soit venu leur confier systématiquement ces fonctions en raison des services certains rendus par eux dans l'exercice de ce contrôle. Certaines phrases du rapport de présentation de ce décret sont d'ailleurs tout à fait significatives du désir de l'Administration de l'Intérieur de pouvoir se reposer sur la compétence technique et l'intégrité de Corps de fonctionnaires d'une expérience et d'une moralité éprouvées ; on peut, en particulier, noter les indications suivantes :

« ... En fait, dans la plupart des départements, « le délégué au contrôle local est un Ingénieur « des Ponts et Chaussées... »

« ... La haute compétence technique de ce per- « sonnel, son expérience administrative et sa « connaissance des conditions locales font de « lui, en l'espèce, le collaborateur tout désigné « du Ministre de l'Intérieur... »

Depuis 1937 et spécialement à la suite des destructions de guerre, l'intervention du Ministère de l'Intérieur dans les travaux des collectivités locales a cru en importance et en ampleur. L'institution d'un plan de démarrage destiné à subventionner d'abord des travaux d'entretien différé, ensuite des travaux neufs, a particulièrement consacré le désir de l'Administration de l'Intérieur d'aider dans une large mesure ces collectivités. A cette politique de subventions pour des travaux d'intérêt public évident correspond une augmentation considérable du nombre des affaires à contrôler et une intervention de plus en plus active des fonctionnaires chargés de ce contrôle.

Il convient de signaler, en outre, que les Services des Ponts et Chaussées participent au contrôle d'Etat des distributions publiques d'eau, institué par le décret n° 46-2483 du 9 novembre 1946.

Il en résulte qu'en dehors même du Service Vicinal, dont l'organisation à l'échelon de l'Administration centrale a, depuis longtemps, trouvé sa forme stable et à laquelle aucune réforme profonde de structure ne paraît actuellement nécessaire, le personnel des Ponts et Chaussées est appelé à intervenir fréquemment au titre du Ministère de l'Intérieur, soit pour le contrôle des travaux subventionnés, soit pour celui des dis-

tributions d'eau. Cela suppose l'existence, auprès de la Direction compétente, d'un organisme technique destiné à inspirer l'unité de vue indispensable sur tout le territoire et de renseigner le Directeur sur les questions techniques dont il a à connaître ; mais cela suppose aussi une liaison étroite à organiser au plus tôt entre le Ministère de l'Intérieur, qui utilise ainsi les Ingénieurs, et celui des Travaux Publics, qui, ayant à les administrer, doit être exactement renseigné sur la part de leur activité consacrée par eux aux autres départements ministériels.

C'est pourquoi il a semblé utile à l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines de soumettre à la haute appréciation de M. le Ministre de l'Intérieur la suggestion des deux mesures suivantes :

1°. — Le détachement auprès du Ministère de l'Intérieur d'un Inspecteur général des Ponts et Chaussées, qui pourrait utilement remplir la mission de liaison définie plus haut. Conseiller technique du Ministre, il pourrait en outre être chargé de toute Inspection ou mission d'information technique qu'il conviendrait au Ministre de lui confier.

2°. — L'institution, auprès de la Direction des Affaires Départementales et Communales, d'un Service technique dirigé par un Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées également détaché auprès du Ministère de l'Intérieur, Service chargé de renseigner, au point de vue technique, le Directeur et d'assurer l'unité de vues indispensable dans les Services des Ponts et Chaussées pour la partie de leur activité relevant du Ministère de l'Intérieur.

Si, comme nous l'espérons, M. le Ministre de l'Intérieur veut bien se montrer favorable à ces suggestions, le P.C.M. est à sa disposition pour procéder à une étude plus détaillée de ses propositions en vue de les traduire finalement par les projets des textes destinés à les consacrer.

Le Président du P.C.M.,
R. BRINGER.

La retraite des Fonctionnaires en service détaché

Plusieurs Camarades qui sont en service détaché ont demandé au P.C.M. d'intervenir pour que le calcul de leur retraite tienne compte des indemnités de fonction dont bénéficient les Ingénieurs en activité. Ils se déclaraient prêts, ainsi que leurs Administrations, à effectuer les suppléments de versement nécessaires à la Caisse des Pensions Civiles.

Or, une lettre du Ministère des Finances (Direction de la Dette Publique, Service de la Dette Viagère, 1er Bureau, Contentieux général) du 1er avril 1947 a fait connaître, au Ministère des Travaux Publics et des Transports, son point de vue sur cette question. En bref, le Ministère des Finances admet que la retenue des Camarades en service détaché soit calculée compte tenu de l'indemnité de fonctions, si les fonctions exercées par eux correspondent à celles qui leur seraient normalement dévolues dans leur cadre d'origine.

Chaque cas devant faire l'objet d'un examen individuel, il y a lieu, pour les Camarades intéressés, de présenter une demande à la Direction du Personnel au Ministère des Travaux Publics, en se référant à la lettre sus-visée du 1er avril 1947 du Ministère des Finances, lettre dont voici le texte :

***

Le Ministre des Finances,
à Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports
Personnel — 4e Bureau.

OBJET : Fonctionnaires en service détaché.
Emoluments servant de base au calcul des retenues pour pension.

RÉFÉR. : Votre lettre du 18 décembre 1946.

Par lettre n° 3.301 du 20 mai 1946, mon prédécesseur vous avait exposé les raisons pour lesquelles il ne lui paraissait pas possible d'admettre d'une manière générale que les allocations spéciales servies à certaines catégories de fonctionnaires de votre Département soient prises en compte dans le calcul des retenues pour pension dont ces derniers sont redevables quand ils sont placés en position de détachement.

Dans votre réponse citée en référence, vous me demandez de procéder à un nouvel examen de la question pour les motifs suivants :

Tout d'abord, la plupart des agents de votre Département détachés auprès des diverses collectivités publiques exercent des fonctions analo-

gues, sinon identiques, à celles qu'ils rempliraient dans leur cadre d'origine, de sorte que, dans la généralité des cas, mes Services seraient conduits, ainsi que vous l'avez proposé, à accepter pour chaque catégorie d'agents de l'espèce, le versement des retenues sur le montant de l'allocation s'ajoutant au traitement d'activité.

D'autre part, vous doutez que la jurisprudence du Conseil d'Etat invoquée à l'encontre de votre thèse réponde bien à la situation de fait résultant, depuis le 1er février 1945, de l'octroi général à un taux uniforme de l'allocation considérée, étant donné que la manière de servir et l'importance des travaux ne sont plus maintenant rémunérés par ladite allocation, mais par des primes de rendement. Vous fondant particulièrement sur ce dernier argument, vous estimez qu'en raison du nouvel aspect de la question, il y aurait lieu d'inviter la Haute Assemblée à se prononcer sur le point envisagé.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'attribution en l'espèce à tous les agents d'un certain grade d'une allocation d'un taux uniforme constitue un pur état de fait dont on ne saurait conclure que la prestation en cause en ait pour autant perdu son caractère initial et qu'il faille y voir un émolument non dissociable du traitement. En effet, il est constant que les textes intervenus en 1945 se sont bornés à en relever le taux sans en modifier la nature.

Certes, eu égard aux modalités pratiques actuelles d'attribution des allocations spéciales, j'admets que s'agissant d'agents détachés assumant « des fonctions de nature à comporter l'octroi d'une telle indemnité » (cf. arrêt AILLAUD), il n'y a pas lieu de prendre de décision particulière pour fixer le taux de l'allocation sur lequel doivent être calculées les retenues dues par chaque intéressé.

Mais, je ne saurais admettre que le même bénéfice fût accordé aux agents exerçant en position de détachement des fonctions différentes de celles qu'ils accompliraient dans leur cadre d'origine. De même qu'un instituteur chargé de cours complémentaires détaché, par exemple, auprès d'un office départemental des mutilés n'est pas autorisé à verser des retenues pour la retraite sur l'indemnité de cours complémentaire dont il bénéficiait au moment de son détachement, de même un ingénieur des Ponts et Chaussées ou des Travaux Publics de l'Etat détaché pour exercer dans les Services du Ravitaillement, de l'Education Physique ou au sein du Corps préfectoral (de tels cas existent) ne saurait verser de retenues sur l'allocation spéciale qu'il percevrait s'il servait dans son cadre d'origine.

Ce principe me paraît si évident qu'il est à mon sens inutile de prendre à cet égard l'attache du Conseil d'Etat et j'aime à croire qu'à la lumière des considérations développées ci-dessus vous vous rangerez en définitive à ma manière de voir.

En conséquence, du point de vue pratique pour les fonctionnaires détachés dans les conditions prévues par les décrets des 14 juin 1922 et 7 février 1939 pour exercer auprès des Services des Travaux Publics de l'Algérie, des Colonies ou Pays de Protectorat, du Service Vicinal des Départements et du Service Municipal de la Ville de Paris, j'admets que les intéressés versent des retenues sur l'allocation spéciale au taux uniforme servie aux agents de leur grade, puisque, par définition ,ils doivent remplir des fonctions dentiques à celles qu'ils accompliraient au service de l'Etat.

Dans les autres cas, il conviendra, lors de la mise en service détaché ou du maintien en cette position, de me donner toutes précisions utiles sur les conditions dans lesquelles l'agent considéré est appelé à exercer auprès de l'organisme employeur, de manière à me mettre à même d'apprécier si les retenues devront être calculées compte tenu de l'allocation spéciale. S'agissant des détachements en cours, il serait également bon d'en opérer le recensement et de me communiquer, avec toutes justifications à l'appui, la liste de ceux d'entre eux pour lesquels vous jugeriez que le bénéfice de la mesure en cause peut être accordé.

Pour le Ministre des Finances
et par autorisation

LE DIRECTEUR DE LA DETTE PUBLIQUE,
signé : illisible

POSTE VACANT

La Direction du Personnel du Ministère des Travaux Publics signale qu'un poste d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées est susceptible d'être prochainement vacant dans le département de la Corse.

Les intéressés doivent s'adresser d'urgence à cette Direction.

COORDINATION DES TRANSPORTS

Conformément à la décision prise par le Comité du P.C.M. dans sa séance du 7 juillet 1947, nous continuons dans le présent numéro la publication des études et des notes des Camarades qui se sont intéressés aux travaux de l'Equipe Transports, sur le problème de la coordination.

Dans cet ordre d'idées, nous avons déjà publié divers documents dans les numéros du Bulletin du P.C.M. d'octobre, novembre, décembre 1947 et janvier 1948.

On trouvera ci-après une note sur la maximation du rendement social, par M. Robert Lévi, *Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur à la S.N.C.F. suivie d'une note sur la coordination des transports et la théorie économique, par* M. Bachet, *Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.*

Nous rappelons que les avis et opinions exprimés par ces Camarades ne reflètent que la pensée de leurs auteurs et ne sauraient engager ni la S.N.C.F., ni le P.C.M., ce dernier n'ayant d'ailleurs pu faire apparaître une opinion d'ensemble de ses membres sur cette question.

M. Robert Lévi a adressé, le 5 décembre 1947, à M. le Président du P.C.M., la lettre suivante qui indique l'esprit dans lequel il a rédigé la note ci-après :

Mon Cher Président,

Lorsque l'Equipe Transports a examiné la question de la Coordination, j'ai eu à prendre part à quelques-unes de ses séances, non pas en qualité de représentant de la S.N.C.F., ce que je n'ai jamais été dans ce domaine, mais en tant que membre du Comité du P.C.M. particulièrement intéressé aux questions générales concernant les transports.

Par la publication de la thèse qu'il a développée, le Camarade Allais a mis en lumière les détails des problèmes que pose la tarification. Grâce à la grande clarté, à laquelle je tiens à rendre hommage, qu'il apporte dans l'examen de ces questions touffues, les discussions pourront maintenant être poursuivies en parfaite connaissance de cause.

Mais un principe admis par lui et qui joue un rôle essentiel dans sa thèse ne laisse pas que de surprendre le lecteur, à savoir que, pour un secteur non différencié, la maximation du rendement social est atteinte quand le tarif est fixé au coût marginal.

J'ai pensé utile de réfuter ce principe et de tirer les conclusions positives auxquelles conduit son abandon. C'est l'objet de la note ci-jointe que je vous serais très obligé de faire insérer dans le Bulletin du P.C.M.

Veuillez agréez, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments bien dévoués.

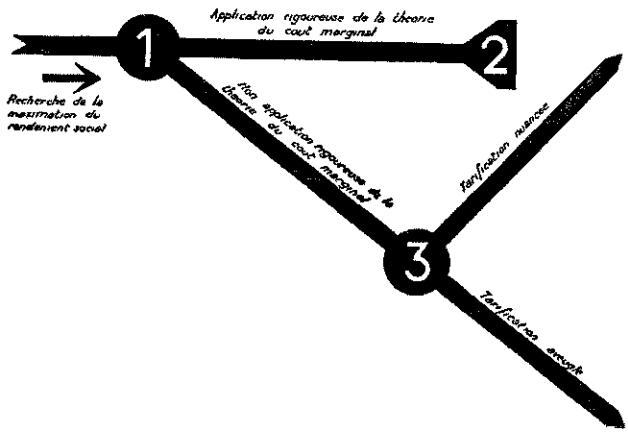
Robert Lévi,
Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
Directeur à la S.N.C.F.

NOTE SUR LA MAXIMATION DU RENDEMENT SOCIAL

L'économie politique comporte nécessairement un danger redoutable. Faute de pouvoir raisonner sur le concret dans toute sa complexité, elle doit schématiser, puis extrapoler et, ce faisant, elle omet certaines contingences.

Concédez à un économiste que le tracé optimum d'une route est la ligne droite. Il en tirera argument contre vous qui tenez compte des accidents de terrain. Il ira peut-être jusqu'à affirmer que, pour tracer une route de Paris à Marseille, il faut percer l'écorce terrestre suivant une corde du géoïde.

Qu'on veuille donc bien m'excuser si, ayant donné mon accord à M. Allais sur le principe de la maximation du rendement social, je dois présenter de sérieuses observations sur la voie qu'il faut suivre pour atteindre ce but.



Le schéma ci-dessus figure les différentes questions qui se posent à nous.

1re question : Y-a-t-il lieu d'appliquer rigoureusement la théorie qui recommande, quand il s'agit d'un secteur non différencié, de fixer le tarif du transport à son coût marginal ?

Si l'on répond affirmativement à cette question on s'engage dans une voie sans issue, car on bute sur la question suivante sans solution saine.

2e question : D'où proviendront les ressources destinées à combler le déficit, c'est-à-dire la différence entre les taxes de transports perçues et le prix de revient total ?

3e question : Fera-t-on une tarification à l'aveugle ou la différenciera-t-on suivant les cas ?

Pour répondre à ces questions, nous serons encore obligés de schématiser. Dans ce qui suit, il ne sera pas question implicitement des effets des concurrences, ni de la difficulté d'établir des coûts marginaux dans un domaine où différentes natures d'activités s'entrepénètrent. Le cas simple que nous étudions tout d'abord sera celui où la société dont nous recherchons le rendement maximum se compose de deux personnes : un producteur, par exemple un fermier qui vend son lait et un transporteur, par exemple un voiturier qui est seul à exercer ce métier et n'a pas d'autre client. Nous examinerons ensuite le cas de plusieurs clients.

Le voiturier possède une charrette et un cheval. Le voiturier et son cheval mangent tous les jours. Mais lorsque le cheval travaille, le voiturier augmente sa ration d'avoine et il doit entretenir sa charrette. Ces deux sources de dépenses supplémentaires constituent le coût marginal du transport. En fait, le transporteur fait le compte de ce qu'il doit demander comme tarif sans omettre ses dépenses fixes, c'est-à-dire ce dont il a besoin pour vivre, nourrir son cheval et s'en acheter un autre quand celui-ci crèvera. Il obtient ainsi le coût moyen du transport.

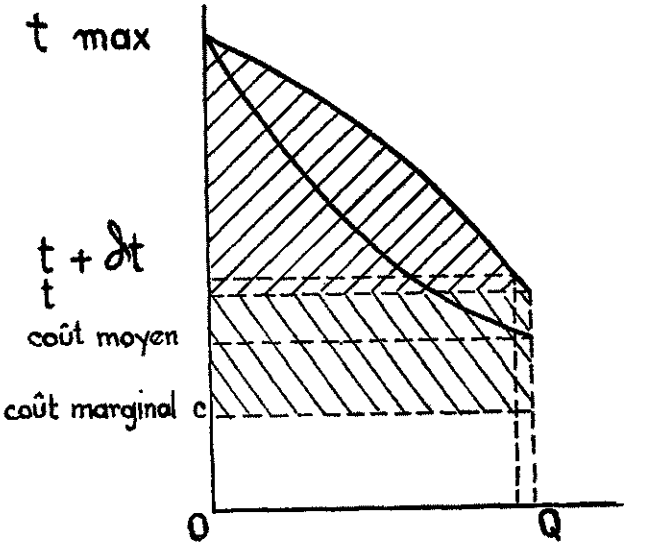
Dès lors, que signifie l'affirmation que le tarif doit être basé sur le coût marginal ?

Le rendement social peut-il être rendu stationnaire ?

Le raisonnement incriminé est le suivant :

Portons en ordonnées les tarifs t et en abscisses les quantités Q transportées. Ces deux variables varient en sens inverse suivant une loi qu'on peut appeler la loi de la demande de transport : $Q = f(t)$.

Si le tarif est augmenté de δt, le rendement social est inchangé pour les quantités dont le transport continue ; la rente du producteur diminue, mais celle du transporteur augmente de la même quantité. La seule différence est qu'une quantité $-\delta Q$ n'est plus ni transportée, ni vendue, celle dont précisément le prix limite auquel le transport est intéressant est compris entre t et $t + \delta t$. Pour cette quantité, le total des rentes unitaires du producteur et du transporteur est, par cela même, égal à la différence algébrique $(t - c)$.



Donc, pour que le rendement social soit maximum, il paraît évident que la différentielle de la rente ainsi chiffrée à :

$$(t - c)\ \delta Q = (t - c)\ f'\ \delta t$$

doit être nulle, c'est-à-dire que $t = c$.

Nous sommes d'accord pour rapprocher le tarif, *autant qu'il est possible matériellement*, de celui qui correspond à cette situation idéale. Mais il faut bien affirmer que ce but est hors d'atteinte.

Reprenons en effet notre exemple précédent. Si l'on fait pression sur le transporteur de lait pour lui faire baisser son prix, il existe un taux au-dessous duquel il ne pourra plus vivre et subvenir à ses autres dépenses, celui qui correspond à l'équilibre de ses dépenses et de ses recettes.

Passé ce seuil, il ne pourra maintenir son industrie ; il cherchera alors un autre métier et le producteur devra en faire autant, lui qui avait cependant consenti à payer un prix de revient supérieur. Le rendement social sera ramené ainsi brutalement à zéro.

C'est ce que montre le graphique 3.

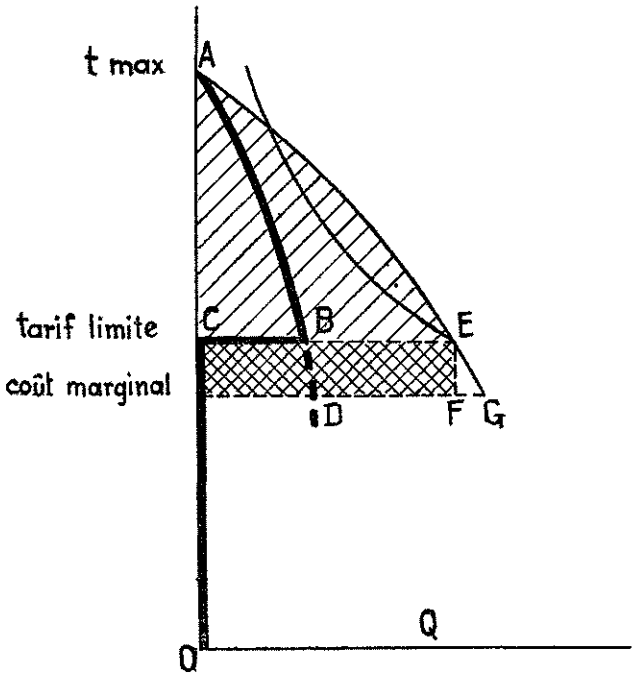
Le prix limite se traduit, sur ce graphique, par la condition que le rectangle quadrillé a une valeur correspondant aux dépenses fixes du transporteur. Dans cette situation, le rendement social est maximum mais non stationnaire. La courbe qui en représente les variations accuse un maximum pointu.

On peut donc se poser la question signalée sous

le numéro 1. Voudra-t-on, ou non, se placer au point D de la courbe du rendement social, qui se situe sur une branche virtuelle ?

Si la réponse est positive, le rendement social y gagne le petit triangle EFG, d'autant plus petit que la différence est plus faible entre le coût marginal et le coût moyen. Par contre, le rendement du transport est frustré de toutes les dépenses fixes.

Cette question a tellement embarrassé M. Allais qu'il a cherché à minimiser la différence entre le coût marginal et le coût moyen. Observons d'ailleurs que si cette différence était nulle, aucun problème ne se poserait.



Q (trait fin)
Rendement social (trait gras)

Parmi les moyens employés, M. Allais a consenti à ajouter au coût marginal du transport l'amortissement des installations fixes calculé sur la base d'un renouvellement hypothétique ; les tunnels, selon lui, devraient intervenir pour l'annuité du capital nécessaire pour leur remplacement, non pas que ce remplacement puisse jamais s'imposer, mais parce qu'au lieu du mode de transport actuel, un nouveau mode de transport apparaîtra peut-être qui rendra ces tunnels inutiles.

C'est comme si le voiturier était autorisé à ajouter au prix de la ration supplémentaire d'avoine qu'il donne à son cheval, une fraction du coût de construction de sa remise et de son écurie, parce que, dans l'avenir, le transport du lait sera peut-être assuré sans qu'il en ait besoin, par exemple au moyen de pipe-line ?

De deux choses l'une : ou le voiturier utilisera pour subsister les suppléments apportés au coût marginal et l'amortissement désiré sera altéré, ou il devra constituer une cagnotte et le problème de sa subsistance se posera de la même manière que sans cette vaine libéralité.

Dans un cas comme dans l'autre la théorie orthodoxe du rendement social est défigurée, car le raisonnement qui a conduit à en fixer le maximum ne supporte pas que le coût marginal réel soit modifié en plus ou en moins.

Le problème de la subvention.

Supposons qu'on tienne, envers et contre tout, à ce que le tarif soit égal au coût marginal vrai, mais en admettant que le transporteur fasse les frais de son exploitation. Il faudra combler le déficit par une subvention.

A qui s'adresser pour cela ?

Nous écartons, bien entendu, la contribution demandée au client du transporteur qui ne serait qu'un complément déguisé au prix de transport.

Mais si les principaux intéressés n'y subviennent pas, on ne voit pas par quel artifice on persuaderait des étrangers au débat d'avoir à équilibrer le budget du transport. S'adresser à l'Etat pour permettre au voiturier de continuer à écouler les produits du laitier ? Mais l'Etat n'a comme ressources que celles de l'ensemble des citoyens, personnes également clientes, à des titres différents, ou agents du transport. Chacun des bilans particuliers étant déficitaire, ce n'est pas en les mettant en commun qu'on résoudra la difficulté. La seule certitude que nous ayons est que les concours fournis ainsi par les diverses personnes ne pourraient pas, à moins d'un miracle, être proportionnés à l'intérêt qu'elles trouvent à l'équilibre des entreprises de transport.

Le trajet poursuivi dans l'illusion que le rendement social pouvait être rendu stationnaire aboutit donc, comme nous l'avons figuré sur notre schéma, à une impasse.

Tarification maximant le rendement social.

Supposons donc éliminée la solution paresseuse de la subvention qui, à vrai dire, ne résoud pas le problème. Si nous ne nous arrêtons pas en chemin, nous devrons trouver le moyen de défrayer le transporteur de tout l'excédent de ses dépenses sur le coût marginal.

Dans l'exemple simple que nous avons pris,

le moyen est également simple. Nous dirons au producteur : « Puisque vous tenez à faire vivre votre transporteur dont vous dépendez autant qu'il dépend de vous, prenez donc en charge, une fois pour toutes, cet excédent que ne couvre pas le tarif fixé au coût marginal. Vous aurez ainsi la possibilité d'écouler une plus grande quantité de produit et le rendement social, devenu celui de votre exploitation, pourra atteindre son maximum théorique ».

Ceci est bien. Mais nous pouvons modifier notre proposition. Nous offrirons au transporteur de ramener son tarif au coût marginal, aussitôt qu'un minimum de transport aura été assuré, le tarif antérieur étant calculé d'après le coût moyen.

Le résultat théorique est le même. Le résultat pratique est très supérieur, parce que le voiturier sera incité à comprimer ses dépenses pour améliorer ses gains personnels, tandis que la formule de régisseur l'aurait rendu indifférent à la bonne marche de son exploitation.

Le problème n'est jamais aussi simple. Imaginons qu'un deuxième utilisateur du transport apparaisse. Il sera très embarrassant de fixer les prix qui conviendront le mieux à la nouvelle situation. Prix uniforme ou prix multiples ? Egalité de traitement ou faveur accordée au nouvel utilisateur ?

Ces questions reviennent au choix des règles selon lesquelles l'excédent des dépenses sur le produit des tarifs supposés fixés au coût marginal doit être ventilé. Nous arrivons ici à la 3e question annoncée. Deux méthodes peuvent être envisagées. Ou bien cet excédent sera appliqué d'une manière uniforme sur tous les tarifs (1) ou la tarification s'inspirera de l'intérêt que possèdent les diverses natures de transport pour leur clientèle, en surtaxant davantage, par exemple, le transport des métaux précieux que celui des cailloux.

La dernière méthode peut être taxée d'arbitraire ; mais elle n'en comporte certainement pas comme la première. Elle est justifiée, au contraire, de la manière suivante :

Supposons qu'il existe, pour un même transporteur, un Réseau de chemin de fer par exemple, des catégories de trafic diverses et indépendantes, telles que la tarification puisse être uniforme pour chacune d'elles et différente de l'une à l'autre. Supposons que pour chaque catégorie, d'indice i, la loi de la demande de transport soit définie par une fonction f_i connue :

$$Q_i = f_i\,(t_i)$$

Une première condition à remplir est que les recettes couvrent les dépenses, ce qui s'exprime par :

$$\Sigma\, Q_i\,(t_i - c_i) = A \qquad (1)$$

Si nous faisons varier deux tarifs t_1 et t_2, il faudra que se maintienne leur produit, déduction faite des dépenses marginales. On devra s'astreindre à l'égalité :

$$\delta\,[Q_1\,(t_1 - c_1)] + \delta\,[Q_2\,(t_2 - c_2)] = 0$$

Cherchons maintenant à obtenir que le rendement social soit stationnaire. S'il en est ainsi, on a d'après ce qui a été noté plus haut :

$$(t_1 - c_1)\,\delta\,Q_1 + (t_2 - c_2)\,\delta\,Q_2 = 0$$

Par différence on obtient :

$$Q_1\,\delta\,(t_1 - c_1) + Q_2\,\delta\,(t_2 - c_2) = 0$$

D'où

$$\frac{\delta \operatorname{Log} Q_1}{\delta \operatorname{Log} (t_1 - c_1)} = \frac{\delta \operatorname{Log} Q_2}{\delta \operatorname{Log} (t_2 - c_2)}$$

Le même raisonnement, appliqué à tous les couples de catégories, montre que l'expression :

$$-\frac{\delta \operatorname{Log} Q_1}{\delta \operatorname{Log} (t_1 - c_1)} = -\frac{\dfrac{dQ_1}{Q_1}}{\dfrac{d\,t_1}{t_1}}\;\frac{t_1 - c_1}{t_1} \qquad (2)$$

doit avoir, pour toutes les catégories, la même valeur n.

Ce résultat, essentiellement différent de celui auquel est parvenu M. Allais, prouve que le rendement social est maximum et stationnaire si les tarifs s'écartent d'autant plus du coût marginal qu'il s'agit d'une nature de trafic moins sensible à une variation du tarif.

Nous voyons maintenant qu'en s'astreignant à ventiler les dépenses A (formule 1) entre les diverses catégories de trafic de manière à satisfaire l'ensemble des conditions (2), on résoudrait véritablement le problème de la maximation du rendement social.

Il est bien évident que l'on ne peut pas, d'habitude, donner une forme précise à la loi de variation du trafic avec le tarif. Mais le rendement social étant stationnaire pour la tarification idéale qui satisfait rigoureusement à ces conditions s'écarte très peu de son maximum si la tarification s'éloigne modérément de celle-ci. C'est l'art des techniciens des tarifs de faire en sorte qu'il en soit ainsi.

(1) C'est cette méthode, employée par M. Allais, que nous avons figurée dans le schéma 1 sous la désignation de tarification aveugle.

En résumé la maximation théorique du rendement social ne conduit à aucune conclusion pratique. Le fait de majorer d'un coefficient uniforme les coûts marginaux aboutit à un résultat éloigné du rendement social maximum. On ne parvient à celui-ci que par une tarification nuancée.

Remarque.

Après avoir paru aller à l'inverse de la thèse de M. Allais tout en partant des mêmes idées, nous montrerons notre communauté d'orientation.

Pour cela reprenons l'expression (2). Sa signification est que la dérivée logarithmique de la quantité transportée doit être égale à n fois la dérivée logarithmique de l'excédent du tarif sur le coût marginal, quand les tarifs sont bien ajustés. La théorie de M. Allais correspond à une valeur infinie de n.

La valeur 1 rend maximum la rente du transporteur. En d'autres termes, l'intérêt égoïste de celui-ci le conduirait à fixer le tarif à un taux tel qu'à partir de là, ce qu'il perd sur la quantité, il le gagne sur la rente unitaire.

Si maintenant la catégorie de transport considérée ne peut s'effectuer qu'à perte lorsque cet optimum est atteint, il n'y a pas de doute qu'il doit l'abandonner. Dans le cas contraire, on peut baisser un peu le tarif sans changer sensiblement sa rente, tandis que le rendement social y gagne. C'est dire que la valeur idéale de n est supérieure à 1 ou, encore, que les tarifs doivent être intermédiaires entre le coût marginal et le taux que justifierait l'intérêt égoïste du transporteur.

Quant à la valeur idéale de n, on peut la définir de la manière suivante si on appelle sensibilité la quantité, souvent nommée coefficient d'élasticité

$$-\frac{dQ}{Q} : \frac{dt}{t}$$

Le rendement social est maximum, en vertu de la deuxième expression de (2), quand les sensibilités des diverses catégories de transport sont inversement proportionnelles aux *parts non marginales* des tarifs et quand, avec la valeur n du coefficient de proportionnalité, les tarifs assurent l'équilibre financier.

Conclusions

Les conclusions auxquelles nous sommes parvenus sont encore schématiques. Il faudrait de longs développements pour les rendre directement utilisables. Néanmoins elles confirment la justesse des tendances indiquées ci-après :

1°) La tarification doit être nuancée selon les catégories de trafic qui sont nettement différenciables. Il appartient à des plumes plus autorisées que la mienne, en vertu de leur compétence, de préciser les limites des possibilités en cette matière.

2°) Les tarifs doivent s'écarter d'autant plus des coûts marginaux qu'il s'agit de trafics moins sensibles à l'élévation des tarifs.

3°) Dans l'appréciation de cette sensibilité intervient évidemment l'effet de la concurrence exercée par d'autres modes de transport.

4°) Le surplus des recettes par rapport aux dépenses marginales doit être tel qu'il laisse un bénéfice susceptible d'intéresser le personnel employé par le transport à en améliorer l'exploitation.

5°) Il y a avantage pour l'ensembe des usagers du transport à affranchir celui-ci des trafics qui sont déficitaires en tout état de cause.

5 décembre 1947.

Robert Lévi,
Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
Directeur à la S. N. C. F.

LA COORDINATION DES TRANSPORTS ET LA THÉORIE ÉCONOMIQUE

La coordination des transports a encore fait l'objet de longues notes.

Il est satisfaisant de constater que les Ingénieurs cherchent, au problème posé, une solution rationnelle ayant un caractère scientifique et, partant, certain.

Mais il n'en est que plus regrettable d'avoir à constater les désaccords sur les conclusions.

Je voudrais essayer de rechercher les causes de ces désaccords.

Je considère comme admis que le but de la coordination n'est pas de protéger la S.N.C.F., mais « d'exécuter les transports dans les conditions les meilleures pour l'économie générale ». Ce sont les termes de l'article 10 de l'Annexe A du décret du 12 novembre 1938 sur la coordination.

Le seul sens qu'on peut leur donner est bien la maximation du rendement social telle que la définit M. Allais.

Donc accord total sur ce point avec M. ALLAIS et il est certain, scientifiquement, que le problème ne peut être posé et discuté que dans l'ensemble de l'économie. Par conséquent, le mode de calcul adopté par M. HUTTER est « absolument injustifié », comme le dit M. ALLAIS dans sa lettre publiée par M. COINTE.

⁂

Cependant, certaines des conclusions de M. HUTTER sont néanmoins vraies. On les retrouve, en effet, en reposant correctement le problème dans l'ensemble de l'économie.

Il est impossible de mesurer un gain ou une perte en fonction de la variation de quantité d'un seul bien. Le seul point de départ scientifique est le fait qu'un individu ayant à choisir entre deux collections de biens $(q_1, q_2, \ldots q_n)$ et $(q'_1, q'_2, \ldots q'_n)$ sait celle qu'il préfère. Il existe donc une fonction $\varphi\ (q_1, q_2, \ldots q_n)$ telle que si

$$\varphi\ (q'_1, q'_2, \ldots) > \varphi\ (q_1, q_2, \ldots)$$

la première collection est préférée à la seconde.

Ceci dit, le choix de l'individu, bien qu'il ne fasse pas en réalité ce calcul, est celui qui rend la fonction maxima avec la condition de liaison donnée par son budget, qui fixe le montant $\Sigma\ pq = R$ de ses dépenses.

Le choix est donc tel que la différentielle

$$d\varphi = \Sigma \frac{dq}{dq} dq$$

est nulle pour toutes les variations telles que

$$d\Sigma pq = \Sigma pdq = O.$$

Il en résulte que l'on a :

$$\frac{p_1}{\frac{d\varphi}{dq_1}} = \frac{p_2}{\frac{d\varphi}{dq_2}} = \ldots = K.$$

Ceci étant, on remarquera que :

$$d\varphi = \Sigma \frac{d\varphi}{dq} dq = \frac{1}{K} \Sigma\ pdq.$$

Par conséquent, des modifications dq de signes quelconques, dont on ne peut juger le bilan a priori, sont avantageuses lorsque Σ pdq est positif.

Par extension Σ pdQ, avec $Q = \Sigma\ q$ et où les prix p sont ceux des biens finis, sera une mesure valable de l'accroissement général du pouvoir d'achat (accroissement qui n'est pas nécessairement participé par tous, mais qui peut l'être).

J'ai déjà indiqué, dans ma note du numéro de décembre 1947, que les variations totales de quantité dQ qui peuvent être envisagées doivent satisfaire les équations de « goulot » telles que :

$$\frac{dA}{dQ_1} dQ_1 + \frac{dA}{dQ_2} + \ldots = O$$

A étant la quantité consommée d'un facteur primaire de production ou, plus généralement, d'un goulot quelconque.

Ces équations de goulot, multiples, sont pour l'ensemble ce qu'est l'équation du budget pour un individu.

D'où la justification des « prix rationnels »

$$p_1 = a \frac{dA}{dQ_1} + b \frac{dB}{dQ_1} + \ldots$$

a, b, ... étant des prix de facturation partout les mêmes, qui ajustent la demande avec la capacité limite de chaque goulot

Je rappelle que mon désaccord avec M. ALLAIS ne porte que sur le sens à donner aux quotients

$$\frac{dA}{dQ}.$$

J'estime que chacun de ces quotients doit être calculé ni pour des variations ΔQ d'une amplitude arbitrairement exagérée, ni pour des infiniments petits, mais pour des variations ΔQ qui sont de l'ordre de celles à envisager, car c'est au problème concret qu'il faut appliquer la théorie. C'est pour cette raison que j'estime nécessaire de présenter le point de départ de celle-ci.

⁂

Ceci dit, que se passe-t-il si on fausse un des prix en cessant d'appliquer le prix rationnel ? Remarquons tout de suite qu'on ne peut pas parler de la modification d'un seul prix. Si l'on augmentait un seul d'entre eux, le potentiel national de production ne serait plus totalement utilisé. Pour discuter une modification qui ait un sens, il faut préciser les hypothèses pour tout l'ensemble. C'est ce que M. HUTTER a omis de faire et c'est pour cette raison que sa démonstration est défectueuse.

Je supposerai que le prix d'un des biens cesse d'être le prix rationnel et devient $p + p'$, p restant le prix rationnel. Par ailleurs, tous les prix rationnels p, tout en restant donnés par la formule précédente, sont modifiés de façon à maintenir l'utilisation totale du potentiel de production. On définit ainsi d'une manière univoque un chemin le long duquel on peut intégrer la différentielle Σ pdQ en fonction de p'. (La différen-

tielle Σ pdQ n'est pas une différenciation totale, son intégration dépend du chemin, qu'il faut donc préciser).

Ceci dit, la différentielle Σ pdQ se réduit, dans mon hypothèse, à p'dQ, car le terme p du premier prix et tous les autres prix p donnent Σ pdQ = O, parce que ce sont des prix rationnels.

D'autre part, l'intégration de p'dQ se fait à partir de p' = O. Or, l'intégrale d'une fonction à partir du point où elle s'annule est un infiniment petit du second ordre par rapport à l'intervalle d'intégration.

Les calculs de M. HUTTER sont inexacts. Sa conclusion est néanmoins exacte en ce qui concerne l'ordre de grandeur de la perte de rendement sociale dans le cas qu'il étudie au A) de son Annexe III.

Ce second ordre est-il négligeable ? On s'en convaincra par une illustration numérique. Supposons que les prix soient augmentés de 5 % dans une moitié de l'économie et diminués de 5 % dans l'autre moitié. (Cela veut dire que dans chaque groupe on a $\frac{\Sigma qdq}{\Sigma pq} = 0,05$). Supposons, en outre, que dans la première moitié les consommations diminuent de 4 % et qu'elles augmentent de 4 % dans l'autre moitié (cela veut dire que l'on a dans chaque groupe $\frac{\Sigma pdq}{\Sigma pq} = 0,04$). L'égalité des deux pourcentages est supposée parce qu'il faut admettre que le potentiel national de production est toujours totalement utilisé.

Ceci dit, calculons Σpdq pour l'ensemble des deux groupes : chaque prix doit être mis sous la forme (p' + p), p étant le prix rationnel et p' la surtaxe positive ou négative qui y est ajoutée. Pour les mêmes raisons que ci-dessus, la différentielle se réduit à Σp'dq. Or, dans le premier groupe, p' croit positivement de zéro à 0, 05 p (en moyenne dans ce groupe) et l'intervalle d'intégration correspond à $\Delta q = 0.04\ q$ (en moyenne). L'élément d'aire à calculer est sensiblement égale à celle d'un petit triangle et a pour valeur approchée $1/2 \times 0,05 \times (-0,04) = -0,001$ de Σpq pour le groupe.

Il en est de même dans l'autre moitié de l'économie, avec inversion des signes, mais avec le même produit (—0, 001).

Finalement, on voit que le petit élément d'intégrale de Σpdq a pour ordre de grandeur 0, 1 % de la valeur totale de Σpq.

Ces calculs n'ont pas la prétention d'être rigoureux, mais ils montrent qu'on peut être pratiquement certain qu'une altération sensible des prix des biens finis peut ne causer qu'une insensible perte de rendement social.

Or, la tarification ad valorem de la S.N.C.F. n'altère que peu les prix de détail. On peut donc conclure qu'à ce point de vue ces inconvénients sont pratiquement négligeables.

***

Mais les raisonnements qui précèdent supposaient implicitement que les procédés de fabrication n'étaient pas changés.

Lorsqu'une nouvelle technique permet d'économiser la quantité A d'un goulot, elle rend possible un accroissement des productions tel que

$$\frac{dA}{dQ_1} dQ_1 + \frac{dA}{dQ_2} dQ_2 + \ldots\ldots = \delta A.$$

On a alors Σ pdQ = a δ A + b δ B + ..., en raison de la définition des prix rationnels p.

Or, l'altération des prix que nous avons supposée au paragraphe précédent peut, dans certains cas, avoir comme effet de faire préférer, à un certain stade de la production, un procédé plus onéreux en consommation des facteurs A_1, B_1, ...

Ellle cause alors une perte de rendement social mesurée par la dernière expression qui est négative. En outre, et ceci est très important, cette perte est du premier ordre.

Revenons à notre exemple des deux groupes avec les hausses et baisses des prix de 5 %. Elles peuvent être telles qu'à des différences de prix de près de 10 %, au détriment de certaines techniques rejetées pour cette raison, elles substituent des différences dans l'autre sens, suscitant partout l'emploi de techniques plus coûteuses.

La perte de rendement social peut devenir voisine de 10 %.

Il importe, en outre, de souligner que les différences de coût réel à considérer et qui donnent les différences δ A négatives sont des différences marginales.

Pour être concret, si la route reprend du trafic au fer, il en résulte de son côté des valeurs δ A. δ B, ... négatives, qui correspondent à l'exploitation d'un plus grand nombre de camions et, du côté fer, des valeurs δ ^{2}A, δ $_2$B ..... positives qui ne correspondent qu'aux réductions possibles des dépenses d'exploitation. Je concède qu'il faut évaluer sans omission toutes ces réductions, ce qui est délicat et peut prêter à des évaluations tendancieuses. Toutefois, il est bien certain que certaines dépenses restent invariables et que le nombre des voies ne peut être réduit de 2 à 1,8.

⁂

J'estime donc avec M. HUTTER que la surtaxation des prix rationnels n'apporte qu'une perte de rendement social du deuxième ordre, lorsqu'elle ne provoque pas un changement de technique et que cette perte devient du premier ordre, donc à éviter, lorsqu'elle suscite ce changement. Mais, dans ce dernier cas, il n'y a pas à sous-distinguer, comme le fait M. HUTTER, le cas de la concurrence interne de celui de la concurrence externe. Peu importe, au point de vue du choix des techniques et son incidence sur l'économie générale, qu'elles soient ou ne soient pas entre les mains d'un même entrepreneur.

On peut en déduire des règles pratiques pour la coordination. Soient p_1, p_2, e les prix rationnels du chemin de fer, de la route et des opérations terminales qu'exige l'utilisation du fer. Il y a indifférence au point de vue de l'économie générale lorsque $p_1 + e = p_2$.

Si l'on ajoute aux prix p_1 et p_2 des surtaxes s_1 et s_2 le point d'indifférence pour l'usager est celui où

$$p_1 + s_1 + e = p_2 + s_2$$

Si l'on veut que les tarifs suscitent toujours le choix le meilleur pour l'économie générale, il faut qu'on ait $s_1 = s_2$. L'addition des surtaxes égales ne cause qu'une perte de rendement social du second ordre. Une différence entre les surtaxes permet des pertes de rendement social du premier ordre, dont le montant est de l'ordre de grandeur du produit du trafic désorienté par la différence $(s_1 - s_2)$.

Je ne puis donc accepter la conclusion de la page 13 de la note de M. HUTTER (numéro de décembre 1947), où il est proposé que les tarifs routiers ne couvrent, en sus des dépenses d'exploitation propres des entreprises, que leur part marginale des dépenses d'entretien des routes.

Etant donné la valeur de s_1 que doit adopter la S.N.C.F. pour que les tarifs $(p_1 + s_1)$ équilibrent son budget, cette règle pourrait laisser subsister une notable différence entre s_1 et s_2.

Je sais que M. HUTTER invoque les contingences pratiques. Elles existent certes. Comme le dit M. COINTE dans la note publiée dans le numéro de janvier 1948, ce problème tarifaire est la question cruciale de la coordination. Mais, malheureusement, il n'est pas toujours possible de l'aborder d'une manière méthodique, car elle soulève des débats passionnés où l'impartialité scientifique fait trop souvent défaut. Laissons donc de côté ce qu'on appelle pudiquement les contingences et qui signifie l'inertie intellectuelle et des intérêts particuliers fort compréhensibles, mais qui ne coïncident pas toujours avec l'intérêt général. Il faut concevoir et définir le but de la coordination indépendamment de ces contingences. Si ce but ne peut pas être atteint par une seule réforme, on pourra toujours voir ce qui reste à faire pour s'en rapprocher.

M. HUTTER préconise (page 21), parmi les règles absolues, l'égalité des péages pour les transports substituables. Il le propose pour régler la concurrence interne entre les différents modes de transport ferroviaires. Si la S.N.C.F. avait le monopole des transports routiers grande distance, M. HUTTER n'y étendrait-il pas sa règle d'égalité des péages ? On ne comprend donc pas pourquoi il la rejette pour la concurrence entre le fer et la route.

Signalons que l'on peut faire remarquer aux usagers que les dépenses fixes de tous les modes de transport sont engagées de toute façon : dépenses d'entretien des voies ferrées et des routes et autres dépenses fixes du fer.

Il n'est pas équitable que l'usager de la route, avec un péage s_2 plus faible, ne contribue que d'une manière moindre à la couverture de toutes ces dépenses fixes.

Il serait juste, au contraire, de faire incorporer dans le prix de revient de tous les transports routiers grande distance, publics et privés, une taxe qui égaliserait les péages, moyennant quoi leur activité serait libre. L'idéal serait que la taxation fut proportionnelle au kilomètre-camion. Il faut reconnaître que des taxes annuelles sont seules susceptibles d'une mise en application pratique et qu'elles n'assurent pas que chaque voyage sera tarifié au prix voulu.

⁂

Cette dernière remarque appelle de nouvelles considérations. M. HUTTER affirme (page 9) que « la maximation du rendement social ne peut être obtenue que si les Pouvoirs Publics font peser des poids égaux sur tous les concurrents ».

On voit apparaître ainsi une vague notion d' « égalité » dans la concurrence. Quel est son contour précis et sa portée scientifique au point de vue de la maximation du rendement social ? Rien ne la justifie. La théorie ne dit qu'une chose : il y a concurrence à conditions égales lorsqu'il est fait application des prix rationnels ou, à défaut, quand les surtaxes s_1 et s_2 ajoutées à ces prix sont égales.

Mais il y a le cas des transports en retour. Ils appellent un examen spécial. La règle des prix rationnels est toujours applicable, avec toutefois les mises au point appelées par ce cas. Il y a un prix rationnel p pour le trafic d'aller et un prix p' pour celui de retour.

Le total des recettes pq + p'q' doit couvrir

l'ensemble des dépenses calculées avec les prix rationnels (coefficients a, b,... et tranches dA, dB,... pour l'ensemble de l'aller et du retour).

Il faut une seconde relation pour déterminer les deux prix. Elle est donnée par une baisse du prix p', telle qu'on utilise totalement la capacité de transport disponible avec les mouvements de retour. Bien entendu, cela implique que le prix d'aller est majoré afin que l'ensemble $(pq + p'q')$ ait la valeur définie plus haut.

Il se peut que la baisse du prix p' ne suscite pas une demande utilisant les disponibilités des mouvements de retour. Le prix p' ne doit pas descendre au-dessous du prix rationnel des dépenses en sus qu'entraîne le chargement des wagons en retour (frais de traction plus élevés, nombre maximum de wagons par train plus faible, triages, etc...). Lorsque le prix p' descend à ce seuil, la capacité de retour n'est pas complètement utilisée. Encore une fois, cela suppose corrélativement un relèvement du prix p.

Ces principes s'appliquent de la même manière au fer et à la route. Mais les conditions particulières d'application ne sont pas les mêmes.

Un Chef de gare n'est pas en mesure d'estimer que le chargement de tel wagon vide doit être fait au prix de retour car il perdra ce wagon de vue. Sur le fer, le problème doit être raisonné d'une manière statistique, avec toutes les notions de moyenne et de probabilité que cela comporte, car les wagons ne circulent pas isolément sur les rails et n'y sont pas conduits par des agents ayant la faculté de contracter au passage avec les usagers.

Au contraire, le conducteur d'un camion peut faire un voyage d'aller avec un tarif qui couvre les dépenses d'aller et de retour. Au retour, il saura qu'il peut prendre un chargement à un prix très faible. La différence réside dans le fait que les mouvements des camions sont réglés individuellement en relation directe et immédiate avec les contrats, tandis que les wagons sont incorporés dans des trains dont la marche est déterminée par des moyennes statistiques.

Il est donc logique, au point de vue de la maximation du rendement social, d'accepter sur la route un plus grand écart entre le fret d'aller et le fret de retour.

A priori, il semble que le plus grand assouplissement tarifaire accordé à la route cause inévitablement une perte de rendement social.

Il n'en est rien. Supposons qu'un camion parte en charge avec un fret $t_2 = 2\,(p_2 + s_2)$ couvrant les dépenses d'aller et de retour. Cela implique que l'économie e procurée par l'emploi du camion satisfait l'inégalité

$$e \geqslant 2\,(P_2 + s_2) - (p_1 + s_1).$$

Ce camion pourra prendre un chargement de retour à un fret nul.

Il semble qu'il y a ici dumping. Faisons les comptes comparatifs. L'aller et retour du camion coûte à l'économie nationale $2\,p_2$.

Si les transports avaient été effectués par fer, ils auraient coûté $2\,p_1 + e$.

L'économie au profit de l'emploi du camion est

$$2\,p_1 + e - 2\,p_2.$$

Remplaçons e par sa limite inférieure. L'expression ci-dessus devient :

$2p_1 + 2\,(p_2 + s_2) - (p_1 + s_1) - 2\,p_2 = p_1 + 2s_1.$

Si $s_2 = s_1$, elle est essentiellement positive, elle le reste même avec $s_2 < s_1$ dans une grande marge.

Dans l'hypothèse faite, l'avantage économique de l'emploi de la route se justifie dans des conditions plus larges que dans le cas des transports équilibrés pour lesquels il faut que $s_2 = s_1$.

On pourrait, il est vrai, présenter d'autres hypothèses moins en faveur de la liberté tarifaire. Si un camion faisait payer ses voyages d'aller et de retour au même prix, mais alternativement au prix $(p_2 + s_2 + k)$ et $(p_2 + s_2 - k)$, il couvrirait ses frais, y compris la surtaxe, mais la moitié de ses voyages seraient tarifés à un prix $(p_2 + s_2 - k)$, qui pourrait déplacer le trafic vers la route au détriment du rendement social. Toutefois, le danger n'existe que si certains voyages peuvent être tarifés avec un terme k assez sensible. Or, la concurrence s'y oppose. Avant de dénoncer certains méfaits de la concurrence, il faudrait donc observer les faits. La théorie économique ne peut avoir la prétention de faire connaître tous les effets de la concurrence. Il faut avoir recours ici à l'expérience pour trancher ce point du débat.

En tout cas, on ne saurait admettre une notion vague d'égalisation juridique de la concurrence Ce n'est là qu'un argument spécieux. Beaucoup s'y laissent tromper, en croyant que s'y trouve un principe rationnel. Mais. si on creuse l'affirmation, on ne lui trouve aucune raison d'être.

L'obligation de transporter doit être imposée à la S.N.C.F., à cause de sa structure concentrée. Elle n'est pas nécessaire en ce qui concerne les transporteurs routiers. Le problème de la coordination ne se pose pas en raison de leur refus de transporter, mais seulement à cause de l'application possible de tarifs provoquant un mauvais choix du mode de transport au point de vue de l'économie générale.

La coordination ne doit pas être faite en imposant des règles juridiques identiques à tous les modes de transport. Chacun doit conserver le statut juridique qui convient à sa structure économique et qui lui permet d'apporter sa contribution optima à l'économie générale. L'harmo-

nisation de modes de transport dissemblables est certes une difficulté spéciale du problème. On ne saurait l'esquiver par a priorisme juridique sans s'accorder du même coup de ne pas traiter sérieusement le problème posé.

⁂

La coordination tarifaire s'applique dans les mêmes conditions que ci-dessus au cas du transport des voyageurs. La variation ΔQ de trafic à considérer peut se présenter dans des conditions très diverses, suivant qu'il s'agit de la voiture à voyageurs en sus ajoutée à un train, d'un train en sus, ou d'un service de voyageurs s'ajoutant totalement à un service de marchandises. Dans le premier cas, les quotients $\Delta A / \Delta Q$ ont manifestement des valeurs très faibles. Les voyageurs qui peuvent hésiter entre le car et la voiture supplémentaire ajoutée à un train devraient donc théoriquement payer sur le car une surtaxe égale à l'excès du tarif ferroviaire sur le prix de revient partiel de la place dans la voiture en sus.

Il faut reconnaître que cela est pratiquement impossible. Cela montre néanmoins que, sur les services routiers pouvant prendre un nombre notable de voyageurs qui peuvent également utiliser le fer, il serait justifié de prévoir des tarifs non seulement égaux à ceux du fer mais légèrement supérieurs.

Bien entendu, la question préalable doit être posée de savoir si le service ferroviaire ne devrait pas être supprimé.

⁂

Dans sa note parue dans le numéro de janvier 1948, M. Cointe répond à M Hutter, en discutant de nouveau la question de la saturation.

Cette notion de la saturation ne doit pas être une interprétation sans fondement de la théorie, mais la constatation d'un fait : par exemple, que le débit d'une ligne atteint son plafond. L'ensemble des trafics possibles, détail, wagon complet local, wagon complet sur les gares centres, etc... satisfait alors une certaine relation :

$C(q_1\, q_2 \ldots) = O$, qui est l'équation de goulot particulière. Le prix rationnel doit, dans ce cas, comprendre un terme $c \dfrac{dC}{dq}$ pour chaque trafic et ceci bien qu'il n'y ait aucune dépense correspondante dans la comptabilité. Ceci montre, en passant, qu'une application correcte de la notion du prix rationnel ne doit pas être basée sur le seul examen de la comptabilité. Il est toujours nécessaire de se reporter au point de départ de la théorie ; en l'espèce, pour calculer les prix de facturation a, b, c, tels qu'ils sont définis.

Mais cela ne justifie pas une extrapolation systématique du diagramme des dépenses vers une zone de saturation qui ne serait pas atteinte.

M. Cointe souhaite avec raison que la question puisse être discutée par des fonctionnaires imbus de l'esprit le plus scientifique.

D'accord et je concluerai en faisant remarquer qu'une discussion scientifique doit commencer par l'examen de la valeur des prémisses. M. Cointe base son argumentation sur le principe que l'usager doit payer exactement le coût du service rendu. Mais quel coût faut-il considérer ? Et pourquoi faut-il le considérer et baser la coordination sur ce coût ? M. Cointe affirme et ne le justifie pas.

On ne peut pas engager utilement une discussion sans justifier les prémisses. On ne peut invoquer une théorie sans avoir montré les raisons qui la fondent et déterminent les conditions valables de son application.

C'est ce point de départ qui devrait d'abord faire l'objet de l'étude souhaitée par M. Cointe et sur lequel il faut donc revenir avec insistance.

Janvier 1948.

Bachet,
Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

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

SYNDICAT GÉNÉRAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Réunion de l'Assemblée Générale 1948

Le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées créé en juillet dernier, se réunira en Assemblée Générale le dimanche 14 mars 1948 à 10 heures du matin, dans le grand amphithéâtre de l'Ecole des Ponts et Chaussées. Pour des raisons de commodité pour nos membres de province, la date de cette Assemblée Générale est la même que celle du P.C.M.

L'ordre du jour de la réunion est le suivant :

1°) Approbation des statuts ;

2°) Rapport moral et financier du Président ;

3°) Fixation du nombre des membres du Comité ;

4°) Election du Comité d'Administration, qui remplacera le Comité provisoire actuel ;

5°) Fixation de la politique générale du Syndicat et des directives à donner au Comité sur les problèmes actuels ;

6°) Fixation du taux de la cotisation.

Exceptionnellement puisqu'il s'agit de notre première Assemblée Générale, tout camarade ayant adhéré au Syndicat aura droit de vote. Il pourra donner mandat de le représenter à un camarade de son choix, on votera par correspondance ; mais aucun des membres présents ne pourra disposer de plus de 10 voix y compris la sienne.

Les candidats aux sièges du Comité devront faire acte de candidature, auprès de M. Peltier, Secrétaire du Syndicat (58, boul. Lefebvre, Paris 15°), au plus tard trois jours avant la réunion de l'Assemblée.

Il est fait un appel pressant à tous les camarades qui pourraient assumer ces fonctions, de se faire connaître au plus tôt.

***

Un camarade ayant posé quelques questions sur notre Syndicat, la letre ci-dessous lui a été envoyée en réponse. Il a paru intéressant de porter cette lettre à la connaissance de tous nos membres, car elle fait le point actuel de notre situation.

Mon cher Camarade,

Vous m'avez demandé de vous renseigner sur l'activité de notre Syndicat depuis sa création et sur sa position quant aux problèmes actuels

Officiellement créé depuis juillet dernier, ce Syndicat, après la période morte des vacances, s'est préoccupé de s'organiser. Il s'agissait tout d'abord de recruter le plus possible d'adhérents, à cet effet, un certain nombre de lettres circulaires ont été adressées aux Ingénieurs des Ponts et Chausées, tant à ceux qui avaient répondu favorablement au référendum Dauvergne, qu'à ceux qui n'y avaient pas répondu. Les adhésions à la suite de ces lettres ont été nombreuses, puisque nous comptons à ce jour 320 membres.

Il va falloir maintenant remplacer le bureau provisoire du Syndicat, par un Comité élu par l'Assemblée Générale de ses membres. Cette Assemblée Générale se réunira, pour des raisons de commodités, en même temps que celle du P.C.M et aura pour mission, d'une part de désigner le Comité Directeur du Syndicat, d'autre part de fixer la politique générale que celui-ci devra suivre.

En attendant la réunion de cette Assemblée Générale constitutive, le Comité provisoire estime que son rôle actuel doit se limiter à suppléer le P.C.M. dans les cas où le caractère non syndical de celui-ci lui serait opposé. Ceci est conforme à l'opinion émise par la grande majorité de vos camarades lors de l'Assemblée Générale du P.C.M. de mai dernier, et aux idées exposées dans le référendum Dauvergne qui est à l'origine de la création de notre Syndicat.

C'est ainsi notamment, qu'il suit de près la création des Comités techniques paritaires ; et il a tout lieu de penser d'être reconnu sur ce point, comme l'organisation syndicale la plus représentative des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et justifier ainsi de sa création.

Il appartiendra à l'Assemblée Générale prochaine de décider si le Syndicat doit se limiter à cette position, ou si, au contraire, il doit étudier en propre les questions intéressant notre Corps et avoir à leur sujet une action particulière, ceci évidemment en liaison étroite avec le P.C.M.

SYNDICAT NATIONAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

LA NOUVELLE COMMISSION EXÉCUTIVE

A la suite des élections survenues au cours du deuxième Congrès le 9 novembre 1947, la Commission Exécutive du Syndicat National est composée des camarades :

ARRIBEHAUTE, 3, av. des Carrosses, AVON (S.-et-Marne).

BONNEMOY, 2, rue J. Richepin, PERPIGNAN (P.-O).

BOULLOCHE, Présidence du Conseil.

BRUNOT, M.R.U., Contrôleur Général.

CARON (Ing. Elève), Ecole des Ponts et Chaussées.

CAROUGE, 24, rue F. D.-Roosevelt, EVREUX (Eure).

CHANU, M.P.I. Adj. Directeur Coord. Indust., 99, rue de Grenelle, PARIS

DETŒUF, I.C. Assainissement de la Seine, 9, rue Schœlcher, PARIS

GRONNIER, 25, rue Stanislas-Girardin, ROUEN.

LAFAIX, 4, rue Curé-Marion, LONS-LE-SAULNIER (Jura).

MICHEL, M.R.U. Directeur Main-d'œuvre, 31, av. Pierre-1er-de-Serbie, PARIS.

THOREL, Direction du Port, 1, quai de la Joliette, MARSEILLE

La Commission Exécutive s'est réunie le 24 novembre 1947 et a désigné son bureau :

Secrétaire Général ... J. MICHEL.
Secrétaires Généraux Adj. BRUNOT, CAROUGE.
Trésorier GRONNIER

SYNDICAT CHRÉTIEN DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

A propos d'une grève.

Une vague de fond a coupé la C.G.T. Ceux qui n'ont pas voulu admettre l'emprise d'une politique s'en sont allés. Crise de croissance où s'affirme le véritable esprit syndical.

Certes il eût mieux valu faire l'économie d'une grève qui mena le pays à deux doigts de l'abîme, mais il n'est guère temps de gémir. Des problèmes graves sont à résoudre. Les uns sont d'ordre économique et il est malaisé de leur trouver une solution. Les autres sont d'ordre moral et social mais ne sont pas les moindres. Les uns comme les autres requièrent la bonne volonté et le travail de tous. On peut penser qu'il faille laisser au Gouvernement le soin de résoudre les problèmes économiques, encore qu'il soit nécessaire, pour le faire, d'être exactement renseigné et que, dans cette tâche d'information et de préparation, les syndicats aient un rôle à jouer dans lequel ils sont irremplaçables. Pour ce qui est des problèmes sociaux, chacun de nous a, sans conteste, une mission à remplir, à quelque échelon qu'il soit placé, et d'autant plus importante que cet échelon est plus élevé. Ces questions ne sont pas celles qui peuvent être résolues in abstracto. Il faut être mêlé aux difficultés auxquelles on veut porter remède pour trouver une solution qui, respectant la dignité de chacun, soit proprement humaine. Là est sans aucun doute la justification profonde d'un syndicalisme vertical, plus nécessaire encore aujourd'hui qu'hier, qui, dépassant les préoccupations d'un seul milieu ou d'un seul Corps, s'attelle, au sein d'une fraternité vivante, à la même grande tâche.

Nouvelles fédérales.

La Fédération des Syndicats Chrétiens des Travaux Publics, en plein essor, aura désormais son propre journal.

Calendrier de l'activité syndicale.

11 décembre : Entretiens avec M. BIONDI, Secrétaire d'Etat chargé de la Fonction publique, et M. BOUREL.

13 décembre : Audience de M. Jules MOCH, Ministre de l'Intérieur, qui a reçu le P.C.M. et les représentants des différentes organisations syndicales.
Entretien avec M. CORNU-GENTILLE, Directeur des Affaires communales et départementales au Ministère de l'Intérieur.

14 décembre : Entretien avec M. le Directeur du Cabinet du Ministre de l'Agriculture.

22 décembre : Audience de M. PINEAU, Ministre des Travaux Publics et des Transports.

31 décembre : Audience de M. B. RENAUD, Directeur du personnel.

Reclassement.

Au moment où nous écrivons ces lignes, la question des indices des Ingénieurs en Chef et Inspecteurs Généraux sur laquelle ont porté depuis trois semaines les efforts des différentes organisations professionnelle et syndicales, n'a pas encore été examinée par le Conseil de Cabinet.

Comités techniques paritaires.

Il va être procédé à bref délai à la constitution de comités techniques provisoires qui auront à connaître notamment des questions de statut. Ces comités provisoires feront place à des comités définitifs après les élections aux commissions administratives paritaires.

Divers.

A l'occasion de la publication de son premier Cahier sur Péguy, l'Amitié Charles Péguy organisait, le 17 décembre, à la Librairie Bellais, rue Cujas — l'ancienne librairie de Péguy — une petite exposition.

Nos camarades savent-ils que les derniers mots qu'ait tracés la plume de Péguy, le samedi 1er août 1914, évoquent les Ponts et Chaussées. On trouvera ces pages ultimes où les images de la « Route » servent de support à la conversation philosophique du « Prophète » dans la « Note conjointe sur M. Descartes et la philosophie cartésienne » — édit. de la N.R.F., p. 304 à 318.

NOTE TECHNIQUE

Emploi comme bordures d'accotements des éléments de tétraèdres placés par les Allemands sur les plages

Un des plus répandus parmi les obstacles édifiés par les Allemands sur les plages pour empêcher les débarquements était le tétraèdre en béton armé.

Cet obstacle était constitué par six éléments identiques, conformes au croquis ci-contre. Chaque élément comprend une partie droite de 1 m. 60 de longueur et de section carrée de 0 m. 15 de côté, encadrés par deux « pattes » inclinées à 120° sur la partie médiane. Le poids d'un élément est d'environ 120 kgs. L'armature comprend soit 4 ronds de 12, soit un fer unique de 25. Les pattes étaient réunies 3 par 3 par un collier en acier rond, et l'ensemble constituait les arêtes d'un tétraèdre régulier.

Sur les plages du Département de la Loire-Inférieure il y avait 9.000 tétraèdres de ce type.

Leur démontage a été aisé, puisqu'il suffisait de faire sauter les colliers assemblant les sommets. On a ainsi récupéré environ 6 × 9.000 = 54.000 éléments, pour la plupart intacts.

M. DANILO, Ingénieur des T.P.E. à Guérande a eu l'ingénieuse idée d'employer ces éléments comme bordures d'accotements. A cet effet on les pose comme l'indique le croquis ci-contre : les « pattes » enfoncées à 0 m. 20 environ sous le niveau de la chaussée assurent un ancrage suffisant.

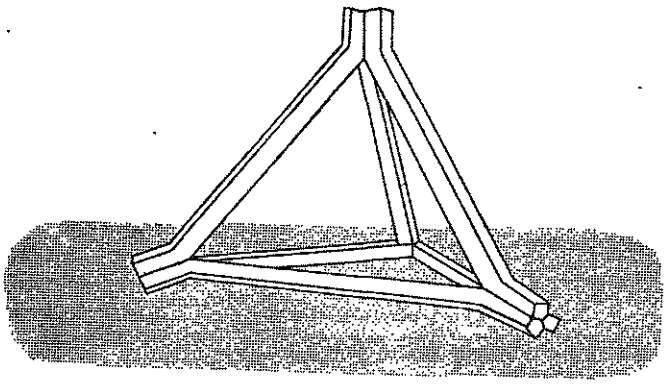
On avait pensé à l'origine que l'on reviendrait plus tard emplir de béton l'espace triangulaire compris entre deux bordures consécutives (cette opération ne pouvait être réalisée à cette époque en raison de la pénurie de ciment). Mais ce remplissage ne sera pas nécessaire pour la stabilité de la bordure.

Quant à l'esthétique, l'aspect discontinu de la bordure n'est pas désagréable, aussi bien en alignement droit qu'en courbe.

La pose de ces bordures sur lit de sable, y compris la fourniture de sable a été payée 90 frs l'élément (soit 45 frs le ml). Le ragréement de la chaussée en matériaux enrobés après pose des bordures, revient à 80 frs le ml.

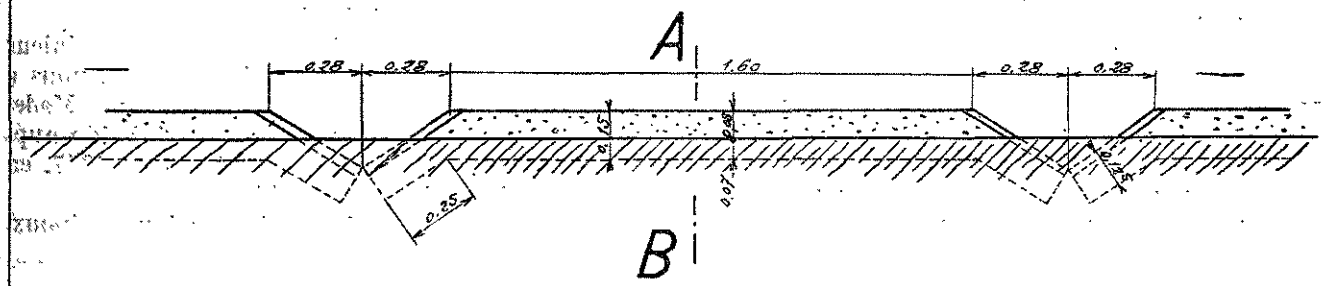
Cette utilisation des éléments de tétraèdres doit être susceptible d'intéresser les services des départements côtiers.

Ensemble défensif

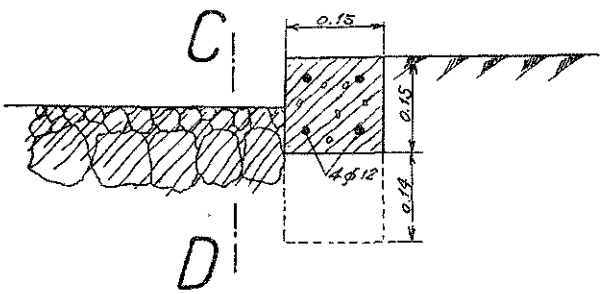


Coupe C.D

Echelle 1/20e



Coupe A.B



Notre rémunération pour les travaux du M. R. U.

Sur les instances du P.C.M. le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme avait présenté, le 21 octobre 1947, au Ministère des Finances des propositions en vue de l'amélioration de la rémunération pour le concours que les Services des Ponts et Chaussées apportent au M.R.U.

Le Ministère des Finances vient de donner partiellement son accord sur ces propositions (1). Aussi bien, le Président du P.C.M. a adressé, le 29 décembre 1947, à M. le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, la lettre de remerciement suivante :

Monsieur le Ministre,

Je viens d'apprendre que, sur votre intervention personnelle, M. le Secrétaire d'Etat au Budget avait accepté de donner partiellement satisfaction à la demande que notre Association s'était permis d'adresser à votre prédécesseur, pour améliorer les conditions de rémunération des fonctionnaires et agents du Service des Ponts et Chaussées qui apportent leur concours aux travaux de la Reconstruction.

Je tiens à vous remercier de l'appui bienveillant et efficace que vous nous accordez ; les Ingénieurs des Ponts et Chaussées y verront le témoignage que leurs efforts dans l'œuvre de la Reconstruction ont été appréciés ; ils sont décidés à continuer cet effort et à vous apporter tout leur concours et tout leur dévouement.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments les plus respectueusement dévoués.

R. BRINGER.

(1) Voir le procès-verbal de la réunion du 5 janvier 1948 du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées à la page 8 du présent Bulletin.

NAISSANCES

Notre Camarade Roger FOUCAUD, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Périgueux, nous a fait part de la naissance de son fils *Bernard*.

Notre Camarade Pierre FAISANDIER, Ingénieur-Elève à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de la naissance de son deuxième enfant *Catherine*.

Nos félicitations aux heureux parents.

MARIAGES

Notre Camarade Charles DEUTSCH, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Jacqueline PENIN. La bénédiction nuptiale leur a été donnée le 15 décembre 1947 en l'Eglise Saint-Saturnin de Nogent-sur-Marne.

Notre Camarade André GENTHIAL, Ingénieur des Ponts et Chaussées en congé hors cadres à Paris, nous a fait part du mariage de son fils Raymond, Ingénieur E. S. E., Ingénieur à l'Electricité de France, avec Mademoiselle Jacqueline LEVOIR. La bénédiction nuptiale leur a été donnée, le 18 décembre 1947, en l'Eglise Notre-Dame de Grâce de Passy, à Paris.

Notre Camarade Robert KIRCHNER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Lyon, nous a fait part du mariage de son fils Jean avec Mademoiselle Micheline GALLAND. La bénédiction nuptiale leur a été donnée le 27 décembre 1947, en l'Eglise Réformée de Grenoble

Tous nos vœux de bonheur aux jeunes époux.

Variétés - Mots croisés — SOLUTION DU PROBLÈME : PORTS ET NAVIGATION

Horizontalement

I. — Mer — Clapotis.
II. — Epi — Noé — Œ — Ut.
III. — Dessins — Amer.
IV. — Ir — Et — Tôle.
V. — Môles — Tin.
VI. — An — Gare — Débris.
VII. — Hélés — Rade.
VIII. — Eau — Estran — Fo.
IX. — NL — Age — Sûr.
X. — Ebe — Abiu — Bord.
XI. — Calc — Amie.
XII. — Ras — Bau.
XIII. — AV — Phare.
XIV. — Syzygie — Erre.

Verticalement

1. — Médimatrémètres.
2. — Eperon.
3. — Ris — Hune — Raz.
4. — Siège — Davy.
5. — NI — Salé.
6. — Cône — Ressac — Pi.
7. — Lest — Est — Bâche.
8. — Rail.
9. — Port — Drague — Ré.
10. — O E — Océanie — Ber.
11. — Al — BD — Ba.
13. — Mètre — Sombre.
13. — Sue — II — Furia.
14. — Transbordeur.

Impressions Jacques Arnaud, 40, rue Louis Blanc, Paris-X^e.

BULLETIN CORPORATIF
paraissant 10 fois par an

le Gérant : V. E. DELAYRE.