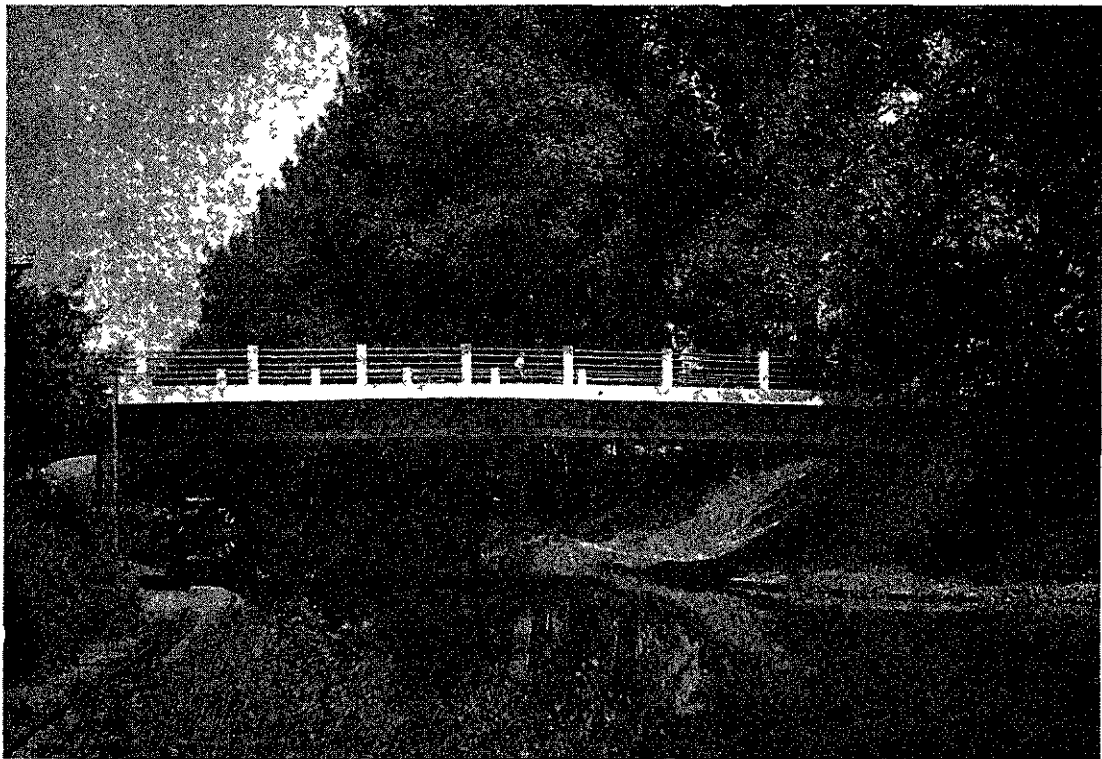


BULLETIN
DU

P.C.M.

LEGE. S
COLE NATIONALE DES DOCTEURS & CHAUF
28, Boulevard des Saïnts, PARIS



LE PONT DE SARRY, sur le Canal Latéral à la Marne

HOUILLÈRES du BASSIN de LORRAINE

RÉGIE des MINES de la SARRE

CHARBONS FLAMBANTS et FLAMBANTS SECS
CHARBONS GRAS
COKES et SEMI-COKES



Progression de la Production Annuelle

(en millions de tonnes de houille)

ANNÉES	1938	1949	1951	1953
Lorraine.....	6,7	9,8	11,5	14
Sarre.....	14,4	14,2	15,5	17

Représentants exclusifs pour l'Industrie et les Foyers Domestiques

À. R. E. P. I. C. : Direction : NANCY, 26, rue St-Michel. Tél. 81-66.

Bureaux : METZ, 7, place du Roi-Georges. Tél. 33-63.

NANCY, 43, boulevard Albert-1^{er}. Tél. 40.09.

STRASBOURG. 13, rue de la Nuée-Bleue. Tél. 407-11.

BESANÇON, 4 bis, rue Labbé, Tél. 38-19.

LORSAR : Direction ; PARIS, 12, avenue George-V. Tél. Ely. 54-10.

Bureaux : PARIS, 12, avenue George-V. Ely. 54-10.

REIMS, 41, rue Libergier. Tél. 38-85.

LIMOGES, 1 bis, avenue Foucaud. Tél. 53-51.

DIJON, 34 bis, rue des Perrières. Tél. 48-68.

LYON, 15, place Bellecour. Tél. FRANKlin. 49-85.

NANTES. 20, rue de l'Arche-Sèche. Tél. 157-65.

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

BULLETIN DU P. C. M.

SECRETARIAT RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères

PARIS-VII^e

Téléphone : LITré 93.01

SECRETARIAT ÉDITION

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV^e

Téléphone : VAUgirard 56.90

SOMMAIRE



TOURNEES DU P.C.M. :

- La tournée en Belgique et en Hollande 2
 La tournée à Donzère-Mondragon 9

PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. :

- Séance du 6 juin 1950 10

PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSÉES

- Séance du 6 juin 1950 12

RETRAITES DES AGENTS DES COLLECTIVITES LOCALES

- 14

NOTE SUR LE CALCUL DES PENSIONS D'ANCIENNETE

- 14

ASSOCIATION INTERNATIONALE PERMANENTE DES CONGRES DE LA ROUTE :

- Congrès au Portugal en Septembre 1951 15

ACTIVITE DES GROUPES :

- Groupe du Mans 16

NOTE TECHNIQUE :

- Le pont de Sarry sur le Canal latéral à la Marne 17

TECHNIQUES MUNICIPALES :

- Congrès de Biarritz en Mai 1950 18

LES SYNDICATS D'INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES :

- Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées 19

MUTATIONS DANS LE PERSONNEL 22

BIBLIOGRAPHIE : Calcul et exécution des ouvrages en béton armé 24

NAISSANCES, MARIAGE, DECES 24

MOTS CROISES : Tourisme 25

PAIEMENT DES COTISATIONS 26

COMPOSITION DU COMITE DU P.C.M. 27

COMPOSITION DES EQUIPES D'ETUDES DU P.C.M. 28

PAYEZ VOTRE COTISATION

au compte de chèques postaux du P. C. M. : PARIS 508.39

(Voir les tarifs à la page 26 du présent Bulletin)

TOURNÉES DU P.C.M.

TOURNÉE EN BELGIQUE ET EN HOLLANDE

Sous l'aimable direction de M. l'Inspecteur Général **Thirion**, qui avait bien voulu accepter de représenter M. **Buteau**, Président de l'Association, retenu par les nécessités de son Service, la tournée annuelle du P.C.M. en 1950 s'est accomplie avec une auréole de soleil et de tulipes, bien faite pour laisser la meilleure impression à chacun des participants autant que l'intérêt technique manifeste des ouvrages visités.

Sans une seule défection, les 60 participants, parmi lesquels 24 dames, s'embarquent le 8 mai au matin dans un autorail qui les conduit jusqu'à Aulnoye, où ils prennent place dans les deux autocars qui nous transporteront pendant les huit jours du voyage : en route pour déjeuner à Bruxelles.

L'après-midi, M. F. de **Le Court**, Ingénieur en Chef de l'Office National pour l'Achèvement des Travaux de la Jonction Nord-Midi, accompagné de M. de **Saegher**, Ingénieur, son Adjoint, guide une très intéressante visite de ces travaux, dans l'exécution desquels des problèmes techniques délicats ou particuliers ont dû être résolus.

Le système d'écluse de grande longueur contre-buttant les palplanches de 5 à 8 mètres de fiche et de 23 mètres de longueur retient particulièrement l'attention, ainsi que les précautions prises pour rétablir l'écoulement des eaux arrêté par les rideaux. Des cheminées avec filtre ont été réalisées à cet effet, contre les palplanches percées de trous et un égoût-drain recueille les eaux ainsi collectées, en limitant en même temps les sous-pressions sous le radier.

La visite de la Gare Centrale nous montre le dispositif de ventilation transversale ; celle-ci a pu être réduite en raison de l'installation prévue de la traction électrique sur les voies de la jonction.

Nouveaux **Hausmann**, les Ingénieurs Belges démolissent une partie de leur Ville pour l'exécution de ces travaux considérables, les immeubles sacrifiés étant reconstruits au-dessus du tunnel en ménageant de larges avenues. Les travaux sont estimés à 4,5 milliards de francs français.

Pendant la visite des travaux de la jonction un groupe est piloté dans le Musée du Cinquante-naire par un guide remarquablement érudit, qui conduit ensuite une visite rapide de la Ville, du Bois de la Cambre au Palais de Laeken, avec ter-

minus sur la grand'place. L'objet le plus remarqué au cours de cette journée à Bruxelles est, sans contredit, la pancarte « à louer » qui orne un certain nombre d'immeubles : heureuse Belgique, qui a su résister à la démagogie du blocage du prix des loyers.

Après une nuit confortable à l'Hôtel Central, départ le matin du 9 pour Anvers, par l'autoroute de Willebroeck. Le crochet prévu par Malines, quelque peu retardé par les ponts mobiles ou à sens unique remplaçant les ouvrages en cours de reconstruction, permet de consacrer quelques minutes à la belle cathédrale Saint-Rombault et aux immeubles historiques avoisinant la place contiguë.

Dès l'arrivée à Anvers, visite du Musée National, sous la conduite de M. Stanislas **Van den Brempt**, Professeur au Lycée et Membre de l'Académie d'Anvers : avec un exposé qui témoigne d'une érudition éblouissante, nous voyons défiler les toiles célèbres, des « primitifs » flamands, jusqu'aux Rubens et aux Jordaen.

L'après-midi, visite du Port en vedette, sous la conduite de M. de **Wilde**, Ingénieur au Port Municipal d'Anvers. Les 100 mètres de quai complètement détruits pendant les hostilités ont été réparés, ainsi que les hangars, dont la surface totale atteint 678.000 mètres carrés. Les 200 grues détruites ont été remplacées et le Port en possède maintenant 560.

Les grandes écluses de 180/22 mètres que nous traversons, pour accéder aux bassins, n'ont pas souffert ; ces écluses peuvent recevoir des bateaux jaugeant jusqu'à 166.000 tonnes ; elles sont munies de trois portes roulantes, dont une intermédiaire. Le radier des écluses est établi à la cote (— 6.30) comme le chenal de l'Escaut. Les bassins sont à la cote (+ 4.00). Le port dispose de trois pontons de 150 tonnes et de 10 cales sèches.

Le trafic atteint à nouveau les 20.000.000 tonnes qu'il atteignait avant la guerre. Il est remarquable de noter le caractère administratif du Port, ayant un Directeur Général responsable devant le Collège des Echevins et le Bourgmestre.

Après le Port, visite du tunnel sous l'Escaut : traversée en autocars avec péage.

La journée du 9 mai devait être consacrée au chantier de réparation et reconstruction de ba-

teaux du Biesbosch, à Dordrecht, ainsi qu'au port de Rotterdam.

Après un parcours par l'auto-route d'Anvers à Breda et à Rotterdam, auto-route non terminée, qui ne comporte encore qu'une seule piste et dont les croisements en as de cœur sont aménagés assez sommairement, nous admirons au passage le Pont de Moerdijk, puis longeons le Canal de Moerdijk à Dordrecht (Canal qui relie le Waal à l'estuaire de la Meuse).

Nous sommes accompagnés de M. **Leroy**, Sous-Directeur de l'Office National de la Navigation, qui nous a rejoint à Anvers et nous accompagnera dans la visite du chantier de construction de Dordrecht, auquel l'O.N.N. a confié d'importantes commandes et qui nous quittera seulement à notre départ d'Amsterdam.

A l'arrivée audit chantier, tout émaillé de constructions pimpantes, aux couleurs hollandaises, qui sont aussi les couleurs françaises, nous sommes reçus par M. **Brugerolle**, Directeur de la Communauté Française de Navigation Rhénane (C.N.F.R.) à Rotterdam et par MM. **Veldhuyzen**, Père et Fils, Directeur et Ingénieur Principal du Chantier.

Par l'exposé de M. **Veldhuyzen**, qui tient à s'exprimer, par une délicate attention à souligner, en français, nous apprenons que le chantier a entrepris un certain ombre de constructions fluviales et de cabotage pour la Hollande et la France. Ces constructions fluviales comprennent des remorqueurs et des automoteurs rhénans préfabriqués.

Nous voyons en réparation un grand chaland rhénan de 2.400 C.V., qui comporte trois moteurs de 800 C. V. ; la construction est mixte, partie rivée, partie soudée. Nous admirons au passage les logements confortables aménagés pour le personnel logeant à bord.

Après un déjeuner qui se signale par son originalité, nous embarquons sur l'automoteur « Cotes Roties », construit par le chantier et qui nous transporte de Dordrecht à Rotterdam. Ce bel automoteur de 900 tonnes, pourvu d'un moteur de 480 C. V. se conduit avec autant de facilité qu'un canot à moteur. Plusieurs d'entre nous en font l'essai. Il s'agit de l'un des 120 automoteurs qui ont été commandés par l'O.N.N. pour la reconstitution et l'extension de la flotte rhénane française. 60 de ces bateaux ont été ou seront construits à Dordrecht.

A Rotterdam, nous accostons à proximité de l'entrée Nord des tunnels sous le Oude Maas. Là, nous attendent MM. **Koomans**, Directeur du Port de Rotterdam et **Van Bruggen**, Ingénieur chargé des souterrains sous-fluviaux. Nous entreprenons la visite des tunnels par lesquels on peut,

depuis 1942, franchir le Oude Maas, tunnel pour piétons, tunnel pour cyclistes, tunnels pour voitures. Nous parcourons de bout en bout le tunnel pour piétons, remarquablement ventilé, pourvu de dispositifs automatiques, commandés par des analyseurs, qui règlent à chaque instant l'intensité de la ventilation en fonction de l'importance du trafic.

Ces dispositifs, communs aux quatre tunnels, sont particulièrement importants pour les tunnels pour véhicules. Du poste de commande où se trouvent centralisés tous les appareils, l'agent de service contrôle en même temps les feux qui règlent la circulation. Le moindre incident souterrain met ainsi au jaune clignotant ou au rouge les signaux de la partie du tunnel située en amont du point accidenté. Le nombre de véhicules présents simultanément dans le souterrain s'inscrit automatiquement dans la salle de contrôle. L'ensemble de cette belle installation a coûté 150.000 florins, valeur 1941. Il faudrait multiplier ce chiffre par 3,5 pour exprimer des florins actuels, puis par 90 pour le convertir en francs français.

Dans le Port de Rotterdam, que nous parcourons en utilisant de nouveau le « Cotes Roties », nous apprenons que sur 24 kilomètres de quais, 8 avaient été détruits et sont maintenant entièrement rétablis. Il en est de même des hangars, dont la superficie atteint 450.000 mètres carrés, ainsi que des 200 grues portiques, des 11 pontons-grues et des 405 grues flottantes. Le trafic, qui dépassait 40 millions de tonnes en 1938, atteint 20 millions de tonnes en 1949, dont 10 millions en transit.

Le Port dispose d'un fonds de 11 mètres en marée basse et de 10 mètres dans les bassins. Les murs de quai rétablis sont fondés sur pieux et ont comporté l'emploi de palplanches en béton armé de 18 mètres de longueur et de 45 centimètres d'épaisseur. L'ancien procédé de fondation sur fascines a été abandonné.

Nous apercevons dans le port un portique flottant de forme curieuse : nous apprenons que c'est un démagnétiseur de bateaux. Cet engin comporte des circuits électriques qui entourent les bateaux introduits sous le portique et permet de détruire le magnétisme acquis par les coques des bateaux, rendant ainsi ceux-ci non vulnérables aux mines magnétiques allemandes pouvant encore dériver.

Après cette visite du Port de Rotterdam, dont l'activité est remarquable, remontée en cars pour La Haye, puis Scheveningen, son faubourg, où nous longeons le 9 au soir.

Le 10, les autocars nous conduisent dès le matin à Delft, pour visiter sommairement cette cu-

rieuse ville, son Musée de la Faïencerie Royale et l'Eglise protestante où reposent les défunts de la Famille Royale Hollandaise.

Au retour à La Haye, pendant que nous visitons le Musée Royal, une délégation, conduite par M. **Prot**, va faire une visite à M. J. H. **Harmsen**, Directeur Général du Rijkswaterstaat, Grand Maître des Eaux de la Hollande, à la fois pour la Navigation et l'Agriculture. Nous notons la haute courtoisie de ce Grand Directeur, qui a tenu à nous exprimer la bienvenue en langue française.

Après le déjeuner au Kurhaus, départ pour Haarlem et Amsterdam, avec arrêt au Keukenhof, près de Lisse, pour admirer les champs de fleurs et surtout de tulipes, véritablement magnifiques dans leur splendeur fleurissante. Ensuite, après une rapide visite du Musée de Haarlem, visite des écluses d'Ymuiden, qui relient le Port d'Amsterdam à la Mer par l'intermédiaire du Nord-See-Canal, construit pour remplacer la seule issue que le Port d'Amsterdam possédait avant la fermeture du Zuydersee.

La visite des écluses est faite sous la direction de M. **Volkers**, Ingénieur. Ces écluses comportent des portes roulantes qui atteignent 50 mètres de largeur pour la grande écluse, dont la porte aval est doublée, par mesure de sécurité. Le Canal offre actuellement un mouillage de 12 mètres et une largeur de plafond de 75 mètres. On projette de porter ces dimensions au mouillage de 15 mètres, avec une largeur de 100 mètres au plafond.

Après une matinée de repos bien gagnée, le 11, à Amsterdam, l'après-midi est consacrée aux gigantesques travaux de la digue de l'Ysselmeer, ex-Zuydersee. M. K. A. **Bazlen**, Ingénieur du Rijkswaterstaat, se joint à la caravane, qui passe par Volendam et Den Oever. Il nous fait un exposé en langue anglaise sur l'état des travaux d'assèchement progressif de l'Ysselmeer.

Nous parcourons un polder de 20.000 hectares, le Wieringen-Meer. Déjà mis en culture avant la dernière guerre, au prix de travaux considérables, cet immense polder a été inondé par les Allemands et tout le travail a dû être recommencé après la Libération, l'envahissement de l'eau ayant tout détruit, maisons et cultures. Heureusement l'eau, provenant du Lac Issel n'était pas salée, de sorte que la remise en culture a pu être plus rapide que le premier travail de dessèchement et d'aménagement. Déjà, de coquettes maisons, que nous apercevons au passage et de nouvelles cultures ont pu être rétablies.

Les Hollandais ont maintenant entrepris le dessèchement de nouveaux polders au Nord-Est de l'Ysselmer, dont les dimensions sont de plus en plus réduites à mesure que la terre est conquise sur l'ex-Zuydersee.

Nous parcourons ensuite la route pavée qui couronne la grande digue du Zuydersee et montons dans le monument qui commémore l'épisode historique de la fermeture de la digue, sanctionnant la victoire des travailleurs sur la mer, remportée le 28 mai 1932. Nous lisons sur ce monument cette fière inscription : « Un peuple qui vit bâtit son avenir ». La digue a coûté 120 millions de florins et il resterait encore environ trois fois autant à dépenser pour aménager complètement les polders, dont l'établissement est rendu possible par cette digue d'une quarantaine de kilomètres de longueur.

Le retour s'effectue par la côte Ouest, le long de la Mer du Nord et nous visitons au passage la grande digue de protection de Petten. La randonnée de cet après-midi a été bien longue et il est vraiment tard quand nous rejoignons Amsterdam.

Le 12 mai, dans la matinée, visite du Port et des Canaux d'Amsterdam, la « Venise du Nord ». Cette visite est faite dans une des splendides vedettes du Port, sous la direction de M. Henri **Ingenhoes**, attaché au Port d'Amsterdam. Notre guide nous fait admirer au passage de jolies maisons historiques avec sculptures, le Palais Royal, le Temple Luthérien, la vieille Eglise Saint-Nicolas, etc... Nous débouchons dans le Port même où nous croisons bientôt le « Willel-Varende », qui revient d'hiverner dans les régions polaires.

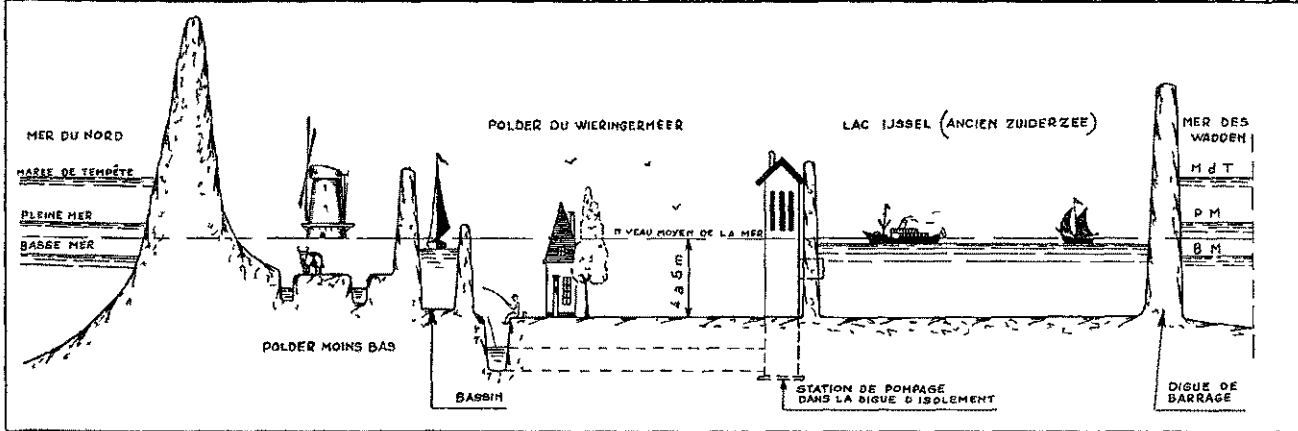
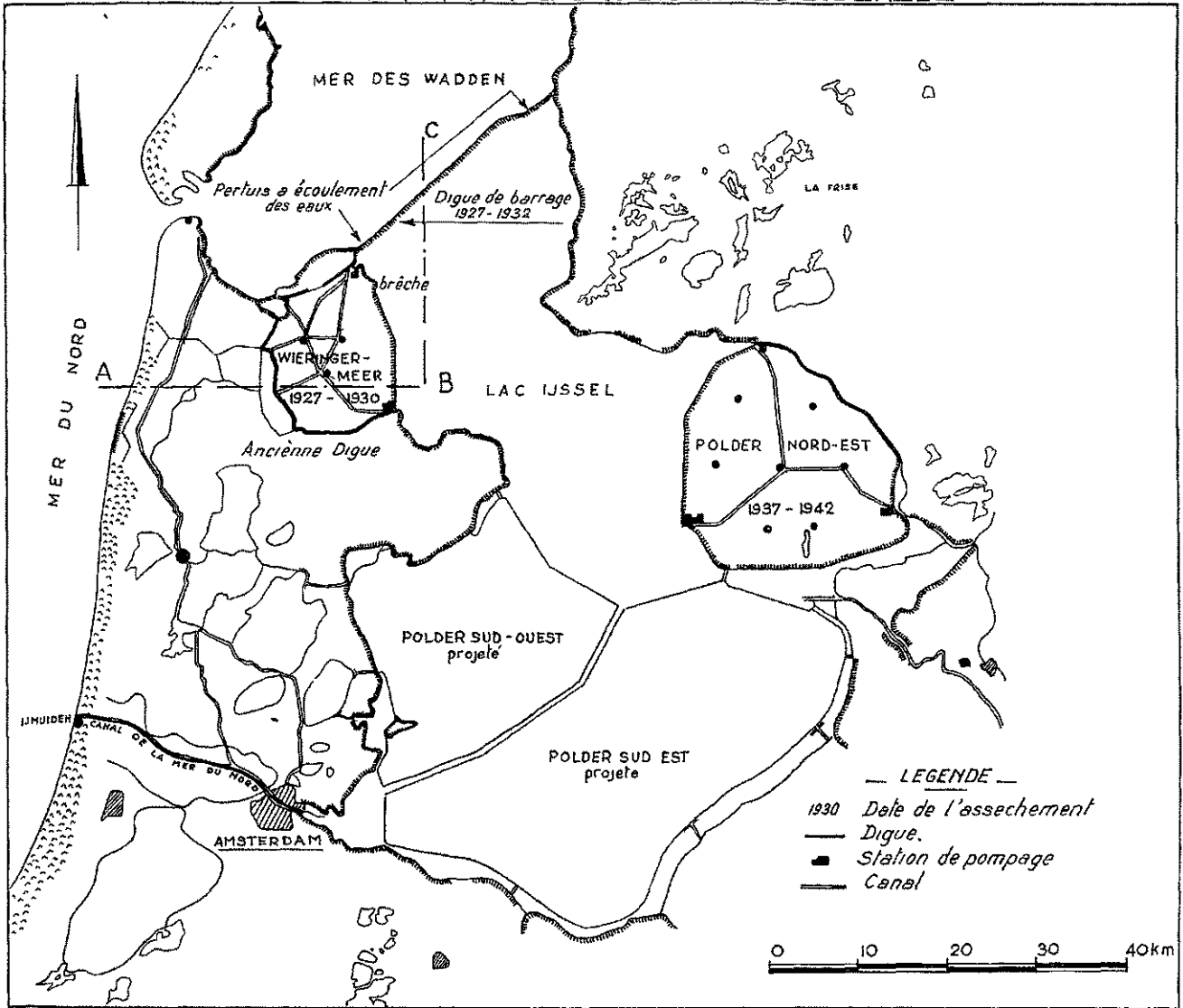
Le Port d'Amsterdam a relativement peu souffert de la guerre. Il semble que nous ne verrons pas d'autres traces de destructions que les ponts non encore rétablis et provisoirement remplacés par des bacs importants.

Ce port comporte 100 postes à quai ou d'amarrage sur Ducs d'Albe. Le trafic atteint maintenant 20 à 25 millions de tonnes ; ce chiffre est comparable à celui d'avant-guerre (3.500 entrées en 1938, 3.800 entrées en 1949). Les Hollandais escomptent un nouvel essor du Port d'Amsterdam, une fois terminés les travaux de construction du Canal d'Amsterdam au Rhin, travaux dont nous devons visiter un très important chantier dans l'après-midi. Le Port possède des cales de construction et docks flottants ; le grand dock flottant peut recevoir des bateaux de 25.000 tonnes.

Le Port d'Amsterdam a été menacé dans ses communications avec la mer par suite de l'ensablement du Zuydersee et c'est au travail opiniâtre du creusement du Canal Maritime de la Mer du Nord, en 1876, que le Port dut son renouveau de prospérité, renouveau que le Canal d'Amsterdam au Rhin viendra accroître encore.

Nous voyons au passage, des silos, dont la ca-

Plan général des travaux du ZUIDERZEE



— Coupe transversale ABC —

pacité de chargement est de 200 tonnes à l'heure et un chantier de construction de navires (jusqu'à 50.000 tonnes). Le Coenhaven (Port de marchandises en vrac), qui avait été démoli par les Allemands est aujourd'hui rétabli.

Nous retournons à notre point de départ, en empruntant à nouveau les Canaux de la Ville (la Ville en comporte 60 kilomètres, deux fois plus que Venise). Nous prenons notamment le Canal des Réguliers, avec sa perspective des 7 ponts (la Ville possède près de 200 ponts sur l'ensemble de ses canaux).

Au début de l'après-midi du 12, départ pour le chantier de construction des écluses de Tiel pour le nouveau Canal d'Amsterdam au Waal. Malheureusement, à la suite d'incidents de route causés notamment par les difficultés de ravitaillement en gas-oil pour nos cars, nous arrivons après la fermeture du chantier. M. l'Ingénieur **Gelders** nous explique cependant que l'écluse actuellement en construction présentera une profondeur de 14 mètres, une largeur de 18 mètres et une longueur de 350 mètres ; le radier, de 2 m. 35 d'épaisseur, est fondé sur pieux. Des joints sont exécutés tous les 16 mètres. Il est prévu trois portes, dont une porte levante à la tête côté Waal, qui pourra être amenée à travailler dans les deux sens (le plan d'eau du Waal varie en effet entre les cotes 1.90 et 10.40, celui du Canal entre 1.00 et 5.55). Les deux autres portes seront des portes roulantes. Un emplacement est prévu pour permettre de doubler l'écluse actuellement en construction.

Après cette visite rapide, nous repartons pour Eindhoven, en empruntant l'auto-route à demi-construite, où le revêtement en briques paraît avoir souffert. Et nous arrivons au gîte d'étape assez tard pour observer le bel éclairage au sodium dû, semble-t-il, à la puissante industrie de lampes électriques établie dans cette Ville.

La journée du 13 mai est consacrée à la visite de la Mine de Beeringen, puis à celle du Canal Albert. Le Camarade Mineur **Chauvez** rend compte ci-après de la très instructive et très agréable visite de cette mine.

L'après-midi, nous retournons à Hasselt (1), nous trouvons M. **Vuysteke**, Directeur des Ponts et Chaussées à Anvers, qui nous fait voir rapidement les premières écluses du Canal Albert. Ce Canal a été construit pour les bateaux de 1.350 tonnes et même exceptionnellement de 2.000 tonnes. Il peut donc recevoir les chalands

rhénans. Les écluses ont 16 mètres sur 136 mètres. La profondeur du Canal est de 4 mètres 50 à 5 mètres ; on a respecté le coefficient 6 entre la section des bateaux et la section mouillée, qui est de 150 mètres carrés. Nous suivons le chemin de halage, qui est une véritable route, jusqu'aux tranchées de Caster, puis de Vroenhoven.

Nous voyons les regards donnant accès au réseau de drainage que les Ingénieurs Belges ont dû établir pour assurer la stabilité des terrains, qui ne demandaient qu'à glisser dans le Canal. Tous les ponts ont été détruits en 1940 ; un petit nombre seulement d'entre eux a été refait, en général en semi-définitif, avec des appuis intermédiaires, que permet l'absence à peu près complète de halage à partir des berges.

Nous visitons les ouvrages de Maastricht, qui font communiquer le Canal Albert avec le Canal Juliana et le Canal Latéral à la Meuse, sous la conduite de M. **Dhoosche**, Directeur des Ponts et Chaussées à Liège. Nous voyons fonctionner les énormes portes levantes de l'écluse.

Nous longeons ensuite le Canal Albert jusqu'à son origine, à la prise d'eau de Montsin, sur la Meuse. L'alimentation du Canal se fait, en effet, entièrement par gravité à partir des eaux de la Meuse ; les Belges ont dû soutenir et gagner un procès devant la Cour du Tribunal International de La Haye, au sujet de ce prélèvement d'eaux dans un fleuve international.

Visite rapide du barrage de l'Île Montsin sur la Meuse à l'origine du Canal Albert, près de Liège et apercevons au passage le monument au Roi Albert, ainsi que la digue qu'il a fallu construire dans la région industrielle qui prolonge la Ville de Liège.

En raison de l'heure tardive, nous devons renoncer à remonter la Vallée de la Meuse et coupons au court par la Route 36 de Liège à Dimant, où nous logeons le soir.

La matinée du Dimanche 14 est réservée à la visite des Grottes de Han, après laquelle nous gagnons Givet, où nous attendent M. l'Ingénieur en Chef **Cor**, Chef de l'Equipe Tournées du P.C.M. et M. l'Ingénieur **Gaudel**, représentant M. **Vernier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Charleville.

A l'issue d'un déjeuner tardif, M. l'Inspecteur Général **Thirion** prononce l'allocution de clôture de la tournée, en n'oubliant pas de rendre hommage aux organisateurs de la tournée, notamment à MM. **Cor** et **Leroy**, ainsi qu'au dévoué Secrétaire du P.C.M., M. **Delayre**, éloges que tous s'accordent à reconnaître mérités et sanctionnent par un chaleureux triple ban.

Il ne reste plus, sans pouvoir visiter les ouvrages de la Vallée de la Meuse, qu'à entreprendre

(1) Le cliché ci-contre est dû au talent de Madame **Valla**, Professeur de Dessin, à Avignon, qui accompagnait dans la tournée notre Camarade **Valla**, son mari, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

une course contre la montre pour gagner Charleville, ou le train nous attend

Nous nous séparons après avoir dîné en wagon-restaurant, en espérant une aussi intéressante tournée l'an prochain, vers l'Angleterre ou

plutôt vers l'Espagne, comme M **Cor** vient de nous le laisser entrevoir

Louis **Moineau**,
Ingénieur des Ponts et Chaussées



CANAL ALBERT Maison d'éclusier à Hasselt

Visite de la Mine de Beeringen.

A notre arrivée à Beeringen et après les présentations par M l'Inspecteur Général des Mines Georges **Schneider**, nous avons reçu l'accueil le plus cordial de M **Brun**, Directeur, qui nous expose, dans la salle du Conseil d'Administration de la Société des Charbonnages de Beeringen, les grandes lignes de l'exploitation du gisement, après nous avoir précisé sa situation et son histoire

Le siège de la Mine de Beeringen se trouve en Campine Belge, entre Beverloo et Beeringen Le Bassin Belge de la Campine, qui se prolonge par le Bassin du Limbourg Hollandais, est en relation, par sa formation géologique, avec les grands Bassins Charbonniers de la Ruhr du Nord de la France et du Kent Il est néanmoins nettement distinct par sa situation géographique

Ce Bassin a été reconnu par André **Dumont**, Professeur à Louvain et prospecté entre 1880 et

1900 On projeta de l'exploiter vers 1901 et des sondages de reconnaissance furent effectués jusqu'en 1906 Enfin, les demandes de concession furent déposées entre 1906 et 1911 La concession de Beeringen est une des 9 concessions du Bassin, qui comprend, en outre, deux réserves non encore exploitées

Des la période de prospection du gisement les Siderurgistes Français s'y intéressèrent vivement En effet, le Bassin n'était pas très éloigné de la Lorraine, dont les gisements de charbons n'étaient pas encore connus et les Siderurgistes pensaient se procurer la facilement du charbon à coke Ceci explique que les intérêts Français soient représentés dans la quasi-totalité des actions des Charbonnages de Beeringen, par **Pont-à-Mousson**, qui détient du reste la majorité des parts, **Micheville**, **Marine-Homécourt**, de **Wendel**, etc

Le Bassin de la Campine produit environ 8 millions de tonnes de charbon annuellement. Il est projeté de pousser la production à 12 millions de tonnes. La Mine de Beeringen, à elle seule, d'une superficie de 5.000 hectares, produit environ 5.000 tonnes par jour ; sa production doit être augmentée jusqu'à 6.000 tonnes.

Le moyen de desserte principal du Bassin de la Campine est le Canal Albert, qui suit la ligne de sept des sièges miniers ; mais les fines à coke ne sont pas expédiées en France actuellement.

D'après les renseignements que nous avons pu recueillir, la teneur moyenne en matières volatiles du charbon de Beeringen oscille entre 28 et 30 %. Ce siège fait surtout du charbon flambant, du charbon à gaz et du charbon à coke en mélange.

A la suite de l'exposé de M. Brun, notre groupe s'est scindé en deux, une partie visitant les installations du jour, tandis que l'autre allait visiter une taille.

L'extraction est assurée par deux puits à double extraction, les bennes comportant quatre étages, dont chacun peut recevoir deux berlines en aluminium de 1.000 litres chacune. Il est prévu ultérieurement de loger dans chaque étage une seule berline de grande capacité, 2.500 litres.

L'étage que nous allons visiter se situe à 727 mètres au niveau supérieur et 789 mètres au niveau inférieur. La coupe de charbon, d'un faible pendage de 5 à 6° est recoupée par des failles. Dans la taille visitée, la puissance est approximativement de deux mètres. Le front de taille a une longueur de 250 mètres en plateau, avec une faille d'un rejet de 2 mètres en son milieu, qui ne paraît pas gêner l'exploitation. Ce cas est assez rare.

La méthode utilisée est la taille chassante, avec trois galeries, dont une médiane. Remblai pneumatique complet et bien fait. Le soutènement est fait par flandres, soutenues par des buttes et étauçons. Chaque flandre est soutenue par deux buttes en bois et deux étauçons Gerlach.

Le travail en taille progresse sur quatre allées : une allée de travail au front de taille, une allée pour le couloir oscillant, une allée de passage et la dernière allée, limitée par des toiles, destinée au remblai. Au fur et à mesure que le remblai est placé, les étauçons Gerlach sont récupérés, mais les buttes sont abandonnées, ce qui évite au toit de s'effondrer intempestivement.

L'abatage est effectué en ménageant une banquette de 1 m. 00, abatage d'abord au toit, ensuite au mur. Abatage au marteau-piqueur, avec pulvérisation d'eau sous pression, mais sans injection. Il y a relativement peu de poussière en taille. D'autres tailles sont exploitées par bordage mécanique.

Le foudroyage n'est pas appliqué dans cette taille, tandis qu'il est utilisé dans d'autres quartiers de la mine. La raison principale serait que le toit est très raide ici.

Les moyens de déblocage sont le couloir oscillant suspendu en taille et le convoyeur à bande en galerie. La reprise en berlines se fait dans les travées basses.

La taille est cyclique avec trois postes par jour :

- le poste du matin pour l'abatage ;
- le poste du soir pour le remblai ;
- le poste de nuit pour l'entretien.

Dans les galeries de taille, on note le soutènement Moll, tandis que les travées-bancs sont dotées d'un soutènement spécial à la Campine, les clavaux de béton.

La tenue des travées-bancs paraît excellente. Le transport du personnel se fait par wagons fermés à boggies. Les quartiers en exploitation sont, en effet, assez éloignés des puits (2 à 5 kilomètres). La traction est assurée par quelques locomotives à air comprimé, ainsi que par des loco-tracteurs Diesel.

Parmi les installations du fond, il faut faire une mention particulière de la salle des pompes, dont la tenue est impeccable. La mine est entièrement électrifiée, à la tension de 440 volts. L'éclairage des travées-bancs est assuré par des lampes au sodium. On rencontre aussi des lampes luminescentes aux points de chargement. Le fond comporte également une salle de ventilation (ventilateur Aérex), ménageant une dépression de 160 mm. Il y a relativement peu de grisou dans cette mine : 1/2 à 1 millième.

La Mine de Beeringen occupe plus de 6.000 ouvriers, dont 2.000 environ au jour, de telle sorte que le rendement total, fond et jour, est de l'ordre de 900 kg. Le rendement fond atteint le chiffre de 1.400 kg. par ouvrier.

Parmi les installations du jour, il faut noter le lavoir pneumatique, la centrale électrique, l'imprimerie, qui doit être remplacée plus tard par une clinique, les installations de douches et vestiaires, des écoles, une salle de cinéma, etc...

Mais l'une des réalisations les plus réussies de la mine est sans doute la magnifique église de la Cité minière que nous visitons, aux sons d'un haut-parleur remplaçant les cloches habituelles, après un déjeuner empreint de la plus aimable cordialité, offert par la Direction de la Mine, qui a tenu à terminer cette belle réception par la projection d'un film documentaire sur les travaux de la Mine.

Un tel voyage d'études est plein d'enseignements de toute sorte, aussi bien pour le Corps des Mines que pour celui des Ponts et Chaussées : il a, de plus, cette année, l'heureux résultat de

resserrer les liens d'amitié qui unissent les Ingénieurs Belges et Hollandais aux Ingénieurs Français.

Claude **Chauvez**,
Ingénieur au Corps des Mines.

Liste des participants à la tournée.

— M. **Andrau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Marseille ;
— Madame et M. **Artigue**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris ;
— Madame et M. **Baquerre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Epinal ;
— Madame et M. **Bizot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;
— M. **Blaise**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Saint-Nazaire ;
— M. **Bois**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Grenoble ;
— Madame et M. **Boissin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;
— M. **Bourgeois** Victor, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris ;
— M. **Chauvez**, Ingénieur des Mines à Paris ;
— Madame et M. **Chazy**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Valenciennes ;
— Madame et M. **Delayre**, Secrétaire du P.C.M. à Paris ;
— Madame et M. **Deschamps**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Châlon-sur-Saône ;
— M. **Desorges**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Briançon ;
— M. **Dillies**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Lorient ;
— Madame et M. **de Foresta**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris ;
— Madame et M. **Gautier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Rennes ;
— M. **Giraud**, Inspecteur à la S.C.E.T.A. à Paris ;
— Madame et M. **Halbronn**, Ingénieur des

Ponts et Chaussées à Grenoble ;
— M. **Hamoniaux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Cherbourg ;
— Madame et M. **Jouvent**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Toulon ;
— Madame et M. **Kemler**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Oran ;
— M. **Laure**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Alençon ;
— Madame et M. **Le Gorgeu**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Dunkerque ;
— Madame et M. Jean-Claude **Legrand**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Versailles ;
— M. **Lesage**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Rennes ;
— M. Antoine **Martin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;
— Madame et M. **Mechin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Nice ;
— M. **Moinet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris ;
— M. **Pages**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Cherbourg ;
— M. **Parteau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Caen ;
— Madame et M. **Pireau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Nantes ;
— Madame et M. **Prot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris ;
— Madame **Mourlevat-Richin** et M. **Richin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Montauban ;
— Madame et M. **Sala**, Ingénieur en Chef des Mines à Alès ;
— Madame et M. Georges **Schneider**, Inspecteur Général des Mines à Versailles ;
— M. **Thirion**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris ;
— Madame et M. **Valla**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Avignon ;
— Madame et M. Jean **Vergne**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Dijon.

TOURNÉE A DONZÈRE-MONDRAGON

La visite du chantier de dérivation du Rhône entre Donzère et Mondragon, organisée par le P.C.M. dans la journée du Vendredi 16 Juin 1950. a été effectuée par une soixantaine de participants. Grâce à l'amabilité de nos Camarades de la Compagnie Nationale du Rhône et de nos Camarades des Services locaux des Ponts et Chaussées, elle a obtenu un plein succès.

Dans la journée du Samedi 17 Juin, les participants qui n'avaient pas regagné leur résidence

la veille au soir, ont effectué un circuit touristique dans la région du Vercors, avec visite d'installations hydro-électriques et de chantiers de reconstruction. Cette seconde journée de la tournée a également eu un plein succès.

Nous sommes actuellement dans l'impossibilité matérielle d'insérer le compte-rendu de cette tournée : il figurera dans le N° d'Août 1950 du Bulletin du P.C.M.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Mardi 6 Juin 1950

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mardi 6 juin 1950, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Couteaud**, **Daval** et **Guerbigny**, Vice-Présidents, **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Brandeis**, **Cachera** (représentant M. **Carpentier**), **Cassard**, **Coquand**, **Cor**, **Curet** (représentant M. **Aubriot**), **Gueydon de Dives**, **Jacquinet**, **Lamouroux**, **Leprince-Ringuet**, **Martin**, **Pavaux**, **Pélissonnier**, **Samuel-Lajeunesse** et **Thiébault**, Membres.

Absents excusés : MM. **Courbon**, Trésorier, **Champsaur**, **Dorche**, Michel **Legrand**, **Rérolle** et **Saint-Requier**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Brunot**, **Lambert** et **Roques**.

La séance est ouverte à 9 heures 15.

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

Sous réserve de l'addition de M. **Carpentier** au nombre des Membres absents excusés, le Comité adopte le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 9 mai 1950.

2°) Naissance, maladie, décès.

M. **Buteau** informe le Comité que :

— M. **Bringer** a fait part au P.C.M. de la naissance, à Metz, le 22 mai 1950, de son cinquième enfant et troisième fils ; il propose au Comité d'adresser à son ancien Président les plus chaleureuses félicitations, à l'occasion de cette naissance ;

— MM. **Champsaur** et **Dorche** ne peuvent actuellement participer aux travaux du Comité, en raison de leur mauvais état de santé ; il propose au Comité d'adresser à ces deux Camarades ses vœux rapide et complet rétablissement ;

— le P.C.M. a été informé que M. **Monseran**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite, est décédé à Oran, le 14 mai 1950 ; il propose au Comité de présenter à la famille du défunt toutes ses condoléances.

Le Comité s'associe à ces trois propositions.

3°) Tournées du P.C.M.

M. **Cor** rend compte de l'exécution de la tournée en Belgique et en Hollande, effectuée du 7 au 14 mai 1950, par 60 participants et favorisée par un très beau temps. L'intérêt technique ne l'a cédé en rien à la partie touristique et l'exécution a été largement facilitée par les Fonctionnaires Belges et Hollandais, ainsi que par la Société des Charbonnages de Beeringen, qui a reçu les participants d'une façon particulièrement sympathique.

Mais, par suite d'allongements de parcours en autocars résultant de modifications au programme initial, du paiement par le P.C.M. de toutes les dépenses supplémentaires et surtout des conditions d'échange de Florins contre Francs Belges à un taux moins favorable que celui prévu (près de 10 % en plus), les comptes de la tournée se solderont par un déficit, entraînant le paiement d'un supplément voisin de mille frs par participant, si une réduction ne peut pas être obtenue sur la facture des autocars.

La tournée à Donzère-Mondragon, qui commencera le vendredi 16 juin (départ de Paris le jeudi soir 15), a recueilli l'adhésion de 66 participants. La journée du vendredi sera commune avec l'Association Française des Ponts et Charpentiers : elle sera occupée en entier par la visite du chantier de la dérivation du Rhône, avec déjeuner à Donzère, dîner à Montélimar, logement à Montélimar et Valence ; les participants ne continuant pas la tournée regagneront Paris par un train de nuit le vendredi soir. La journée du samedi 17 sera consacrée à un circuit en autocars dans le Vercors, avec visite de chantiers de reconstruction et d'usines hydro-électriques ; ce circuit se terminera par un dîner à Valence, avant le départ pour Paris par un train de nuit.

M. **Cor** signale que le P.C.M. aura exécuté ainsi en 1950 trois tournées, exigeant un important travail d'organisation et d'exécution ; il pense que, dans l'avenir, il conviendra de se limiter à une tournée annuelle. Pour 1951, les conditions semblent favorables à l'exécution d'une tournée en Espagne.

Le Comité donne son accord à ces différentes propositions et remercie l'Équipe Tournées du gros effort qu'elle a accompli pour 1950.

4°) Société d'Entr'aide.

Le Président émet l'espoir que, à la suite du nouvel appel fait dans le N° de juin du Bulletin du P.C.M., de nombreuses réponses parviendront au questionnaire précédemment inséré dans ledit Bulletin, au sujet du projet de création de la Société Amicale d'Entr'aide aux Orphelins des Camarades prématurément décédés. Il insiste de façon pressante auprès des Délégués de Groupe pour que ceux-ci activent, dans toute la mesure de leurs moyens, l'envoi des réponses.

5°) Réunions des Groupes.

M. **Buteau** constate avec plaisir que le Groupe du Mans lui a fait parvenir un compte-rendu de la réunion tenue par ce Groupe le 29 avril dernier à Cherbourg. Il exprime ses regrets de n'avoir pu assister à cette réunion, dont le compte-rendu sera inséré dans le prochain N° du Bulletin du P.C.M.

6°) Bulletin du P.C.M.

Le Président signale que, à la suite d'un article de M. **Prot**, inséré dans le N° de mai 1950 du Bulletin du P.C.M., sur le déficit des Chemins de fer, il a reçu une étude sur le même sujet de M. **Cachera**, qui en demande l'insertion audit Bulletin. Après un échange de vues, au cours duquel notamment M. **Cor** insiste sur la nécessité, pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, de suivre attentivement les questions de transports, le Comité décide l'insertion demandée par M. **Cachera**, étant entendu que ceci ne saurait être le point de départ d'une polémique sur la question.

7°) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. **Buteau** fait connaître que la 3^e Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées a accordé une audience aux représentants du P.C.M. et des quatre Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, au sujet du contre-projet de Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées déposé par ces Groupements. Au cours de cette audience, ont pu être exposées les idées générales qui ont présidé à la rédaction de ce contre-projet, notamment en ce qui concerne l'avancement.

Sur ce dernier point et après avoir rappelé la motion unanime votée par la dernière Assemblée Générale du P.C.M., M. **Buteau** a particulièrement souligné l'importance de la disjonction du grade et de la fonction pour les Ingénieurs Généraux et la nécessité de créer un nombre d'emplois dans ce grade supérieur à celui des Inspecteurs Généraux actuels.

A ces considérations, il peut ajouter actuelle-

ment celles tirées de circonstances récentes, qui ont montré la nécessité de placer un Ingénieur Général au siège de chaque Région Militaire et donnent ainsi un poids nouveau aux arguments du P.C.M.

M. **Buteau** rappelle enfin que, de l'avis de la Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées dépendra la suite qui sera réservée à la demande du P.C.M. et des Syndicats, tendant à ce que le Comité Technique Paritaire soit saisi du contre-projet de Statut.

Un Membre de la 3^e Section a demandé si l'article premier, définissant les attributions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, ne devrait pas être complété pour tenir compte des emplois remplis par les Ingénieurs du Corps à la Direction de l'Electricité et du Gaz et à la Direction des Carburants. Après une discussion, au cours de laquelle est rappelé l'intérêt de rester assez vague dans la définition de nos attributions et d'éviter toute considération qui pourrait présenter un caractère limitatif, le Comité approuve le texte de la lettre que son Président lui propose d'adresser, à ce sujet, à M. le Président de la 3^e Section.

M. **Cachera** donne quelques indications sur les mesures envisagées pour placer les Ingénieurs dans les nouveaux échelons du Statut ; au lieu de faire une reconstitution complète des carrières de chaque Ingénieur (suivant ce qui avait été prévu jusqu'ici), il paraît beaucoup plus simple de se contenter d'un tableau de correspondance entre les anciens échelons et les nouveaux, comme il a été fait pour les Ingénieurs des Mines ; les modalités de ce système ont été discutées avec le Rapporteur de la 3^e Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées. M. **Cachera** précise, par ailleurs, les dispositions conservatoires contenues dans le projet de Statut, pour ce qui concerne l'avancement des Ingénieurs entrés dans le Corps autrement qu'à l'échelon de début d'Ingénieur Ordinaire ; le Comité approuve ces dispositions.

8°) Suppression du Corps des Ingénieurs des Transports.

M. **Péllissonnier** rend compte de l'étude faite par l'Equipe Personnel sur le projet de décret portant suppression, à partir du 1^{er} janvier 1951, du Corps des Ingénieurs des Transports et préparé par la Direction du Personnel, en accord avec les intéressés.

Ce texte ne donne aucun avantage dans le Corps des Ponts et Chaussées aux Ingénieurs du Corps des Transports réintégrés dans les Ponts et Chaussées, mais leur conserve, à titre personnel, leurs avantages de carrière dans les emplois

d'Ingénieurs des Transports. L'Equipe Personnel est d'avis que ce projet est acceptable ; elle demande seulement deux légères modifications tendant, l'une, à ne pas étendre la priorité d'accèsion aux emplois d'Inspecteur Général des Transports aux Ingénieurs actuels du Corps des Transports, appelés par la suite à remplir des emplois d'Ingénieurs en Chef des Transports, l'autre, à limiter le bénéfice de la priorité à occuper des emplois d'Ingénieurs en Chef ou Inspecteurs Généraux des Transports aux seuls Ingénieurs des Transports en fonctions au 1^{er} janvier 1950 (au lieu du 1^{er} janvier 1951, comme le prévoit le projet). Le Comité adopte cet avis.

9°) Reclassement des Fonctionnaires.

M. **Buteau** fait connaître qu'il résulte des débats parlementaires que l'Assemblée Nationale,

faisant droit aux protestations des Fonctionnaires, a remis en question le calcul des tranches de reclassement en 1950, limitées arbitrairement par le Ministère des Finances, sous le prétexte fallacieux de la modification du barème de l'impôt sur le revenu.

Le Comité lui demande de suivre de près cette affaire, dont les incidences sont particulièrement graves pour les hauts Fonctionnaires et les chargés de famille.

La séance est levée à 11 heures, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le mardi 4 juillet 1950, en deux séances, l'une à 9 heures, l'autre à 14 heures 15.

Le Secrétaire,

Durand-Dubief.

Le Président,

L. Buteau.

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

Séance du Mardi 6 Juin 1950

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le mardi 6 juin 1950, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**.

Etaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Couteaud** et **Guerbigny**, Vice-Présidents, **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Brandeis**, **Cachera** (représentant M. **Carpentier**), **Cassard**, **Coquand**, **Cor**, **Curret** (représentant M. **Aubriot**), **Gueydon de Dives**, **Jacquinet**, **Lamouroux**, **Martin**, **Pavaux**, **Péllissonnier** et **Thiébaud**, Membres.

Absents excusés : MM. **Courbon**, Trésorier, **Champsaur**, **Dorche**, **Michel Legrand** et **Saint-Requier**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Brunot**, **Lambert** et **Roques**.

La séance est ouverte à 11 heures.

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

Sous réserve de l'addition de M. **Carpentier** au nombre des Membres absents excusés, le Sous-Comité adopte le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 9 mai 1950.

2°) Congrès des Techniciens Municipaux.

M. **Buteau** donne lecture du compte-rendu, rédigé par M. **Durand-Dubief**, sur le Congrès An-

nucl, tenu à Biarritz, du 15 au 21 mai 1950, par l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux. Il propose l'insertion de ce compte-rendu dans le prochain N° du Bulletin du P.C.M. Il souligne le petit nombre d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ayant pris part à ce Congrès et il émet le vœu qu'un plus grand nombre de Camarades du Corps adhèrent à l'Association en cause et participent à ses travaux. Après échange de vues, le Sous-Comité se déclare entièrement d'accord avec l'avis de son Président.

3°) Relations avec le Service du Génie Rural.

Le Président donne lecture d'une lettre par laquelle M. **Pavaux** relate les difficultés rencontrées dans certains Départements, par le Service des Ponts et Chaussées, notamment dans les travaux de protection contre l'incendie dans les Communes Rurales.

Il est, d'autre part, donné connaissance au Sous-Comité d'une lettre émanant du Département de Vaucluse, accompagnée d'une circulaire précisant que le Service des Ponts et Chaussées doit toujours être consulté sur ce genre de travaux. Après discussion, le Sous-Comité décide de demander aux Equipes Intérieur et Agriculture de se réunir pour examiner de concert la question évoquée par M. **Pavaux** et de faire le point des diverses affaires suivies par ces Equipes.

M. **Coquand** signale que la Commission Nationale des Economies aurait envisagé une modification des attributions du Service du Génie Rural ; le Sous-Comité demande à son Président de se renseigner de façon plus précise à ce sujet, afin de répondre aux allégations tendancieuses avancées par certains à ce sujet.

4°) Application de la loi du 29 septembre 1948.

M. **Coquand** rappelle les observations faites devant la Commission Nationale des Economies, en ce qui concerne un prélèvement éventuel sur les honoraires au profit de l'Etat. Il donne lecture, à ce sujet, du projet de note qu'il a préparé en vue de fixer la position à prendre par les Chefs de Service, en ce qui concerne l'imputation des frais de Services engagés pour des interventions donnant lieu à honoraires. M. **Péllissonnier** indique que cette note a reçu l'accord de l'Equipe Personnel. Le Sous-Comité décide qu'elle sera, après mise au point, envoyée aux Délégués de Groupe, pour être remise à tous les Chefs de Service, en leur recommandant très vivement d'en appliquer les principes et en insistant sur l'importance de la question. Il est décidé, par ailleurs, que l'étude pourra être poussée plus loin ultérieurement, suivant les résultats obtenus et les observations recueillies.

Au sujet de la réglementation des cumuls, M. **Durand-Dubief** donne connaissance des contre-propositions du Ministère des Finances, en ce qui concerne la fixation des indemnités fictives pour les années 1949 et suivantes ; pour les Ingénieurs en Chef et Ingénieurs, ces propositions tendent à réduire un peu les effectifs des 3^e et 4^e catégories, augmentant une des dernières catégories à indemnité fictive nulle. Après échange de vues, le Sous-Comité pense que ces modifications peuvent être acceptées, mais il charge son Président de faire connaître à M. le Directeur du Personnel l'intérêt qu'il porte à la défense des Ingénieurs moins favorisés en matière d'indemnités accessoires, de telle sorte que tous puissent prendre place dans la catégorie à laquelle ils peuvent prétendre.

Le Sous-Comité rappelle également l'importance d'obtenir des abattements forfaitaires pour frais réels, comme en 1948 ; à cet égard, on ne saurait descendre au-dessous du taux de 20 %, retenu en 1948 pour les Ingénieurs en Chef.

M. **Buteau** donne ensuite lecture d'une lettre de M. **Pavaux**, signalant les lacunes qui existeraient dans le texte qui régleme la rémunération du Service des Ponts et Chaussées pour l'affectation des terrains des chemins ruraux désaffectés. Il est procédé, sur cette question, à un

échange de vues, à la suite duquel le Sous-Comité décide que, s'agissant de l'interprétation d'un texte réglementaire, le P.C.M. interviendra auprès de la Direction du Personnel, en lui demandant de faire connaître la position de l'Administration sur la question.

Enfin, M. **Buteau** invite les Membres du Sous-Comité à faire connaître leur avis sur le projet de note qui leur a été adressé, au sujet de l'intervention des fonctionnaires des Ponts et Chaussées dans les affaires intéressant les Collectivités Locales. Il insiste pour que ces avis lui parviennent au plus tôt.

5°) Travaux pour le M.R.U.

Le Président donne lecture de la lettre du 13 mai 1950 du M.R.U., répondant à la lettre du P.C.M. du 27 mars dernier, au sujet du plafond des vacations pour travaux de voirie et réseaux divers et signalant qu'il était intervenu favorablement auprès du Ministère des Finances à ce sujet. Le Sous-Comité prend acte de cette réponse et invite son Président à suivre l'affaire auprès du Ministère des Finances.

6°) Interventions pour le Ministère de l'Education Nationale.

M. **Buteau** signale qu'un Recteur d'Académie a sollicité l'Ingénieur en Chef d'un Département, pour faire partie d'une Commission appelée à l'assister pour les travaux du Ministère de l'Education Nationale. Après échange de vues le Sous-Comité estime que, dans un tel cas, le concours ne peut être refusé, mais qu'il ne peut être donné qu'à titre personnel et tout à fait officieux.

7°) Congrès de la Fédération des Collectivités Concédantes.

Le Président rappelle que la Fédération des Collectivités Concédantes et Régies tiendra un Congrès à Cabourg du 24 au 25 juin 1950 et signale qu'il a reçu une lettre d'invitation au Congrès, ainsi qu'au déjeuner qui doit avoir lieu le 24 juin. Tout en formulant le vœu que les Camarades du Corps assistent nombreux à ce Congrès, le Sous-Comité charge M. **Lamouroux** de remplacer, en cette occasion, le Président du P.C.M., empêché par les obligations de son Service.

La séance est levée à 13 heures, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité aura lieu le mardi 4 juillet 1950, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,
Durand-Dubief.

Le Président,
L. Buteau.

Retraites des Agents des Collectivités locales

Mesures d'assimilation des anciens cadres du Service Vicinal, non rattachés à l'Administration des Ponts et Chaussées

Dans la note parue dans le N° d'avril du Bulletin du P.C.M. il a été indiqué, en ce qui concerne les anciens Cadres Départementaux du Service Vicinal, que des dispositions particulières étaient en cours d'étude par les Départements Ministériels intéressés et qu'elles devaient faire l'objet d'une instruction spéciale.

Une circulaire du 8 avril 1950 émanant de la Caisse des Dépôts et Consignations adressée à MM. les Préfets de la Métropole fait connaître les dispositions qui ont été retenues par le Conseil d'Administration de la Caisse Nationale des Retraites des Agents des Collectivités Locales, compte tenu des conclusions formulées par les Départements Ministériels en cause.

Ces dispositions sont les suivantes :

« Le principe en vertu duquel il convient de « procéder aux assimilations par référence aux « catégories de personnels existant encore dans « la Collectivité Locale devra être appliqué par le « Conseil Général chaque fois qu'un emploi « maintenu dans le cadre départemental pourra

« servir de terme de comparaison. Cette procé-
« dure pourra entraîner des assimilations entre
« des emplois techniques et des emplois admi-
« nistratifs ».

« Mais lorsque, pour un emploi supprimé, au-
« cun emploi d'assimilation ne pourra être trou-
« vé dans les emplois départementaux subsis-
« tants, le Conseil Général pourra, à titre excep-
« tionnel, baser sa proposition d'assimilation
« sur un emploi d'Etat correspondant, existant
« dans le cadre du département ».

Il apparaît que le dernier alinéa qui précède est seul susceptible de jouer puisqu'il n'existe plus dans les départements de cadres propres aux Services Vicinaux.

Dès lors, il semble tout indiqué que les assimilations à faire, le soient, suivant les échelles de grades qui ont servi de base au reclassement des Agents des Services Vicinaux, dans le cadre latéral rattaché à l'Administration des Ponts et Chaussées.

Il appartient aux Conseils Généraux de se prononcer sur ce point.

NOTE

sur le Calcul des Pensions d'Ancienneté par l'équipe " Retraites "

Le N° de février 1950 du Bulletin du P.C.M. a publié un tableau donnant les montants des pensions d'ancienneté, pour les indices 500 à 800, avec 37,5 annuités et 40 annuités, pour les traitements au 1^{er} janvier 1949 comprenant les deux premières tranches de reclassement et pour les majorations correspondant aux deux dernières tranches de reclassement, telles qu'elles étaient primitivement fixées (Arrêté interministériel du 27 septembre 1948 pour le Service des Ponts et Chaussées ; Arrêté interministériel du 22 octobre 1948 pour le Service des Mines).

Depuis est intervenu le Décret N° 50-288 du 10 mars 1950 instituant pour 1950 de nouvelles

majorations en faveur des personnels de l'Etat au titre du reclassement de la Fonction Publique.

Deux Arrêtés interministériels en date du 17 mars 1950 (J.O. du 23 mars 1950) ont fixé notamment pour le Service des Ponts et Chaussées et le Service des Mines, en partant des traitements de 1949, les traitements annuels bruts applicables à compter du 1^{er} janvier et du 1^{er} juillet 1950.

Ces nouvelles dispositions conduisent à modifier assez sensiblement le tableau sus-visé.

Le tableau ci-après, donne les montants des pensions correspondant aux nouveaux traitements.

Indices	Traitements de 1949	Traitements à compter du 1-1-1950	Montant des pensions d'ancienneté		Traitements à compter du 1-7-1950	Montant des pensions d'ancienneté	
			avec 37,5 annuités	avec 40 annuités		avec 37,5 annuités	avec 40 annuités
1	2	3	4	5	6	7	8
800	1.114.000	1.169.000	644.476	687.440	1.224.000	665.100	709.440
780	1.094.000	1.143.000	634.728	677.040	1.191.000	652.728	696.240
740	1.006.000	1.058.000	602.852	643.040	1.109.000	621.976	663.440
700	938.000	988.000	576.600	615.040	1.038.000	595.352	635.040
650	846.000	896.000	542.100	578.240	947.000	561.228	598.640
630	828.000	872.000	533.100	568.640	916.000	549.600	586.240
600	800.000	835.000	519.228	553.840	870.000	532.352	567.840
550	733.000	761.000	491.476	524.240	790.000	502.352	535.840
510	632.000	672.000	458.100	488.640	711.000	472.728	504.240
500	675.000	695.000	466.728	497.840	714.000	473.852	505.440

NOTA : I — Les traitements figurant dans les colonnes 2, 3 et 6 sont des traitements bruts non abattus.

II — Les montants des pensions figurant dans les colonnes 4, 5, 7 et 8 ont été portés au multiple de 4 immédiatement supérieur.

Association Internationale Permanente des Congrès de la Route

Congrès au Portugal en Septembre 1951

L'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, dont le VIII^e Congrès avait eu lieu à La Haye en 1938, a repris son activité.

Son IX^e Congrès s'ouvrira au Portugal le 24 septembre 1951. Il comportera une semaine de séances de travail à Lisbonne, suivies de tournées d'études d'une semaine environ.

Une partie de ces tournées aurait lieu au Portugal avec retour possible par Séville, une autre aurait lieu au Portugal et à Madère, où d'importants travaux hydrauliques et routiers seront en cours d'exécution.

La question de la possibilité d'une exposition de matériel et d'outillage routier pendant la durée du Congrès est actuellement à l'étude.

Il est souhaitable que, comme par le passé, la France soit représentée au Congrès de la Route

par le plus grand nombre possible de techniciens appartenant à l'industrie privée et aux Collectivités Publiques.

Le Congrès sera ouvert à tous les membres de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, qui auront en outre le droit de recevoir gratuitement les rapports généraux présentés sur les six questions qui seront traitées au Congrès, ainsi que le compte-rendu des travaux de ce Congrès.

La cotisation annuelle des membres permanents est de 3.510 frs pour les membres collectifs et de 1.415 frs pour les membres personnels.

Pour les adhésions et pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au siège de l'Association : 2, rue Paul Cézanne, Paris (VIII^e), BALzac 50-32 (poste 503).

AMICALE D'ENTR'AIDE AUX ORPHELINS des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

**Si vous ne l'avez pas fait, ENVOYEZ LE QUESTIONNAIRE à détacher à la page 33
du Numéro d'Avril 1950 du Bulletin du P. C. M.**

La mise sur pied de la nouvelle Société dépend de vous

ACTIVITÉ DES GROUPES

GROUPE DU MANS

Compte-Rendu de la Réunion du 29 Avril 1950

Le Groupe du Mans s'est réuni le 29 avril 1950 à Cherbourg. Malgré l'éloignement du lieu de réunion et malgré quelques défections résultant de maladies, 24 Camarades se trouvaient présents. La température très clémente a facilité la très intéressante visite des chantiers de la gare maritime et des travaux de reconstruction du quai de France. A l'issue du déjeuner très réussi, des échanges de vues ont eu lieu sur les questions d'actualité :

- Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ;
- Primes de rendement ;
- Indemnités vicinales ;
- Honoraires ;
- Plafond des vacations pour travaux du M.R.U.

Le Délégué de Groupe donne, sur ces questions, les renseignements qu'il a recueillis au cours des séances du Comité.

M. **Lizée** appelle de nouveau l'attention sur les bases qui ont servi à l'évaluation des primes de rendement et demande que l'action soit poursuivie en vue de la reprise en considération des dites bases pour mieux les adapter à la situation actuelle.

Le Délégué de Groupe fait part du désir du Président du P.C.M. de se rendre, dans toute la mesure du possible, aux réunions de Groupe. Le Président n'a d'ailleurs pas pu se déplacer pour la réunion de ce jour.

Les Camarades déclarent qu'ils seront très heureux de recevoir le Président.

En ce qui concerne l'Amicale d'Entr'aide, il est rappelé qu'un bulletin détachable était inséré dans le Bulletin du P.C.M. d'avril 1950 et les Camarades qui ne l'ont pas encore envoyé sont invités à le faire sans retard.

Le Délégué de Groupe signale les difficultés rencontrées par M. **Le Port** au sujet de la circulaire interministérielle du 22 juin 1945 (Intérieur-Agriculture) relative au financement des travaux de protection contre l'incendie dans les Communes Rurales. Cette circulaire dispose, en particulier, que le paiement des subventions du Ministère de l'Intérieur est effectué sur le vu de propositions du Service du Génie Rural. Outre que cette disposition est de nature à léser certains intérêts matériels, elle fait intervenir le Génie Rural en matière de subventions de l'Intérieur, question généralement de la compétence du Service des Ponts et Chaussées. Il est convenu que la question sera signalée au Comité du P.C.M.

L'attention est également appelée sur l'application de l'Arrêté interministériel du 28 avril 1949, dont l'Article 6 fixe la rémunération pour les reconnaissances et aliénations de chemins ruraux. Cet Arrêté semble comporter une lacune qui devrait être comblée.

Au cours de l'après-midi, les Camarades, divisés en deux groupes, purent visiter, soit les ouvrages maritimes de la rade, soit un superbe paquebot anglais en partance pour l'Amérique.

Il fût convenu que la prochaine réunion aurait lieu au début de juillet 1950 dans le Département de l'Eure.

Le Service d'Achats du P.C.M.

28, rue des Saints-Pères, à PARIS (7^e)

L'Automobile-Club des Fonctionnaires

97, rue Saint-Lazare, à PARIS (9^e)

SONT A VOTRE DISPOSITION, CONSULTEZ-LES

NOTE TECHNIQUE

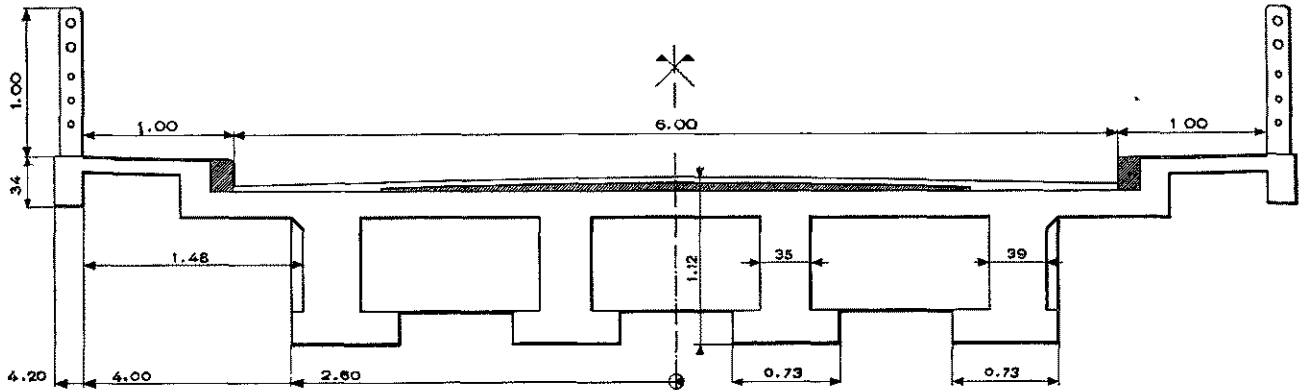
LE PONT DE SARRY, sur le canal latéral à la Marne

C'est un petit ouvrage, mais il n'est pas banal et mérite ainsi d'être décrit.

Le chemin départemental n° 80 de la Marne franchissait le canal latéral à la Marne entre SARRY et SOGNY-AUX-MOULINS sur un pont en béton armé de 23,80 m. d'ouverture entre parements des murs de front des culées. Ce pont comportait deux arcs latéraux de même ouverture et de 1,87 m. de flèche et un tablier supérieur qui offrait à la circulation une chaussée de 4,80 m. et deux trottoirs de 0,75 m. de largeur. Il avait été construit en 1911. Il a été détruit en 1940, mais ses culées sont restées intactes.

Il était hautement désirable de porter la lar-

rait pu être adoptée ; mais la possibilité est apparue de faire, à contrainte de béton égale, plus mince, plus léger et moins ferrillé, en profitant de ce que les culées subsistantes avaient été construites pour équilibrer des poussées. Le type d'ouvrage qui a été adopté, puis réalisé, est une travée indépendante dont l'une des lignes d'appuis est constituée par une rangée de bielles inclinées. Mécaniquement, c'est un arc à trois articulations très dissymétriques dont seule la grande volée est chargée. On le calcule avec le plus de simplicité en le considérant comme une poutre sur appuis simple soumise, en sus des efforts inhérents à ce genre de poutres, à une poussée dont



Coupe transversale du Pont de SARRY

geur de la chaussée du nouvel ouvrage à construire à 6,00 m. et celle de ses trottoirs à 1,00 m. Le gabarit de navigation dégagé par l'ancien ouvrage était surélevé de 0,40 m. La chaussée devait être surélevée aussi peu que possible en raison de ce que les rampes d'accès existantes étaient déjà très accentuées et enfin la présence d'un virage de 20 m. de rayon seulement et de 80° de développement qui s'amorce à la sortie immédiate de l'ouvrage, côté SOGNY-AUX-MOULINS, exigeait impérieusement de ménager la visibilité.

Cette dernière condition éliminait les ponts à poutres latérales, qui eussent été d'ailleurs coûteux parce qu'ils auraient obligé à élargir les culées qui n'avaient que 5,20 m. de largeur. Le pont en arc par en-dessous amenait à une surélévation inadmissible de la chaussée. La comparaison financière entre le béton armé et le béton précontraint conduisit tout d'abord à éliminer ce dernier. Une travée indépendante en béton armé au-

la valeur est dans un rapport constant avec la réaction d'appui du côté des bielles. L'effet de la poussée est de développer des moments négatifs d'autant plus grands qu'elle est plus grande et que sa ligne d'action est plus basse par rapport à la travée. D'où l'intérêt d'incliner fortement les bielles (on a adopté 45°) et d'abaisser les appuis en courbant l'intrados des poutres autant que le permettaient les gabarits à respecter.

Il n'était possible de disposer les nervures des poutres que dans la largeur des culées existantes, d'où un encorbellement très important d'une partie de la chaussée et des trottoirs. Le bord externe d'un trottoir se trouve en effet en encorbellement de 1,48 m. sur le parement de l'âme de la poutre de rive. Ces encorbellements eussent pu être portés par des corbeaux prolongeant les entretoises et par des longerons. C'eût été là une disposition reproduisant les errements inhérents à la construction en bois ou en métal. Le béton

armé offrant la dalle, la disposition la plus simple et la plus économique consiste à prolonger la dalle sous la chaussée en la profilant d'ailleurs à la demande des surfaces de chaussée et des trottoirs. C'est celle qui a été adoptée.

Pour élargir les culées, le même procédé a été utilisé : une dalle générale en béton armé a été disposée sur les maçonneries existantes et prolongée en encorbellement.

Le tablier exécuté, conçu suivant les principes qui viennent d'être exposés présente une épaisseur totale, chaussée comprise de 1, 12 m. en son milieu et de 1, 10 m. aux angles du gabarit de navigation. La chaussée n'a été surélevée en son milieu que de 0, 55 m., ce qui a permis de ne pas dépasser pour les rampes d'accès 6 % d'un côté et 5, 2 % de l'autre. Au mètre carré de surface utile (largeur utile multipliée par l'ouverture 8 ×

23, 20 = 185, 6 m²) les dépenses de matériaux ont été les suivantes pour le tablier seul à l'exclusion des culées :

— Béton pour béton armé : 0, 464 m³/m²,

— Acier rond pour béton armé : 176 kg/m², chiffres particulièrement bas pour un ouvrage de cette ouverture et de cette épaisseur. La contrainte de compression du béton atteint au maximum 86 kg/cm². On pourra juger sur la photographie (1) de l'aspect de l'ouvrage, et sur la coupe transversale de certaines particularités de sa construction.

Le projet a été étudié par le Service Central d'Etudes techniques et l'exécution menée par le Service Ordinaire de la Marne.

(1) Voir photographie en page de couverture.

Techniques Municipales

L'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux a tenu son Congrès annuel à Biarritz du 15 au 21 mai.

Diverses questions intéressant les Techniques Municipales étaient inscrites à l'ordre du jour du Congrès :

- l'assainissement des villes littorales ;
- le comptage de l'eau ;
- les captages d'eau en montagne.

Les congressistes visitèrent le centre industriel de Biarritz, les installations d'alimentation en eau des villes de Bayonne et Biarritz, ainsi que les grands travaux d'adduction d'eau des villes de San Sébastian, Vittoria, Bilbao et Pampelune en Espagne.

Les nombreuses communications faites au Congrès seront publiées cette année dans la « Technique Sanitaire et Municipale », revue mensuelle publiée par l'A.G.H.T.M.

A ce Congrès, qui groupait à côté de Techniciens privés les représentants de nombreuses villes de France, et auquel assistaient des Ingénieurs Belges, Hollandais, Suisses, Portugais et Espagnols, la participation du Corps des Ponts et Chaussées était assurée par MM. **Sentenac**, Inspecteur Général, **Bourcy**, **Curet**, **Desvignes** (représentant le Ministère de l'Intérieur) et **Partridge**, Ingénieurs en Chef, **G. Dreyfus**, **Durand-Dubief**, **Dies** et **Olivesi**, Ingénieurs Ordinaires.

Il convient de rappeler à cette occasion que l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux s'occupe des techniques de l'eau, de l'assainissement et des autres Services Publics Municipaux. Il serait désirable que le plus grand nombre possible de Camarades montrent l'intérêt que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées portent aux techniques municipales en adhérant à cette Association (1), (fondée d'ailleurs par un des leurs, M. **Imbeaux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées) et dont la présidence a été à plusieurs reprises assurée par des Ingénieurs du Corps, et en prenant une part active à ses études ; cette participation peut se concrétiser :

— soit par des articles à insérer dans la Technique Sanitaire et Municipale ;

— soit par des conférences organisées régulièrement à Paris par l'A.G.H.T.M. ;

— soit par des communications aux Congrès annuels.

Le Congrès 1951 se tiendra en principe à Strasbourg ; son programme sera publié par le Bulletin dès qu'il sera connu.

(1) S'adresser à M. **Guerbigny**, Ingénieur en Chef à Versailles, ou à M. **Durand-Dubief**, Ingénieur Ordinaire, 24, rue du Renard à Paris (IV^e).

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

SYNDICAT CHRÉTIEN DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Contribution à l'étude de la réglementation du droit de grève chez les fonctionnaires

Dans la lettre de présentation de notre Syndicat à M. le Ministre des Travaux Publics, au mois de Septembre 1947, nous indiquions :

« Ces quelques considérations (sur le reclassement) sont dictées par le souci de maintenir à son niveau « antérieur le Corps des Ponts et Chaussées ; pour faire aboutir les revendications de cette nature, nous constatons que la grève est un moyen puissant ; cependant, l'idée que nous nous faisons de la Fonction Publique « nous empêche de considérer la grève comme le moyen normal de faire aboutir nos revendications ; nous « voudrions néanmoins avoir l'assurance que nos questions seront entendues et qu'il y sera donné une réponse « précise : en cas contraire, l'Etat ne pourra que constater l'augmentation du nombre de ceux qui quittent avec « regret son Service ».

Cette prise de position reste toujours valable ; l'étude ci-dessous n'a pour but que d'exprimer quelques idées sur la réglementation du droit de grève des Fonctionnaires en général.

*
**

La Constitution de 1946 dans son préambule fait état du droit de grève : « Le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent ». Avant 1946, la jurisprudence du Conseil d'Etat refusait le droit de grève aux fonctionnaires : le fonctionnaire, en adhérant à la grève, rompait le lien l'unissant à l'Etat ou bien s'excluait de lui-même du Service Public ; il se plaçait en dehors de son Statut qui, dès lors, ne lui était plus applicable. La loi du 19/10/1946 portant Statut Général des Fonctionnaires ne règle pas le droit de grève ; elle n'y fait aucune allusion ; on serait fondé à déduire du préambule de la Constitution que le droit de grève existe pour les fonctionnaires d'autant plus que la loi du 19/10/1946 reconnaît pour la première fois l'existence du droit syndical aux fonctionnaires.

Mais une controverse peut s'ouvrir sur l'existence du droit de grève des fonctionnaires, car les principes qui ont conduit la jurisprudence à refuser le droit de grève aux fonctionnaires gardent leur valeur : la nature juridique des liens qui unissent l'Etat à ses fonctionnaires est toujours la même et la notion du Service Public subsiste.

Depuis 1946, des grèves de fonctionnaires ont eu lieu ; le Gouvernement a décidé le non paiement des journées de grève et menacé de suspension en cas de grève certains agents, mais jamais le droit de grève des fonctionnaires n'a été contesté dans son principe et la loi du 28 septembre

1948 sur le Statut du Personnel de la Police qui refuse à ce personnel le droit de grève, ne fait que confirmer l'existence de ce droit, puisqu'on ne peut supprimer que ce qui existe.

Le droit de grève des fonctionnaires existe en fait ; mais aucun droit n'est général, ni absolu ; ce droit doit être réglementé, comme la Constitution le prévoit.

Nous n'étudierons cette réglementation que dans le cas des fonctionnaires, c'est-à-dire des agents soumis au Statut Général du 19/10/1946 ; nous laisserons de côté les Sociétés nationales.

Règlementation actuelle.

La seule loi réglementant le droit de grève est celle du 28/9/1948 sur le Statut du Personnel de la Police : « Toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline pourra être sanctionné en dehors des garanties disciplinaires » ; c'est donc en fait la suppression du droit de grève pour la Police.

D'autre part, une circulaire de la présidence du Conseil du 27/11/1947 a prévu, en cas de cessation de travail volontaire, la suspension des fonctionnaires d'un grade supérieur à celui de sous-chef de bureau ou grade équivalent et des « fonctionnaires et agents absolument indispensables à la marche des Services » ; il s'agit d'une sanction respectant les garanties disciplinaires, puisque la suspension est une sanction prévue à l'Article 80 du Statut de la Fonction Publique.

Ces deux textes constituent toute la réglementation actuelle du droit de grève des fonctionnaires ; ils peuvent servir de point de départ pour une étude plus complète.

Cette réglementation pose deux problèmes : interdiction plus ou moins totale du droit de grève pour certains fonctionnaires, fixation éventuelle des conditions dans lesquelles une grève peut être déclanchée.

*

**

INTERDICTION DU DROIT DE GREVE A CERTAINS FONCTIONNAIRES

Notion de service de sécurité.

La loi du 28/9/1948 crée un précédent pour l'interdiction du droit de grève à certains fonctionnaires : la grève a été interdite à l'ensemble du personnel de la Police, parce que le Service de la Police est essentiellement un Service de sécurité ; on ne peut concevoir qu'un Service de sécurité cesse de fonctionner, même partiellement ; il est nécessaire d'interdire la grève à tous les agents de ce Service, quel que soit leur grade ; on peut envisager une extension de cette interdiction à tous les Services qui par nature sont des Services de sécurité : Armée, Hôpitaux, Gardiens de phares... ces Services sont peu nombreux.

Dans beaucoup d'autres Services de l'Etat, la mission de sécurité n'est qu'une partie de la mission : aux P.T.T. dans les cas où ils sont utilisés pour des liaisons de sécurité, aux Ponts et Chaussées dans la mesure où ils assurent la libre circulation sur les routes...

Supprimer à ces fonctionnaires le droit de grève reviendrait à le supprimer en vertu de la notion de Service Public ; car la mission de sécurité constitue chez eux une partie trop peu importante du Service pour justifier une interdiction absolue du droit de grève ; cette interdiction s'étendrait à tous les fonctionnaires, comme en Belgique, aux Etats-Unis ou en Russie : ceci est contraire à la Constitution et à la situation de fait acceptées par le Gouvernement et le Parlement depuis la Libération : le droit de grève est maintenant considéré comme un droit « inscrit dans le droit naturel supérieur et antérieur à toute Constitution », les répercussions sur la collectivité de l'exercice de ce droit sont admises dans la mesure où elles ne portent pas atteinte à d'autres droits de la personne.

Si ces fonctionnaires, qui assurent en partie une mission de sécurité, gardent le droit de grève, la réglementation devra fixer les conditions dans lesquelles les Services de sécurité seront assurés.

En somme, l'idée de sécurité justifie la suppression du droit de grève aux fonctionnaires des Services qui ont précisément pour mission de garantir aux individus le droit à la sécurité ; elle ne justifie qu'une réglementation des conditions de déclenchement d'une grève dans les Services qui ne sont que partiellement des Services de sécurité.

Distinction des fonctionnaires suivant leur grade.

Le fait d'être fonctionnaire supérieur a été invoqué comme une raison de se voir refuser le droit de grève : la circulaire du 27/11/1947 sanctionne la grève des fonctionnaires supérieurs dans le respect des garanties disciplinaires ; elle n'apporte qu'une solution provisoire, prise en période troublée, pour réduire les risques de grève chez les fonctionnaires et permettre d'attendre le vote des lois définitives réglementant la grève.

Ces lois définitives doivent être nettes : interdire ou permettre dans certaines conditions et non laisser faire en considérant qu'il y a faute statutaire.

L'on peut se demander tout d'abord s'il est réaliste d'interdire le droit de grève aux fonctionnaires supérieurs : ceux-ci se mettent peu en grève ; l'on n'a pas encore vu une grève des Préfets ou des Chefs de Services Départementaux ; ces fonctionnaires disposent, en effet, d'autres moyens d'action pour faire aboutir leurs revendications, qui leur évitent de recourir à la grève.

Si ces fonctionnaires supérieurs désirent user du droit de grève, ce sera dans la plupart des cas, soit pour s'élever contre un projet incompatible avec leurs conceptions, soit pour participer par solidarité à une grève de leurs subordonnés : il paraît difficile de les empêcher d'user ainsi du droit de grève.

Et si le principe de l'interdiction de la grève aux fonctionnaires supérieurs était retenu, il serait difficile d'arrêter la liste de ceux qui ont le droit de faire grève et de ceux qui n'en ont pas le droit : la circulaire du 27/11/1947 s'arrête au grade de sous-chef de bureau ou à un grade équivalent ; l'équivalence n'a jamais été établie. De même, les catégories de fonctionnaires A, B, C, D, prévues à l'Article 26 du Statut de la Fonction Publique n'ont jamais été définies. La séparation d'après les indices n'est pas possible non plus ; les indices ont été utilisés par le Décret du 28 décembre 1949 pour la répartition des fonctionnaires dans les 4 groupes de tarifs pour le remboursement des frais de missions et de tournées ; de nombreuses anomalies ont été soulignées, les hiérarchies ne correspondant pas toujours aux indices dans la réalité, compte tenu du

chevauchement des indices des catégories successives : ce qui est choquant pour les frais de missions serait inadmissible pour l'exercice du droit de grève.

En outre, le principe même de la séparation des fonctionnaires en deux catégories au nom de l'importance de l'autorité qu'ils détiennent, est très désagréable et ne pourrait que nuire à l'esprit de collaboration qui doit unir tous ceux qui travaillent ensemble.

Les fonctionnaires supérieurs n'ont jusqu'à présent pratiquement pas usé du droit de grève ; s'ils sont amenés à en user, ce serait vraisemblablement dans des conditions telles qu'aucun principe supérieur ne pourrait justifier un retrait de ce droit ; et s'il y avait interdiction en fonction du grade, il faudrait séparer artificiellement les fonctionnaires en deux catégories : pour ces diverses raisons, le principe de l'interdiction de la grève en raison du grade doit être écarté.

C'est donc seulement aux fonctionnaires des Services de sécurité que le retrait du droit de grève nous semble justifié.

**

CONDITIONS DANS LESQUELLES UNE GREVE PEUT ETRE DECLANCHEE

Aucun texte n'a encore esquissé les conditions de déclenchement d'une grève chez les fonctionnaires, mais des lois et décrets ont été établis pour le secteur privé avant la guerre de 1939 et la loi sur les Conventions Collectives qui vient d'être votée peut être considérée comme une amorce de réglementation du droit de grève.

L'arbitrage obligatoire qui était prévu, avant toute grève dans le secteur privé par la loi du 31/12/1936 n'est pas prévu dans la nouvelle loi : la conciliation seule sera obligatoire.

L'on ne peut donc raisonnablement envisager avant une grève de fonctionnaires qu'une procédure obligatoire de conciliation : ceci implique de la part des agents susceptibles de faire grève l'exposé préalable de leurs revendications et la désignation d'un conciliateur et la fixation d'un délai pour aboutir à la conciliation : ce n'est qu'après l'échec de la tentative de conciliation que la grève pourrait être déclanchée.

Si le droit de grève n'est pas retiré aux Services qui n'assurent qu'accessoirement une mission de sécurité, il faudra que l'Etat définisse de façon précise les Services minima à assurer en cas de grève et prévoie des sanctions en dehors des garanties disciplinaires contre tous les grévistes solidaires dans le cas où ces Services minima ne seraient pas assurés.

L'Etat doit, en outre, prendre les mesures nécessaires pour que puissent travailler ceux qui ne veulent pas faire grève.

Il paraît difficile que l'Etat aille plus loin dans la réglementation : la réglementation ne peut pas, en particulier, interdire les « grèves politiques » par opposition aux grèves professionnelles : la notion de grève politique est en effet subjective ; il suffit de voir comment cette notion est largement interprétée dans d'autres « démocraties » ; l'Etat a à sa disposition les armes de la réquisition et de la mobilisation dans le cas où une grève revêtirait un caractère insurrectionnel.

Les Confédérations Syndicales contestent à l'Etat le droit d'exiger un referendum avant le déclenchement d'une grève : outre les difficultés pratiques d'organisation d'un referendum, ce serait, en effet, réduire trop gravement le droit syndical reconnu aux fonctionnaires par l'Article 6 du Statut de la Fonction Publique : les dirigeants syndicalistes feront eux-mêmes ce referendum s'ils ont un doute sur les dispositions de leurs adhérents ; s'ils ne le font pas et qu'ils prennent une décision contraire à la volonté de la majorité, cette décision sera mal suivie ; la Fédération Générale des Syndicats Chrétiens de Fonctionnaires a dans son dernier Congrès d'octobre 1949 esquissé d'elle-même une réglementation de la grève : le Conseil de la Fédération Générale comprend des conseillers élus par le Congrès et des conseillers désignés par les Fédérations ; le vote par mandats peut avoir lieu au sein du Conseil si un tiers des conseillers le demande, mais ce vote n'a qu'un caractère indicatif ; cependant, dans l'éventualité d'un ordre de grève, le vote par mandats est obligatoire et la grève ne peut être décidée par le Conseil qu'à la majorité des 2/3 si le vote par mandats a été défavorable ; la majorité simple suffit si le vote par mandats a été favorable.

**

Ces quelques principes pour une réglementation du droit de grève ne concernent que les fonctionnaires ; ils peuvent néanmoins servir de point de départ à l'étude d'une réglementation générale de la grève (1) : il y a peu de différence entre le secteur privé, le secteur des industries nationales et le secteur fonctionnaires pour les conditions de déclenchement d'une grève ; la no-

(1) Nous serions heureux d'avoir l'opinion des Camarades adhérents ou non au Syndicat sur les quelques questions soulevées dans cet article. A adresser à :

Fontaine, 44, rue Saint-Romain, Rouen (Seine-Infér.).
ou bien :

Vicariot, 62 ter, avenue de Saint-Cloud, Versailles

tion d'interdiction du droit de grève en fonction de l'idée de service de sécurité se rapproche de l'interdiction du droit de grève à des industries privées dont le fonctionnement est indispensable pour la vie du pays : boulangers, chemins de fer..., mais dans ces cas l'interdiction serait assez illusoire puisque l'Etat n'a pas de pouvoir disciplinaire direct sur les agents de ces secteurs ; et ces professions ou services, tout en étant particulièrement indispensables à la vie du pays, ne

sont pas néanmoins des « Services de sécurité ». Dans ces secteurs où les grèves ont des conséquences importantes, l'Etat doit « réglementer » le droit de grève : la loi qui vient d'être votée sur les Conventions Collectives n'impose pas de délai au Gouvernement pour déposer des textes réglementant le droit de grève ; il faut néanmoins souhaiter que les lois annoncées par le préambule de la Constitution soient rapidement étudiées et votées.

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

M. Pierre **Renaud**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris, a été nommé, par intérim, Secrétaire Général Permanent de la Défense Nationale.

M. Vincent **Clermont**, Ingénieur des Mines, détaché auprès du Gouvernement Général de l'Algérie, a été réintégré dans le Corps des Mines et affecté, à compter du 1^{er} octobre 1950, à l'Arrondissement Minéralogique de Nantes (Arrêté du 11 mai 1950, J. O. du 18 mai 1950).

M. Jean **Wennagel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Strasbourg, a été affecté, à compter du 1^{er} juin 1950, au Service Ordinaire et Vicinal de Seine-et-Marne, à Melun, en remplacement de M. Gilbert **Dreyfuss** (Arrêté du 10 mai 1950, J. O. du 18 mai 1950).

M. Gustave **Sournac**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été nommé Chevalier de la Légion d'Honneur, pour services militaires.

M. Alexis **Aron**, Ingénieur des Mines, en disponibilité pour convenances personnelles, a été réintégré dans les Cadres et admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 1^{er} mai 1950 (Arrêté du 3 mai 1950, J.O. du 12 mai 1950).

M. René **Giraud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nancy a été affecté, à compter du 1^{er} avril 1950, au Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Département de la Seine (Arrêté du 20 mars 1950, J.O. du 13 mai 1950).

M. **Cassoux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Chambéry a été chargé, à compter du 10 mai 1950, de l'intérim des Services Ordinaire et Vicinal du Département de la Savoie (Arrêté du 3 mai 1950, J.O. du 13 mai 1950).

M. Jean **Ahu**, Ingénieur des Ponts et Chaussées,

a été promu au grade d'Ingénieur en Chef de 1^{re} Classe dans le Cadre Général des Travaux Publics des Colonies, à compter du 1^{er} janvier 1950 (Arrêté du 25 avril 1950, J.O. du 12 mai 1950).

A été désigné en qualité de représentant du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale, à la Commission des Bâtiments du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, M. **Lion**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à la Direction des Bases Aériennes, qui pourra être suppléé par M. **Tinturier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la même Direction (Arrêté du 10 mai 1950, J. O. du 21 mai 1950).

M. **Chirat**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été mis, à compter du 16 mai 1950, à la disposition du Ministère de la France d'Outre-Mer, pour être affecté au Service des Travaux Publics du Cameroun (Arrêté du 19 mai 1950, J. O. du 25 mai 1950).

M. Eugène **Heurtebise** Ingénieur des Ponts et Chaussées (Cadre Latéral) à Niort, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 1^{er} juin 1950, (Décret du 25 mai 1950, J. O. du 28 mai 1950).

M. **de Turkeim**, Ingénieur en Chef des Mines, a été mis en disponibilité pour cinq ans, à compter du 1^{er} octobre 1949 (Arrêté du 27 mai 1950, J. O. du 4 juin 1950).

M. René **Siegfried**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en Service détaché auprès du Port Autonome de Strasbourg, en qualité de Chef d'exploitation, a été maintenu dans la même position, pour une nouvelle période de cinq ans, à compter du 6 mars 1950 (Arrêté du 31 mai 1950, J. O. du 6 juin 1950).

M. René **Graff**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en Service détaché auprès du Port Autonome de Strasbourg, en qualité de Directeur, a été maintenu dans la même position pour une nouvelle période de cinq ans, à compter du 1^{er} avril 1950) Arrêté du 31 mai 1950, J. O. du 6 juin 1950).

Les Ingénieurs des Bases et Routes Aériennes, intégrés dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (Cadre Spécial des Bases Aériennes, ont reçu les affectations suivantes :

— M. **Collin de l'Hortet**, Service Technique des Bases Aériennes à Paris, chargé par intérim des fonctions d'Ingénieur en Chef ;

— M. **Théveniau**, Service spécial des Bases Aériennes de la Seine, chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef ;

— M. **Jaby**, Conseil Supérieur de l'Infrastructure et de la navigation Aériennes, chargé des fonctions de Secrétaire du Conseil ;

— M. **Méténier**, Service spécial des Bases Aériennes de la Seine, à Paris, chargé d'un Arrondissement d'Etudes et Travaux ;

— M. **Boucher**, maintenu provisoirement en disponibilité pour convenances personnelles ;

— M. **Lobbe**, Chef de Service de l'Infrastructure Aéronautique de Madagascar, à Tananarive ;

— M. **Giacobbi**, Service Technique des Bases Aériennes à Paris, chargé des fonctions de Chef du Service Constructions ;

— M. **Marie Pierre**, Service spécial des Bases Aériennes des Bouches-du-Rhône à Aix-en-Provence, chargé de l'Arrondissement Est ;

— M. **Boissonnet**, Service spécial des Bases Aériennes des Bouches-du-Rhône à Aix-en-Provence, chargé de l'Arrondissement Etudes ;

— M. **Lalardy**, Direction des Bases Aériennes à Paris, chargé des fonctions de Chef de la 2^e Section du 3^e Bureau ;

— M. **Noël Pierre**, Direction des Bases Aériennes, à Paris, chargé des fonctions d'Adjoint au Chef du 5^e Bureau ;

— M. **Lépine**, Service Technique des Bases Aériennes à Paris, Chef de la Section Architecture ;

— M. **Moulin**, Conseil Supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation Aériennes à Paris ;

— M. **Tenin**, Direction Générale des Travaux Publics en Tunisie, chargé de l'Arrondissement spécial des Bases Aériennes à Tunis ;

— M. **Benoît**, Service de l'Infrastructure de l'Air (Secrétariat d'Etat aux Forces Armées, Air) à Paris, chargé des fonctions d'Adjoint au Chef de Service ;

— M. **Peidenis**, Service des Organisations Aéronautiques Internationales à Paris, chargé

des fonctions d'Adjoint à l'Inspecteur Général, Chef de Service ;

— M. de **Langsdorff**, Direction des Bases Aériennes à Paris, chargé des fonctions de Chef de la 1^{re} Section du 1^{er} Bureau ;

— M. **Launay**, placé temporairement en disponibilité pour convenances personnelles ;

— M. **Aigrot**, Etablissement du Matériel des Bases Aériennes à Paris, chargé des fonctions de Chef de la 2^e Section ;

— M. de **Vaucelles**, Service Technique des Bases Aériennes à Paris, chargé des fonctions de Chef de la Section Terrains ;

— M. **Charpentier**, Direction Générale des Travaux Publics de l'A.E.F. à Brazzaville, chargé des fonctions d'Adjoint au Chef de Service ;

— M. **Grojean**, Service spécial des Bases Aériennes de la Seine à Paris, chargé d'un Arrondissement d'Etudes et Travaux ;

— M. **Hardy**, Direction de l'Infrastructure Aéronautique de l'A.O.F. à Dakar, chargé des fonctions d'Adjoint à l'Ingénieur en Chef ;

— M. **Marchal**, Direction de l'Infrastructure Aéronautique de l'A.O.F., chargé d'un Arrondissement d'Etudes et Travaux ;

— M. **Fifis**, Service de l'Infrastructure Aéronautique en Algérie, chargé d'un Arrondissement d'Etudes et Travaux à Alger ;

— M. **Folacci**, Service de l'Infrastructure Aéronautique en Algérie, chargé d'un Arrondissement d'Etudes et Travaux à Alger ;

— M. **Pervichync**, Direction Générale des Travaux Publics à Madagascar, chargé des fonctions d'Adjoint au Chef du Service à Tananarive (Arrêté du 16 mai 1950, J. O. du 7 juin 1950).

M. Maurice **Michaud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en Service détaché, a été réintégré dans les Cadres de l'Administration des Travaux Publics et chargé, à compter du 16 juin 1950, à la résidence de Chambéry, du Service Ordinaire et Vicinal de la Savoie, en remplacement de M. **Chary**, appelé à une autre destination (Arrêté du 13 juin 1950, J. O. du 15 juin 1950).

M. Pierre **Molin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Dunkerque, a été mis, à compter du 1^{er} septembre 1950, en Service détaché pour être affecté au Service des Travaux Publics du Maroc (Arrêté du 12 juin 1950, J. O. du 20 juin 1950).

M. Jean **Mahé**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, a été admis à l'Honariat du grade d'Ingénieur Général des Travaux Publics des Colonies, pour compter du 1^{er} avril 1950, date à laquelle il a été admis à faire valoir ses droits à la retraite (Arrêté du 31 mai 1950, J. O. du 20 juin 1950).

BIBLIOGRAPHIE

Calcul et exécution des ouvrages en béton armé.

Sous ce titre, vient de paraître une nouvelle édition d'un important ouvrage, en trois tomes, par M. V. **Forestier**, Ingénieur des Arts et Métiers, Lauréat de la Société des Ingénieurs Civils de France. Voici comment il est présenté par l'Editeur :

Cet ouvrage constitue une documentation théorique et pratique, illustrée par de nombreux exemples, destinée à être utilement consultée par les Ingénieurs, projeteurs, dessinateurs d'études, pour la recherche de la solution économique et pour le calcul direct des sections et armatures.

Le Tome I contient les méthodes de calcul direct et de vérification des sections soumises à la flexion simple, à la compression, à l'extension ou à la flexion composée ainsi que les procédés de fabrication et description du matériel utilisé dans chaque cas.

Le Tome II traite du calcul et de l'exécution

des fondations planchers et toitures des différents types de bâtiments.

Le Tome III est relatif aux ouvrages de Génie Civil : ponts, murs de soutènement et barrages. Les calculs des ponts à travées indépendantes ou solidaires et celui des ponts à deux ou trois articulations ou encastres y sont largement développés avec des tableaux permettant, dans les cas courants et sans aucun calcul, de tracer les lignes d'influence des poussées et moments fléchissants. La solidarité des divers éléments du tablier, la stabilité et le calcul des murs de soutènement dans les cas de remblai sec ou noyé, murs jumeaux inclinés ou en surplomb, y sont également traités. Enfin, l'exposé des différents types de barrages en béton ordinaire ou en béton armé termine cet ouvrage complet et d'une grande utilisation pratique.

Chacun des Tomes de cet ouvrage est vendu, broché, au prix de 980 frs par tome, à la Librairie **Dunod**, Editeur, 92, rue Bonaparte, à Paris (6^e) (Téléphone DANton 99-15) ;

NAISSANCES.

Annie, Monique, Bernard et François **Bringer**, nous ont fait part de la naissance à Metz, le 22 mai 1950, de leur petit frère **Jean**, cinquième enfant et troisième fils de notre Camarade Raymond **Bringer**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Metz, naguère encore Président si sympathique du P.C.M.

Notre Camarade Jacques **Dufour**, Ingénieur-Elève des Ponts et Chaussées, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de la naissance, à Tulle, le 7 juin 1950, de son fils **Jean-Claude**.

Notre Camarade Daniel **Dreyfous-Ducas**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Service du Port Autonome de Bordeaux, nous a fait part de la naissance de son deuxième enfant, **Didier**.

Toutes nos félicitations.

FIANÇAILLES.

Nous avons appris les fiançailles de Mademoiselle Marie-Thérèse **Graff**, fille de notre Camarade René **Graff**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Port Autonome de Strasbourg, avec M. Jean **Hanus**.

Toutes nos félicitations.

MARIAGE.

Nous avons appris le mariage de notre Cama-

rade André **Pages**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Cherbourg, avec Mademoiselle Christine **Froissant-Taurade**, Pharmacien. La bénédiction nuptiale a été donnée, le 8 juin 1950, en l'Eglise Notre-Dame de Mejun.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

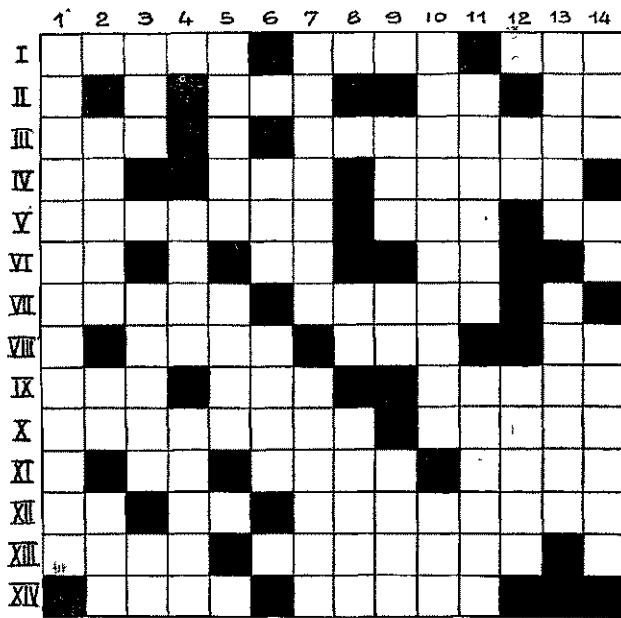
DÉCÈS.

Madame **Monseran** et le Sous-Groupe du P.C.M. de l'Algérie (Groupe de l'Afrique du Nord) nous ont fait part de la mort de notre Camarade Raoul **Monseran**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite, décédé à Oran, le 14 mai 1950.

La Presse a annoncé que, parmi les victimes de la catastrophe de l'avion Saigon-Paris, survenue le 12 juin 1950 dans le Golfe Persique, figure notre Camarade Henri **Maux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, détaché au Ministère des Affaires Etrangères.

Nous avons appris la mort de notre Camarade Georges **Debès**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite à Paris, décédé à Dampierre-sur-Avre (Eure-et-Loir). L'inhumation a eu lieu le 1^{er} juin 1950 à Honfleur (Calvados).

Nous assurons les familles des défunts et le Groupe de l'Afrique du Nord de toute notre sympathie attristée.



HORIZONTALEMENT

- I. — Sa qualité fait une grande publicité au tourisme français — Si son ascension est souvent dirigée par un guide, elle n'exige pas la formation d'une cordée — Peut atteindre les sommets ou tomber dans les abîmes.
- II. — Sport qui menace certains pianistes du Far-West dont le talent n'égale pas la bonne volonté — Complété par une initiale pourrait intéresser le tourisme nautique — Phonétiquement : peuple les plages.
- III. — Le poète y revint en touriste solitaire — Retient le navire au rivage.
- IV. — Sur une enveloppe qui ne va pas loin — Touriste d'un aspect étrange qui semait la terreur sur son passage — Ile peu fréquentée par les touristes.
- V. — Dans l'arsenal de ceux qui veulent vaincre la montagne — Grand usager de la route — On y visite un château.
- VI. — Poussé par le touriste dans certains cas — Poussé par le touriste dans d'autres cas, ou dans les mêmes — Inversé : résultat le moins agréable du tourisme.
- VII. — Ne peut intéresser que les touristes très frileux — Près des châteaux de la Loire.
- VIII. — Tous les chemins qui mènent à Rome ne sont pas ainsi — Accueillent des touristes dans tous leurs états — Phonéti-

quement : ce que disaient à César ceux qui parlaient pour un grand voyage.

- IX. — Le touriste y trouve un climat chaud et des raisins secs — Permet de dominer le monde — Qualifie un art qui n'enrichit pas les musées.
- X. — Où finit très mal une traversée dont le but n'était pas touristique — Grâce à lui le touriste peut, sans être fakir, stationner sans douleur sur des aiguilles.
- XI. — Cotoyé par un touriste flottant — Ce que risquerait d'être l'industrie hôtelière si le tourisme disparaissait — Ceux qui visitent Ferrare peuvent admirer ses œuvres.
- XII. — Sur une carte espagnole — Autrefois, escale de dangereux touristes — Les villes qui sont ainsi ne séduisent pas le touriste.
- XIII. — Proposé à l'admiration du touriste — Leur déplacement procure une part d'action au porteur.
- XIV. — Chaque ligne en a une — Petit port algérien où le touriste ne va guère.

VERTICALEMENT

- 1. — Transportent le touriste de façon vertigineuse et funambulesque.
- 2. — A cause de lui, le touriste est parfois dans les nuages — Question que se pose le futur touriste — Le touriste en change souvent.
- 3. — Introduit dans une promenade terrestre un intermède nautique — Engin qui ne devrait pas voisiner avec les casseroles de l'aubergiste — Renseigne le touriste aérien.
- 4. — Les gens de la cordée en ont un — Pratique pour le voyage.
- 5. — Une tranche de tourisme — Il faut quitter l'une pour aller à l'autre.
- 6. — Petite ville dont le caractère industriel n'encourage pas le touriste — Celui des touristes en France, tend à s'améliorer.
- 7. — Ses palaces flottants fréquentent la porte océane — Commence à devenir dangereux pour le touriste égaré dans les bois.
- 8. — Adverbe de lieu — Voit venir à elle d'enthousiastes touristes sportifs.
- 9. — Le touriste en a parfois plein le dos — Peuvent surprendre le touriste — Il faut aller dans les régions boréales pour le trouver.

10. — N'a généralement pas de cachet pour le touriste de passage — Un des termes d'une certaine formule donnant la vitesse d'un navire.
11. — Buts de croisière nordiques — Constituent un porte-manteau occasionnel pour un homme d'ordre en mal de tourisme.
12. — S'entend en Algérie — Il en est de gra-tuits qui sont salés tout de même.
13. — On peut voyager beaucoup sans en trou-ver un à livrée claire — Accessoire am-bulant de la diplomatie.
14. — Propice au tourisme — On peut y voir des ruines — Ville où deux amants célèbres mêlèrent aux plaisirs du tourisme des complications sentimentales.

Henri Marcel (Alençon).

PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1950

En application de l'article 22 des Statuts de l'Association, le Comité du P.C.M. a maintenu les cotisations de l'Exercice 1950 aux mêmes taux que pour les deux Exercices précédents, savoir :

Inspecteurs Généraux :

En activité	1.000 frs
En disponibilité, hors cadres, démissionnaires	500 frs
En retraite	200 frs

Ingénieurs en Chef :

En activité	300 frs
En disponibilité, hors cadres, démissionnaires	400 frs
En retraite	160 frs

Ingénieurs Ordinaires :

En activité	600 frs
En disponibilité, hors cadres, démissionnaires	300 frs
En retraite	120 frs

Ingénieurs Elèves 120 frs

La somme due est afférente au grade au 1^{er} janvier 1950 ou au moment de l'inscription pour les nou-veaux Sociétaires ; elle est exigible dans le premier trimestre de l'année.

Les Sociétaires sont instamment priés de se mettre, dès à présent, en règle avec la Caisse du P.C.M., pour éviter les **frais très élevés** d'un recouvrement ultérieur. Ils devront joindre obligatoirement, le cas échéant, les cotisations arriérées dont ils peuvent rester redevables, suivant avis précédemment envoyé à chaque intéressé.

Modes de paiement :

- Chèque Bancaire barré au nom du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères à Paris (6^e) ;
- **de préférence**, chèque postal sur le compte de l'Association du P.C.M. : Paris-508-39.

L'AUTOMOBILE CLUB DES FONCTIONNAIRES

peut vous assurer des avantages intéressants

(voir les numéros de Septembre-Octobre et de Novembre du Bulletin du P.C.M.)

Ecrivez 97, rue Saint-Lazare, à Paris-9^e

Composition du Comité d'Administration du P. C. M.

A. — BUREAU.

Président : M. **Buteau**.

Vice-Présidents : MM. **Couteaud, Daval et Guerbigny**.

Secrétaire : M. **Durand-Dubief**.

Secrétaire-adjoint : M. **Rérolle**.

Trésorier : M. **Courbon**.

B. — MEMBRES.

- M. **Achille**, Ingénieur Elève des Mines, 82, rue de Colombes, à Courbevoie (Seine) ;
- M. **Aubriot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 12, rue de Soulac à Caudéran (Gironde) ;
- M. **Barbet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 14, boulevard Victor-Hugo à Alger (Alger) ;
- M. **Bouzoud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 40, rue Royale à Fontainebleau (Seine-et-Marne) ;
- M. **Brandeis**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2 bis, rue Vermenton à Compiègne (Oise) ;
- M. **Buteau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain à Paris (7°) ;
- M. **Carpentier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 6, rue de la Préfecture à Epinal (Vosges) ;
- M. **Cassard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 25, rue Georges-Clémenceau à Mont-St-Aignan (Seine-Inférieure) ;
- M. **Champsaur**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 17 bis, rue Riquet à Toulouse (Haute-Garonne) ;
- M. **Coquand**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Cité Administrative Condé, à Bourges (Cher) ;
- M. **Cor**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain à Paris (7°) ;
- M. **Courbon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères à Paris (7°) ;
- M. **Couteaud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Port de Marseille, 1, quai de la Joliette, à Marseille (Bouches-du-Rhône) ;
- M. **Curet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 20, rue Taylor à Pau (Basses-Pyrénées) ;
- M. **Damian**, Ingénieur en Chef des Mines, 22, rue de l'Hôpital à Rouen (Seine-Inférieure) ;
- M. **Daval**, Inspecteur Général des Mines, 137, boulevard Raspail à Paris (6°) ;
- M. **Dorche**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 16, rue Mayet à Paris (6°) ;
- M. **Durand-Dubief**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 24, rue du Renard à Paris (4°) ;
- M. **Guerbigny**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 105 bis, boulevard de la Reine à Versailles (Seine-et-Oise) ;
- M. **Gueydon de Dives**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 25, rue du Renard à Paris (4°) ;
- M. **Jacquinet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 41, rue de Lévis à Paris (17°) ;
- M. **Jean**, Ingénieur des Mines, 244, boulevard St-Germain à Paris (7°) ;
- M. **Lamouroux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue de Milan à Paris (9°) ;
- M. Maurice **Legrand**, Ingénieur Elève des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères à Paris (7°) ;
- M. Michel **Legrand**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 4, rue de Commaille à Paris (7°) ;
- M. **Leprince-Ringuet**, Inspecteur Général des Mines en retraite, 176, boulevard St-Germain à Paris (6°) ;
- M. **Leroy**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 77, avenue des Perdrix à la Varenue-St-Hilaire (Seine) ;
- M. **Long-Paquit**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 22, avenue de Paris à Evreux (Eure) ;
- M. **Martin** Jean-Louis, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2 bis, rue de Solférino à Paris (7°) ;
- M. **Pavaux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 11, rue Mazagran à Laval (Mayenne) ;
- M. **Péllissonnier**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 246, boulevard St-Germain à Paris (7°) ;
- M. **Rérolle**, Ingénieur des Mines, 244, boulevard St-Germain à Paris (7°) ;
- M. **Saint-Requier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 21, rue Buirette à Reims (Marne) ;
- M. **Samuel-Lajeunesse**, Ingénieur en Chef des Mines, 184, rue de l'Université à Paris (7°) ;
- M. **Schneider** Emile, Ingénieur en Chef des Mines, 8, place du Roi-Georges à Metz (Moselle) ;
- M. **Thiébault** André, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 87, avenue Berthelot à Lyon (Rhône) ;
- M. **Vinçotte**, Ingénieur en Chef des Mines, 26, cours Xavier-Arnozan à Bordeaux (Gironde).

COMPOSITION DES ÉQUIPES D'ÉTUDES DU P. C. M.

<i>Equipes</i>	<i>Chefs d'Equipe</i>	<i>Membres</i>
Statut, Personnel, Recrutement...	M. PÉLISSONNIER.	MM. ARRIBEAUTE, BRUNOT, CACHERA, COQUAND, DAUVERGNE, DURAND-DUBIEF, FONTAINE, ISSARTE, LAMBERT, LAMOUREUX, LEROY, LESIEUX, LOUIS MARTIN, RÉROLLE, SAINT-REQUIER, VALENTIN et VIEILLIARD.
Méthodes.	M. GENET.	MM. ALLAIS, BAUDET, COQUAND, SIMON et TRINCHIÉ.
Culture des Ingénieurs, Enseignement.	M. BOUZOUD.	MM. CACHERA, DECELLE, FISCHESSE, MICHEL, STAHL et les Délégués des Ingénieurs Elèves.
Air.	M. LESIEUX.	MM. AVRIL, CACHERA, FILIPPI, MAURIN, MAZEN, OLIVIER et VIEILLIARD.
Reconstruction.	M. BAUDET.	MM. CARPENTIER, CAYET, COQUAND, Gilbert DREY- FUSS, FÉRON, FONTAINE, GARNIER et LIZÉE.
Sports.	M. ARRIBEAUTE.	MM. CASSOUX, JOUVENT, LAMBERT et VANDANGE.
Agriculture, Distributions d'eau.	M. DESVIGNES.	MM. BOLLARD, CHASTE, DECELLE, MAURIN, PÉLISSONNIER et VANDANGE.
Documentation adminis- trative et technique.	M. SIEGFRIED.	MM. ALLAIS, ARRIBEAUTE, DECELLE, DUGAS, Ro- bert LÉVI, PAOLI et REUFFLET.
Questions sociales.	M. LESIEUX.	MM. COURBON, COYNE, DETOEUF, GUEYDON DE DIVES, LE GORGEU et VIEILLIARD.
Electricité.	M. LAMOUREUX.	MM. BAUDET, BOLLARD, CAYET, LONG-DEPAQUIT, PAVAUX et VAUTHIER.
Logement.	M. LIZÉE.	MM. DOLLET et OLIVIER.
Tournées.	M. COR.	MM. LAMOUREUX, Michel LEGRAND, LEROY, Ro- bert LÉVI, PAOLI et RÉROLLE.
Intérieur.	M. GUERBIGNY.	MM. CACHERA, DECELLE, DELAIGUE, ISSARTE, JOU- VENT, LORIFERNE, MAURIN et PAVAU.
Retraites.	M. GUERBIGNY.	MM. DELAIGUE, ÉTIENNE, LEPRINCE-RINGUET et MARTIN.

Il est rappelé que cette composition n'est aucunement limitative et que les Chefs d'Equipe accueilleront très volontiers les Camarades qui voudront apporter leur collaboration aux travaux des Equipes et assister à leurs réunions. S'adresser, à ce sujet, aux Chefs d'Equipe ou à M. DURAND-DUBIEF, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Secrétaire du Comité du P.C.M., 24, rue du Renard, à Paris (4^e) (TURBigo 71-70).

MATÉRIEL DE RÉPANDAGE
 SIGNALISATION OFFICIELLE
 SIGNALISATION DE CHANTIERS
 SIGNALISATION ÉLECTRO-AUTOMATIQUE
 BALAIS DE ROUTE

OUTILS DE LA ROUTE
 OUTILLAGE
 MODERNE
PAVAL

PELLES - PIOCHES - FOURCHES
 FAUX - RACLOIRS - MASSES - MASSETTES
 BROUETTES - CHARRETTES - TOMBREAUX
 TONNES A EAU - POMPES - MOYO-POMPES
 OUTILS DE CARRIÈRES
 APPAREILS DE LEVAGE
 INSTRUMENTS D'ARPENTAGE

ETABLISSEMENTS
VALLETTE & PAVON

SAPEL AU CAPITAL DE 12.000.000 DE FRANCS
 17, RUE MASSENA, LYON TELEPHONE LALANDE 24.32
 TELEGRAMMES VALPAVO LYON

Établissements

Poliet & Chausson



125, Quai de Valmy - PARIS

**plâtres
 chaux
 ciments**

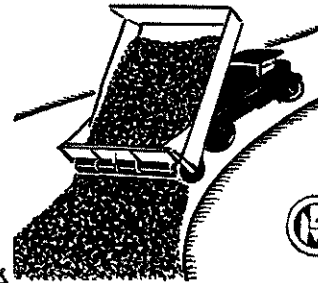
Adresse télégraphique
 PLACHACIM - PARIS

Tél. : BOTzaris 86.00
 (10 lignes groupées)

Les *pour la route..*
BENNES MARREL
 présentent



leurs **TRIBENNES**
*grande facilité de manœuvre dans
 les espaces restreints*



leurs **GRAVILLONNEUSES**
répartition rapide et impeccable du matériau

S^tETIENNE, RUE PIERRE COPEL
 PARIS COURBEVOIE MARSEILLE BORDEAUX

50.000 BENNES MARREL
sont en service

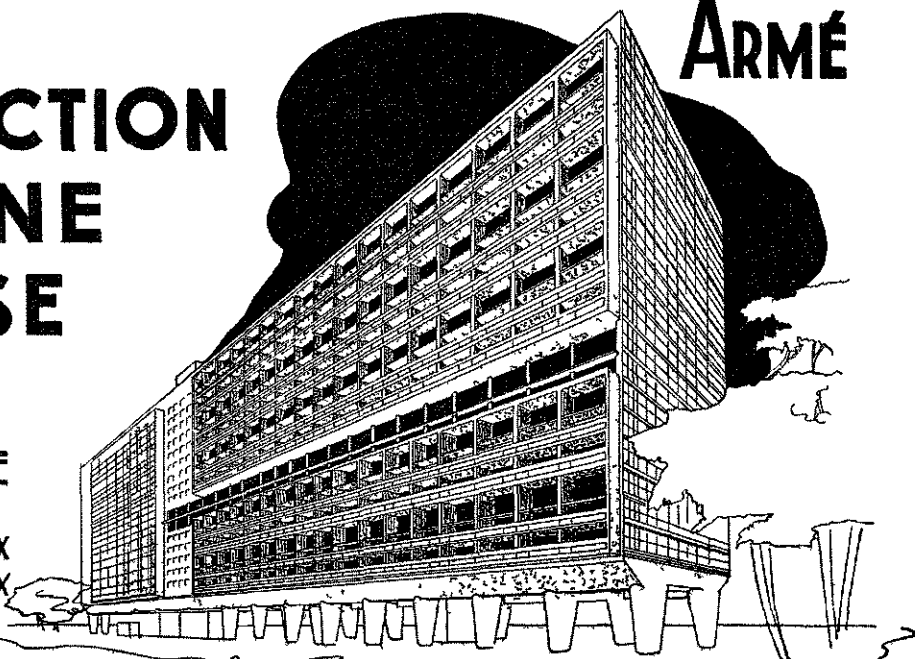
**TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS
CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES**

**BETON
ARMÉ**

**LA
CONSTRUCTION
MODERNE
FRANÇAISE**

PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL
AUGUSTE MIONE
INGENIEUR E.S.B.A

SIEGE SOCIAL ET BUREAUX
88, RUE JUDAÏQUE BORDEAUX
TEL: 819.46 832.64



UNITE d'HABITATION "Le Corbusier"
Bd MICHELET. MARSEILLE

C^{IE} DES FONDERIES DE MÉRU

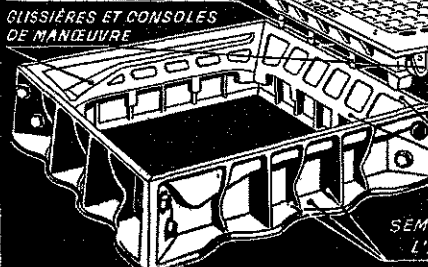
SIÈGE SOCIAL ET DIRECTION GÉNÉRALE: 109, BOULÉ HAUSSMANN. PARIS. (VIII^E) ANJ. 08.85

**PLAQUES
DE REGARD
ET MULTIPLES**



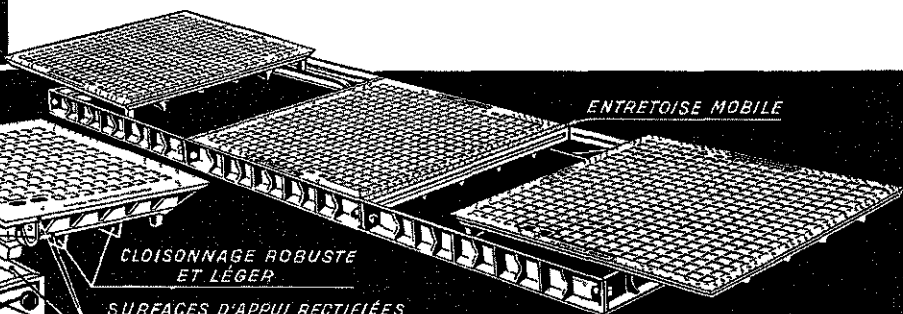
TAQUETS DE VERROUILLAGE
AUTOMATIQUE

GLISSIÈRES ET CONSOLES
DE MANŒUVRE



**FONTE MÉCANIQUE
FONTES SPÉCIALES
FONTE MALLÉABLE
ACIER SPÉCIAL "J.M."**

(BREVET FRANÇAIS N°748 222)



CLOISONNAGE ROBUSTE
ET LÉGER

SURFACES D'APPUI RECTIFIÉES
ASSURANT ÉTANCHEITÉ ET STABILITÉ

SEMELLE ET NERVURES ASSURANT
L'ANCRAGE PARFAIT DU CHASSIS

3 TYPES: RÉSISTANCE GARANTIE:
CHAUSSÉE → 15 TONNES
TROTTOIR → 2.500 K
LÉGER → 750 K

