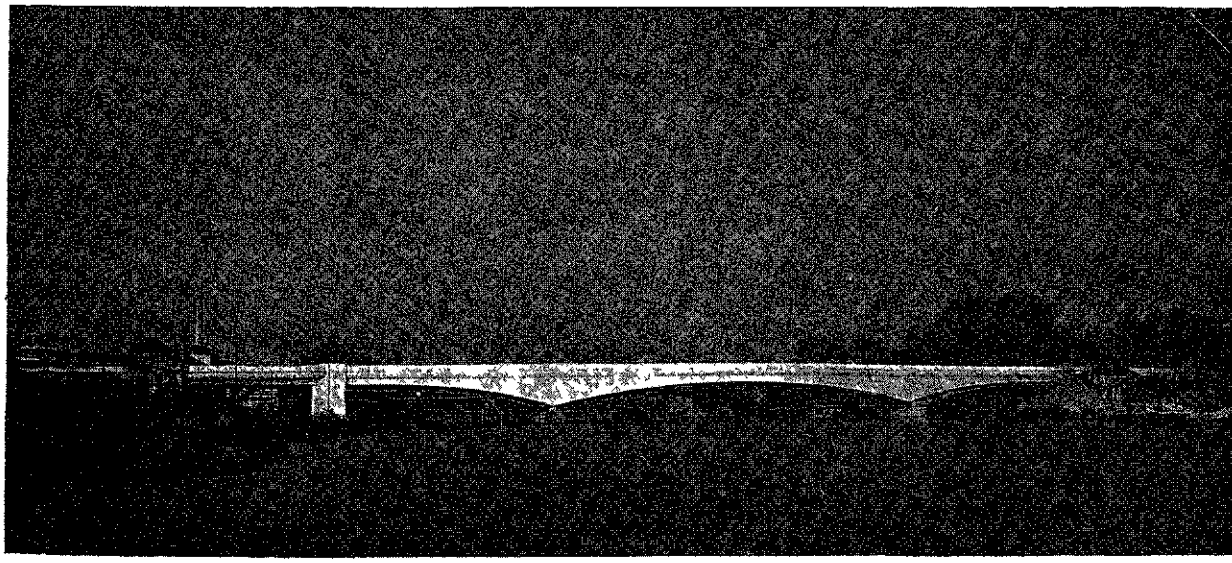


REVUE DES PONTS
DES VOIES
DES TRAVAUX PUBLICS

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
SOCIÉTÉ NATIONALE DES PONTS & CHAUSSÉES
28, Rue des Saussaies, PARIS



LE NOUVEAU PONT DE SURESNES
Vue d'ensemble prise de l'amont en novembre 1950

HOUILLÈRES du BASSIN de LORRAINE

RÉGIE des MINES de la SARRE

CHARBONS FLAMBANTS et FLAMBANTS SECS
CHARBONS GRAS
COKES et SEMI-COKES (SARLUX)



Progression de la Production Annuelle

(en millions de tonnes de houille)

ANNÉES	1938	1950	1951	1953
Lorraine	6,7	10,3	11,7	14
Sarre	14,4	15	16,9	17,7

Représentants exclusifs pour l'Industrie et les Foyers Domestiques

A. R. E. P. I. C. : Direction : NANCY, 23, rue Hermite. 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.

ROUEN, 6, rue Legendre. Tél. 52-94.

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.

DÉLÉGATIONS RÉGIONALES DES HOUILLÈRES FRANÇAISES ET DE LA RÉGIE DES MINES DE LA SARRE :

Bureaux : TOURS, 40, rue Emile-Zola. Tél. 32-42 (Région Ouest).

BORDEAUX, 1, rue d'Enghien. Tél. 45-88 (Région Sud-Ouest).

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



LE NOUVEAU PONT DE SURESNES SUR LA SEINE.	2	ACTIVITE DES GROUPES :	
PONT DE MONTCEAU-LES-MINES	8	Groupe du Mans	26
NOTE SUR L'EMPLOI DU SEL POUR LE DENEIGE- MENT	10	LES SYNDICATS D'INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES :	
TOURNEE DU P.C.M. AU MAROC	11	Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées	27
L'ECHELLE MOBILE ET LES FONCTIONNAIRES..	12	POUR LES INGENIEURS DE PASSAGE A PARIS....	27
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE :		NECROLOGIE :	
Séance du 6 novembre 1951	15	M. DORCHE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chau- sées	28
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-CO- MITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES :		NAISSANCES, MARIAGES, DECES	28
Séance du 6 novembre 1951	18	MUTATIONS DANS LE PERSONNEL	29
REMISE A M. RENE ROY DE SON EPEE D'ACADE- MICIEN	20	DEPOUILLEMENT DE REVUES ETRANGERES.....	30

Tournée du P.C.M. au Maroc en 1952

Envoyez votre ADHÉSION PROVISOIRE

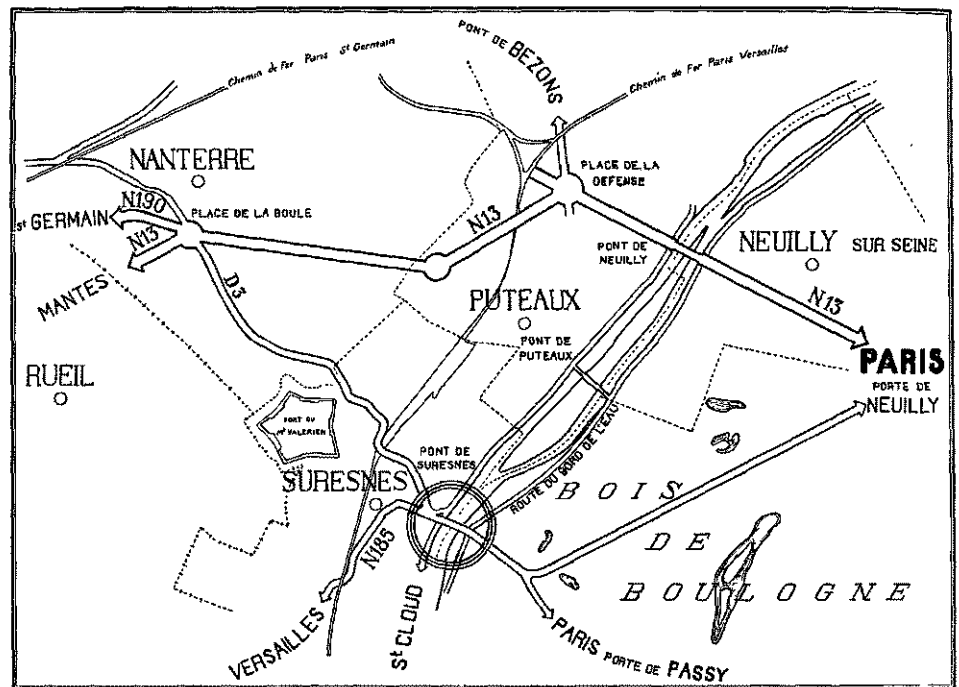
au Secrétariat du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères, à Paris

AVANT LE 15 DÉCEMBRE

(Voir la note page 11 du présent Bulletin)

Le nouveau Pont de Suresnes sur la Seine

Le pont de Suresnes, par lequel le Chemin Départemental N° 3 franchit la Seine, entre le Bois de Boulogne et Suresnes, était un ouvrage en fonte construit en 1872 et élargi en 1898. Il était devenu dès avant guerre insuffisant pour la circulation moderne et il avait dû être interdit aux véhicules de plus de 3 T. 500 en charge. Par ailleurs, il présentait de graves dangers pour la circulation fluviale en temps de crue et l'arche côté Suresnes avait été endommagée de ce fait à cinq reprises différentes. Aussi sa reconstruction fut-elle décidée en 1935 par le Conseil Général de la Seine.



PONT DE SURESNES : Plan de situation

Cette reconstruction a été combinée avec l'aménagement du Chemin Départemental N° 3 dans Suresnes. Celui-ci, en effet, du fait de sa faible largeur, du fait de son croisement à niveau dangereux avec le quai Gallieni (Route Nationale N° 187) au débouché du boulevard Henri Sellier (Route Nationale N° 185), du fait de son tracé en baïonnette entre les Ecoles et la Mairie, n'offre que de très mauvaises conditions de circulation.

Il était donc très intéressant de profiter de la construction du nouvel ouvrage pour supprimer le croisement à la tête du pont et pour ouvrir, entre cette tête de pont et la Mairie de Suresnes, une voie nouvelle donnant toutes facilités à la circulation. Cet intérêt s'accroît par le fait que les aménagements prévus permettent de constituer par le Chemin Départemental N° 3, entre le Bois de Boulogne et la place de la Boule à Nanterre, une nouvelle artère à grande circulation et seront ainsi de nature à soulager l'itinéraire par la Porte Maillot et la place de la Défense (Route Nationale N° 13), qui était avant guerre la sortie de Paris la plus chargée.

Le nouveau pont, situé légèrement en amont de l'ancien présente l'aspect général d'un ouvrage en béton à grands parements verticaux unis, surmontés d'une importante corniche et d'un garde-corps ajouré en béton ; il est du type

cantilever, avec une travée centrale de 79 mètres et deux travées latérales de 39 m. 50 ; il repose sur deux piles en rivière et deux murs-culées.

Le quai Gallieni est franchi par une poutre droite en béton, laissant une ouverture utile de 20 mètres.

La largeur utile de l'ouvrage est de 30 mètres, permettant l'établissement d'une chaussée de 20 mètres et de deux trottoirs de 5 mètres. Les entrées du pont sont élargies sans variation de largeur pour la chaussée. Sa longueur totale est de 183 mètres et il présente un biais de 8°.

L'arche centrale a 73 m. 60 d'ouverture et laisse un débouché de 25 mètres à 6 mètres au-dessus des plus hautes eaux navigables, permettant une navigation facile en toute saison. L'ouverture totale de l'ouvrage correspond d'ailleurs à un nouveau calibrage du lit du fleuve, entraînant notamment un rescindement important des berges actuelles côté Bois de Boulogne.

La déviation du Chemin Départemental N° 3 dans Suresnes présente, entre la tête de pont et la Mairie de Suresnes, une longueur totale de 615 mètres. La plate-forme présente une largeur de 18 mètres, permettant l'établissement d'une chaussée de 12 mètres et de deux trottoirs de 3 mètres. Les déclivités varient entre 5 et 53 m/m par mètre.



L'ANCIEN PONT DE SURESNES (au second plan, le nouveau pont)

Les dispositions constructives de l'ouvrage sont intéressante à signaler.

Le pont cantilever comporte deux consoles identiques, posées sur les piles et les murs-culées et portant, dans l'axe de l'arche centrale, une travée indépendante de 30 mètres de portée.

Les poutres des consoles, au nombre de dix, ont leur membrure supérieure droite et leur membrure inférieure circulaire. Elles sont constituées par une ossature métallique à treillis en acier à haute résistance soudé, enrobée, après adjonction d'aciers ronds, dans des poutres en béton armé. Le contreventement est assuré par des croix de Saint-André en acier reliées aux montants de l'ossature. La charpente métallique, construite en premier lieu, sert de cintre pour l'achèvement des consoles et constitue, avec les aciers ronds, l'armature des poutres en béton armé.

La travée indépendante centrale est constituée par un tablier métallique en acier à haute résistance rivé. Aux poutres de rives sont accrochées les dalles de parement en béton armé, assurant la continuité d'aspect avec les parements des consoles.

La chaussée et les trottoirs reposent sur les poutres des consoles et de la travée indépendante, par l'intermédiaire d'un hourdis en béton armé.

La travée sur le quai Galliéni est une travée indépendante, à poutres droites en béton armé, de 24 mètres de portée.

Les piles en rivière sont en béton. Leur fondation, protégée par une enceinte de palplanches

métalliques, repose pour la pile rive gauche sur l'argile en place et pour la pile rive droite sur des pieux battus jusqu'au calcaire sous-jacent.

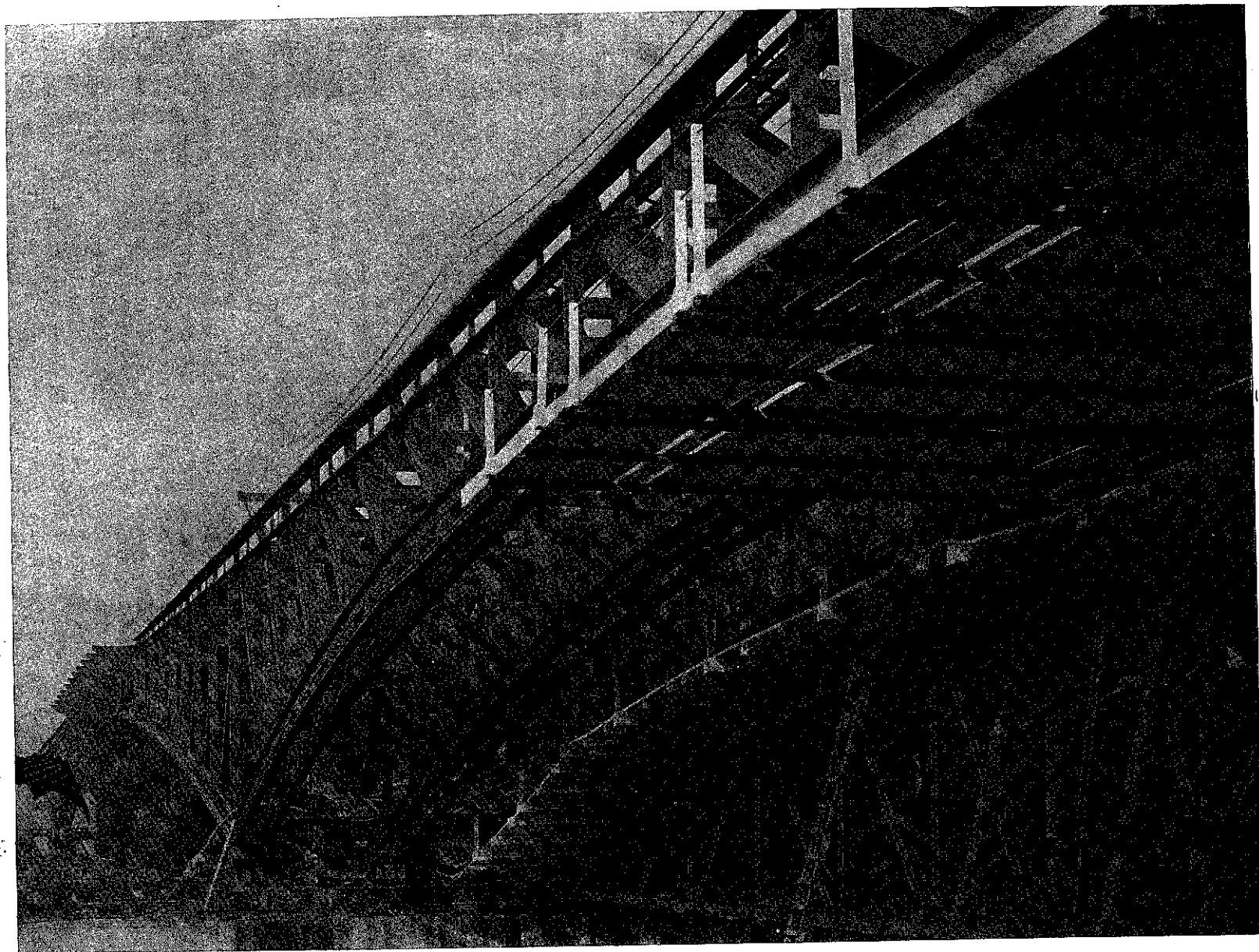
Les murs-culées, également en béton, sont fondés sur les graviers en place, protégés contre les affouillements par une enceinte de palplanches métalliques. Toutes les fondations sont exécutées à l'air libre.

Les travaux du pont ont comporté l'exécution d'environ 10.500 mètres cubes de fouilles, 27.000 mètres cubes de remblais et 22.000 mètres cubes de béton, ainsi que l'emploi de 1.300 tonnes de fers ronds pour béton armé, 1.200 tonnes d'acier à haute résistance soudé et 300 tonnes d'acier à haute résistance rivé.

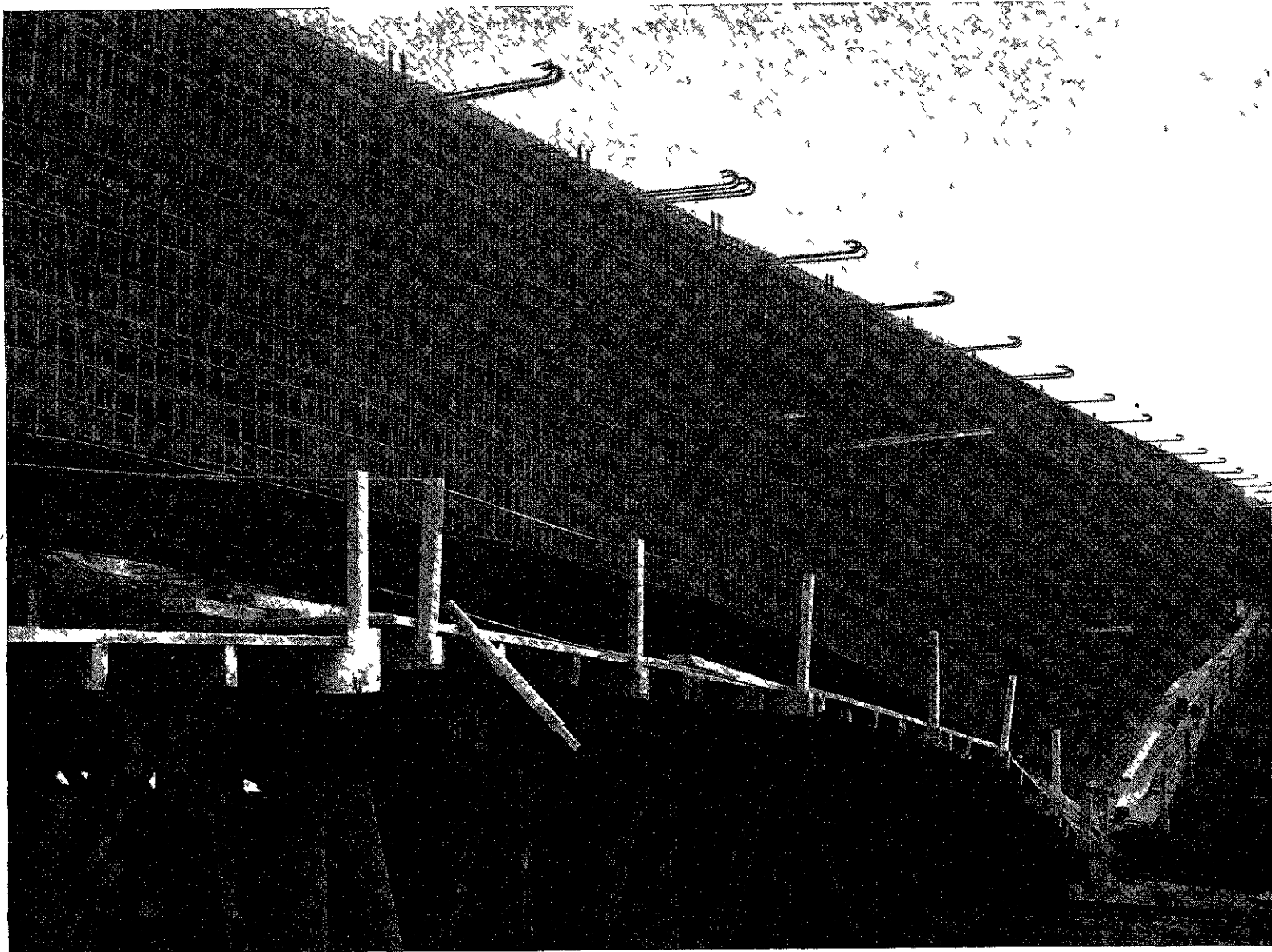
L'aménagement des abords a nécessité, par ailleurs, la suppression de 52 immeubles.

Les travaux ont été commencés en 1937. Ils ont été ralentis par la guerre et arrêtés complètement en 1942. A cette époque, les piles et culées étaient exécutées, ainsi que la travée sur le quai Galliéni et le bâti en acier était en place ; d'autre part les expropriations nécessaires à l'établissement de la déviation du Chemin Départemental N° 3 étaient réalisées (sauf les Ecoles de Suresnes). Les travaux d'achèvement du pont ont repris fin 1947. Le nouvel ouvrage a pu être mis en service en décembre 1950.

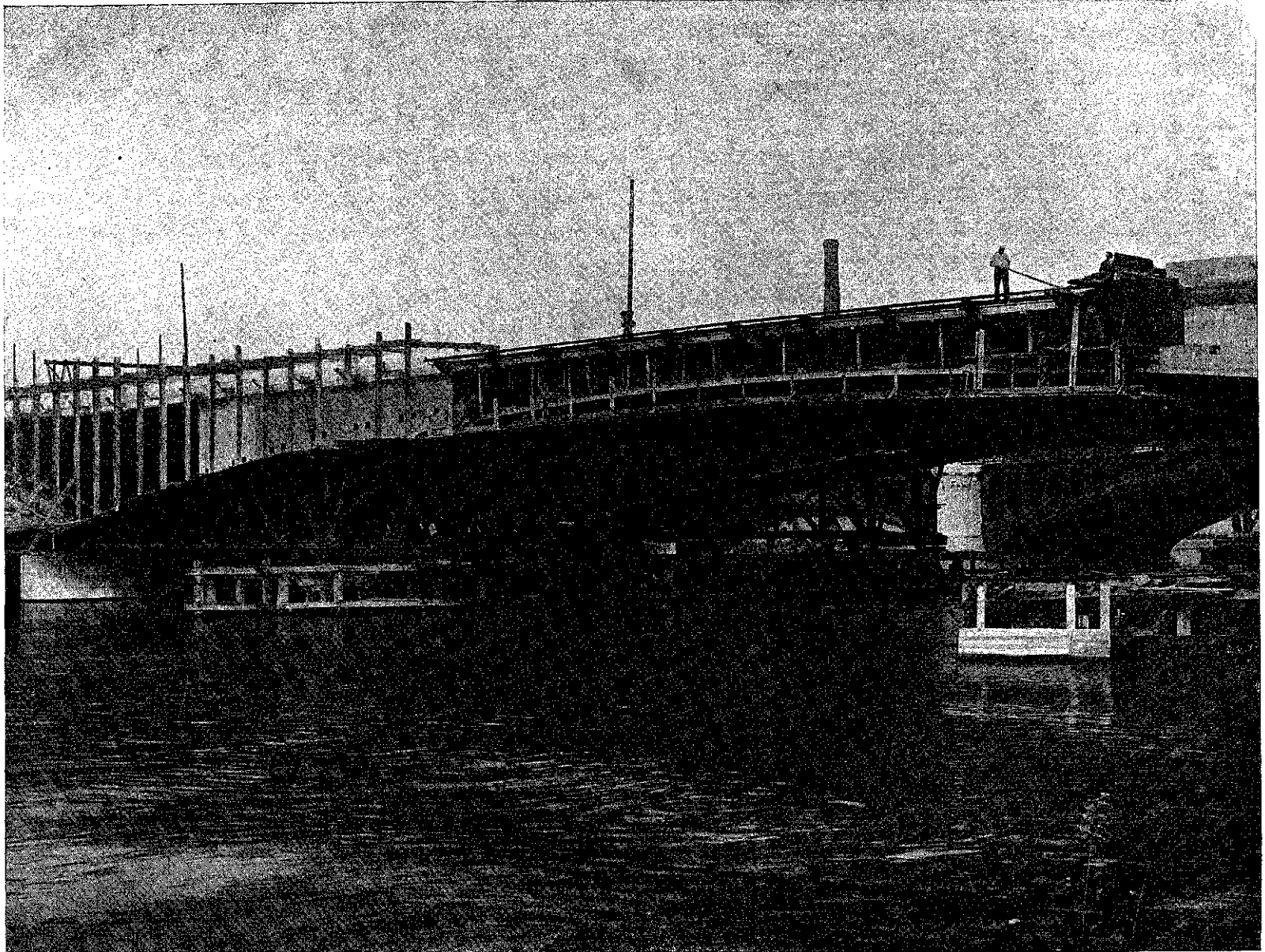
L'opération de « reconstruction du pont de Suresnes » et « déviation de Chemin Départemental N° 3 » est réalisée par le Département de la Seine, avec le concours de l'Etat (Défense Nationale et Voirie Routière), de la Ville de Paris et de la



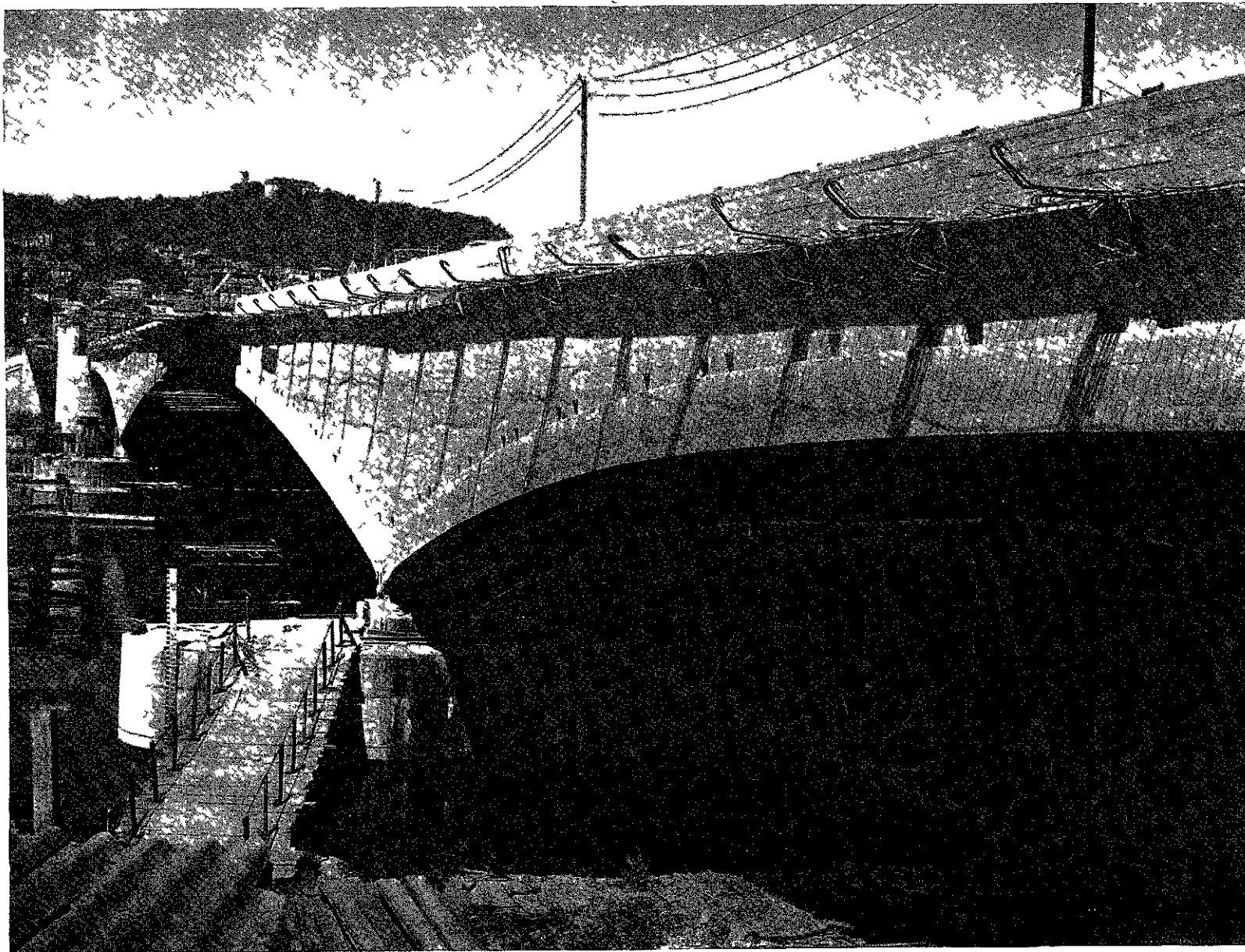
OSSATURE MÉTALLIQUE



FERRAILAGE DES CONSOLES



VUE DES CONSOLES BÉTONNÉES ET DE LA TRAVÉE INDÉPENDANTE MÉTALLIQUE



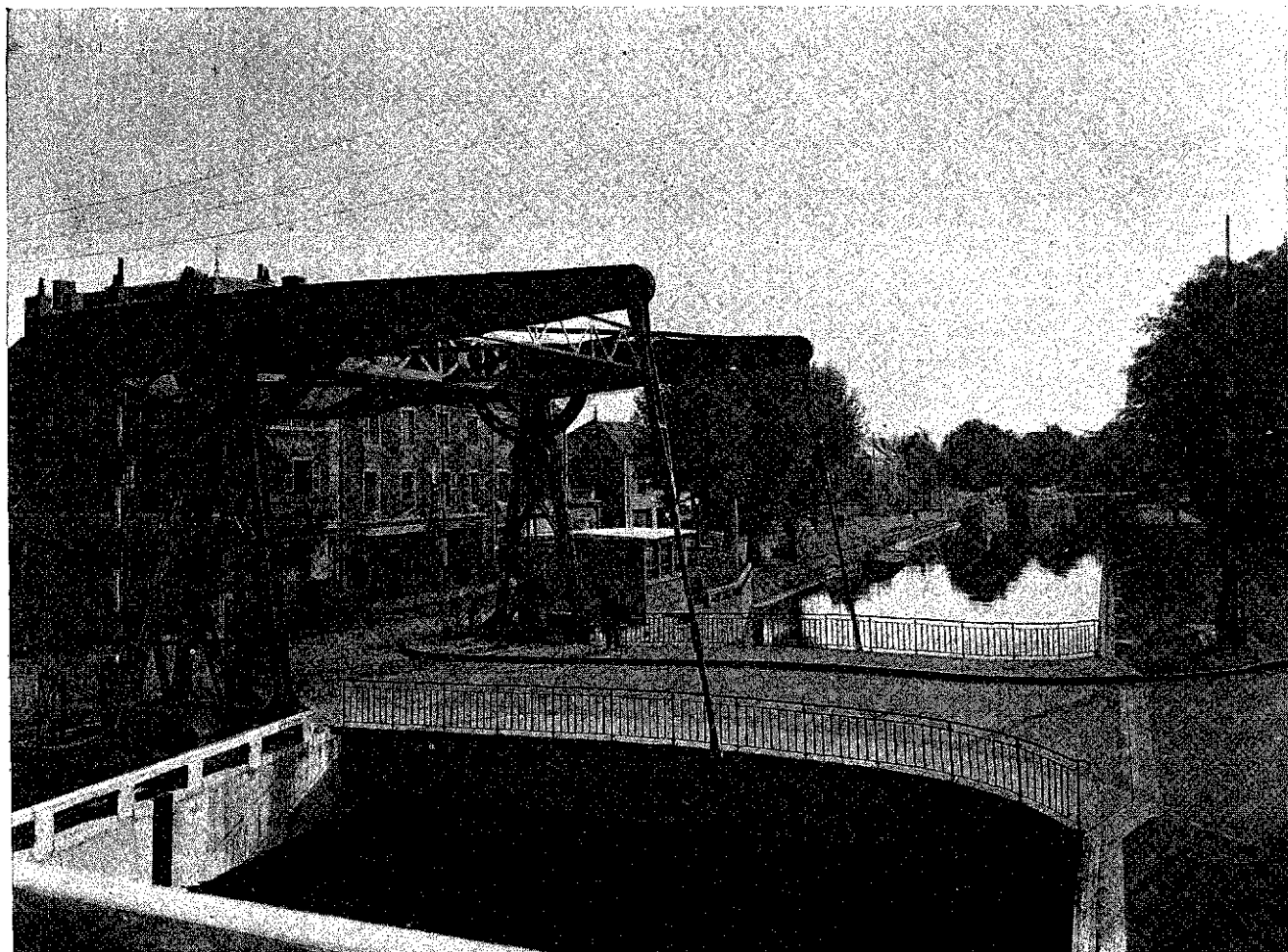
VUE PRISE APRES LE BÉTONNAGE DES CONSOLES

Ville de Suresnes, pour ce qui concerne la reconstruction du pont.

Le Service des Ponts et Chaussées du Département de la Seine a étudié le projet et dirigé les

travaux. Ceux-ci ont été exécutés par un groupe d'Entreprises conjointes et solidaires. L'étude des questions architecturales a été confiée à M. Théo Sardnal, Architecte D.P.L.G.

Pont mobile de Montceau-les-Mines

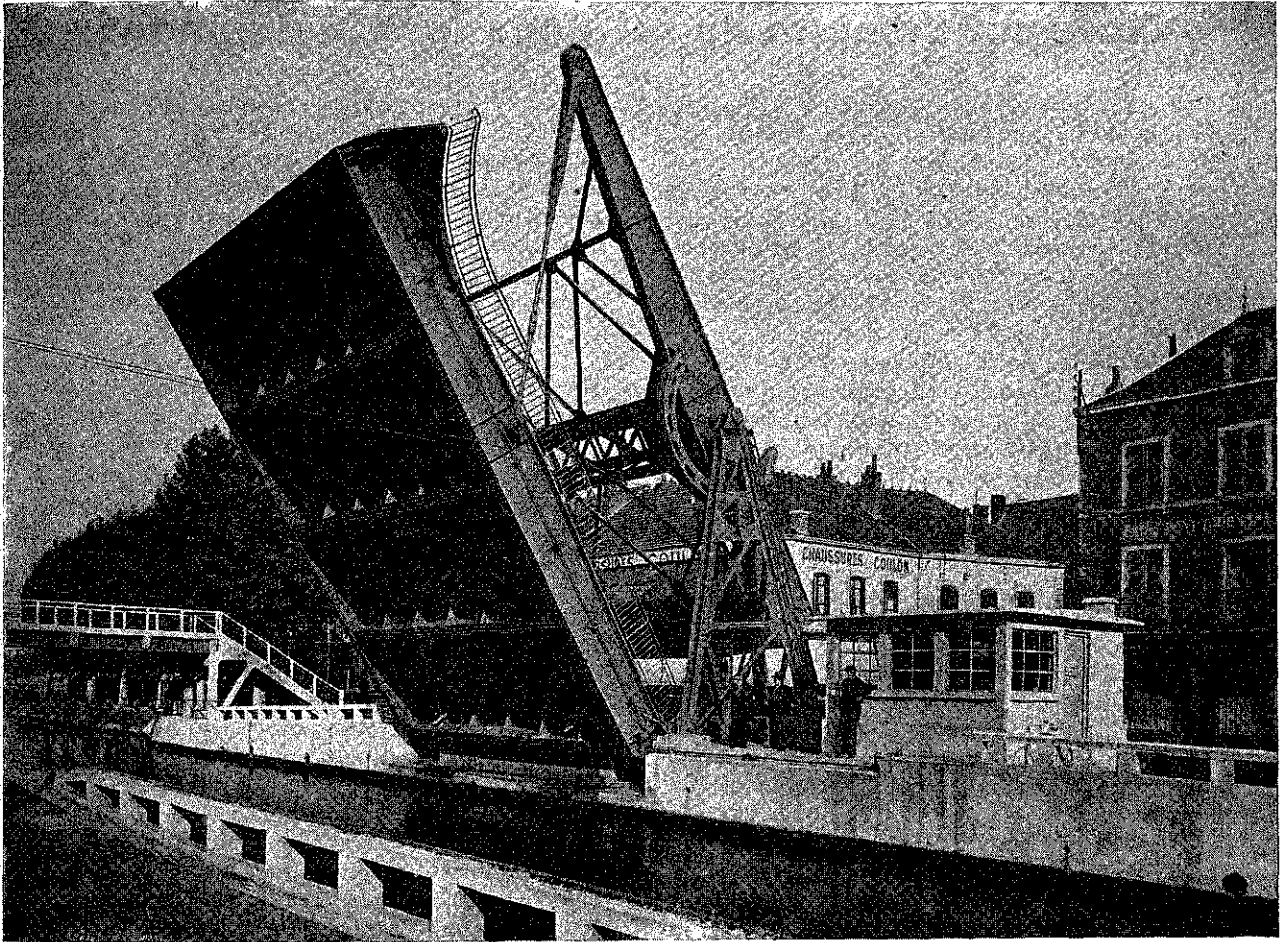


LE PONT MOBILE ABAISSÉ

Le pont mobile de Montceau-les-Mines franchit le canal du Centre et relie la Route Nationale N° 74 à l'une des rues les plus importantes de la ville, la rue des Oiseaux, classée Chemin Départemental N° 91 du département de Saône-et-Loire.

L'ancien pont, construit en 1869, était un pont tournant, doublé d'une passerelle métallique pour piétons. Il ménageait une passe navigable de 5 m. 60 de large et portait une chaussée de 2 m.30, encadrée de deux trottoirs de 0 m. 75 chacun. Sa manœuvre s'effectuait à bras d'hommes.

Ce pont étant très vétuste et de largeur insuffisante, la ville de Montceau-les-Mines en avait successivement demandé le remplacement en 1910, puis en 1937. Une étude faite en 1939 n'avait pu être prise en considération, vu les circonstances. La question a été reprise en 1945 et un concours lancé à cette époque, dans la double hypothèse d'une ouverture permettant le passage simultané d'une ou de deux péniches. Finalement, un projet comportant une grande ouverture a été retenu.



LE PONT MOBILE RELEVÉ

Le nouveau pont est un pont-levis, ménageant une passe navigable de 13 mètres ; il porte une chaussée de 7 mètres et deux trottoirs de deux mètres. Il est manœuvré électriquement et l'ouverture et la fermeture de l'ouvrage ne prennent, l'une et l'autre, que 1' 22". Un lest de 130 tonnes est logé dans une caisse à compartiments de 48 mètres cubes de capacité.

La construction de l'ouvrage a eu lieu en 1949 et a été grandement facilitée par la sécheresse exceptionnelle qui a régné cette année là et maintenu le canal du Centre à sec pendant près de six mois. Le génie civil a été exécuté correctement et dans les délais voulu, par une entreprise locale de Montceau-les-Mines.

Le tablier, la charpente et l'appareillage métallique ont été réalisés par une autre entreprise, dans les délais voulus également. Toutefois, alors que le projet prévoyait un tablier soudé, dont les poutres maîtresses devaient être en acier 54, on a réalisé, en fait, un tablier rivé, entièrement en

acier 42 classique. Le poids de métal utilisé est passé, de 99 tonnes prévu, à 117 t. 600.

L'opération de remplacement du pont a été complétée par celle de la passerelle à piétons, en métal, très vétuste, par une nouvelle passerelle à piétons, en métal et béton armé.

En même temps, le canal, aux abords des deux ouvrages, a été encadré entre deux quais verticaux, ce qui a permis d'élargir la plate-forme du trottoir de la Route Nationale N° 74 le long du canal, dans une section particulièrement passagère.

L'ensemble des travaux est revenu à 40 millions de francs environ, supportés par parties égales entre l'Etat et la Ville de Montceau-les-Mines. Dans ce total, la construction du pont mobile seul entre pour 27.500.000 francs.

Jacques **Deschamps**,
Ingénieur des Ponts et Chaussées
à Châlon-sur-Saône.

Note sur l'emploi du sel pour le déneigement

Au cours de l'hiver 1950-51 des essais ont été entrepris sur l'emploi du sel marin pour déneigement, particulièrement sur l'itinéraire routier USSEL-BORT qui remplace la liaison par voie ferrée entre ces deux villes qui a été coupée par la construction du barrage de BORT-LES-ORGUES. Il fallait donc assurer en permanence la viabilité de la route et l'absence de verglas. Ce résultat a été obtenu de la manière suivante :

Aussitôt après chaque chute de neige (en pratique 10 à 20 cm. d'épaisseur), un chasse-neige à étrave enlève le plus gros en faisant 2 allers et 2 retours pour dégager la totalité de la surface de la chaussée. A ce moment-là subsiste sur la chaussée une couche de 2 cm. à 3 cm. de neige tassée qui gèle très rapidement et gêne la circulation.

Trois procédés ont été utilisés simultanément :

— répandage de sable ou de mâchefer concassé. Dans les deux cas, les matériaux sont rapidement absorbés par la couche de glace ou entraînés par l'eau de fusion : il faut remettre constamment du sable, même s'il n'y a pas de nouvelle chute de neige ;

— répandage de gravillon. Il résiste beaucoup mieux à l'enfoncement et à l'entraînement. Il forme une sorte de revêtement dont la glace serait le liant. Il accroche assez bien les pneus. Après la fonte le gravillon est rejeté sur les bas-côtés et peut être partiellement récupéré ;

— répandage de sel. Le sel agit par abaisse-

ment de la température de fusion du mélange glace+sel. Les résultats sont très bons. Un ou deux répandages de sel à raison de 70 gr/m² suffisent pour faire disparaître toute trace de glace sur la chaussée. L'eau de fusion s'écoule dans les fossés et celle qui subsiste sur le revêtement ne peut pas regeler puisque c'est une solution saline assez concentrée.

Le sel utilisé est du sel dénaturé, de couleur rougeâtre qui provenait de salines de la Méditerranée. Les premiers achats ont été fait en sacs, les livraisons suivantes en vrac. Le sel est alors stocké dans les sacs récupérés. Il est évidemment indispensable de trouver un magasin couvert et même clos si possible pour éviter la liquéfaction ou la prise en blocs.

Le sel était répandu au moyen de sableuses du type « Roux-Léger » ou « Autostrade » qui s'attellent derrière un camion. Une légère adaptation de l'appareil est nécessaire pour obtenir le très faible dosage de 60 gr./m². Elle peut néanmoins se faire aisément. La mise en œuvre est alors identique à celle du sable ou du gravillon.

Le sel présente deux gros avantages sur les autres matériaux :

— la surface dégagée est parfaitement propre sans aucune trace de neige ou de glace. La circulation est donc considérablement facilitée. La formation du verglas est retardée, sauf si le répandage du sel est trop ancien ;

— la surface reste dégagée totalement jusqu'à la prochaine chute de neige. Au contraire il faut

INDICATIONS DES DÉPENSES	SEL PAR KILO		MACHEFER PAR M ²		SABLE par m ²		GRAVILLON 5/15 par m ²	
Achat en gare ou en carrière	y compris ensachage perdu	7,10		50	à la trémie : 500		à la trémie : 700	
Manipulation pour stockage (y compris transport).....	1 camion.. 6.000 4 ouv. 6.000 pour 20 T. 12.000		1 camion.. 6.000 3 ouv. 4.500 pour 15 m ² 10.500		1 camion 6.000 pr. 18 m ²			
	soit 0,60		soit 700		— 333		— 333	
Triage	location local : 0,10	0,70						
			1 ouv. 1.500 8 m ² soit 190					
Main-d'œuvre pour reprise et emploi	3 ouv. 4.500		2 ouv. 3.000 pour 9 m ² , soit 333		— 333		— 330	
Dépense de matériel	1 cam..... 6.000 pour 6 T. soit 1 sableuse, petit outillage	0,20 1,20 1,20	1 camion.. 6.000 pour 9 m ² , soit 666 sableuse petit outillage	19.685	— 685		— 685	
	le kg :	9,75	le m ²	1.968	le m ² 1.851		le m ² 2.051	
Dosages usuels au m ²	0 kg. 070		1 l.		1 l.		1 l. 4	
Prix de revient au m ²	0 fr. 68		1 fr. 97		1 fr. 85		2 fr. 87	

(suite au bas de la page 11)

Tournée du P.C.M. au Maroc en 1952

Le Comité du P.C.M. a décidé que la tournée de 1952 aurait lieu au Maroc. Etant donné les difficultés de logement, qui obligent d'ailleurs à utiliser en général des hôtels de premier ordre, il est nécessaire de limiter à 30 personnes l'effectif d'un voyage.

Deux voyages, comportant chacun un séjour de 10 jours au Maroc, pourraient être prévus, avec le même programme, aux dates suivantes : du 5 au 18 mars et du 24 avril au 7 mai.

L'aller se ferait par bateau Marseille Oran et chemin de fer d'Oran à Casablanca.

Le voyage proprement dit serait effectué en autocar et comporterait de nombreuses visites techniques (aérodromes, ports, barrages, irrigations, travaux d'urbanisme, mines diverses).

Le circuit passerait notamment par Rabat, Port-Liautey, Fez, Azrou, Kasba Tadla, Marrakech, Amerzgane, Taroudant, Marrakech, Casablanca.

Le retour se ferait par avion entre Casablanca et Marseille (1).

Le prix approximatif par personne semble devoir être de l'ordre de 60.000 francs. Ce prix peut

paraître élevé, mais il provient surtout des difficultés de logement et de la cherté de la vie au Maroc. Il n'est pas augmenté par le retour en avion, étant donné les conditions obtenues.

Afin de permettre à l'Equipe Tournées de préparer un programme définitif, les Camarades intéressés par ce projet sont instamment priés de faire parvenir, au Secrétariat du P.C.M. **avant le quinze décembre leur adhésion de principe**, en indiquant s'ils **préfèrent participer au premier ou au deuxième voyage**, ainsi que les **personnes de leur famille** qui les accompagneraient.

Cette inscription de principe ne comporte naturellement aucun engagement pour le moment, les adhésions définitives devant seulement être demandées dès que le programme détaillé aura pu être établi.

(1) Il est précisé toutefois que les Camarades qui voudraient revenir par bateau pourront le faire sans supplément appréciable de prix, étant bien entendu que le séjour supplémentaire qu'il pourront faire à cette occasion au Maroc pour attendre le bateau restera à leur charge.

(suite de la page 10)

remettre du sable ou du gravillon presque tous les jours si la circulation est assez intense, même sans chute de neige dans l'intervalle.

En outre le sel est un matériau propre, qui s'élimine de lui-même quand il n'est plus utile, alors que le sable forme de la boue ou engorge les fossées et les buses.

Comparaisons entre les prix de revient d'un répandage. — Les prix indiqués dans le tableau ci-contre sont ceux qui ont été pratiqués pendant la campagne 1950-51.

Le sel apparaît donc comme étant déjà le procédé le plus économique. Il faut ajouter en outre, que, comme le fait a été mentionné plus haut, le sel reste efficace tant qu'il n'y a pas de nouvelle chute de neige, alors qu'il faut reprendre fréquemment les répandages au sable ou au mâchefer.

Tulle, le 1^{er} octobre 1951.

Thomas,
Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Pour vos acquisitions de fin d'année
Utilisez le Service d'Achats du P. C. M.

L'Échelle mobile et les Fonctionnaires

L'Assemblée Nationale a voté le principe de l'Échelle Mobile et, peut-être, quand paraîtront ces lignes, cette disposition sera-t-elle entrée dans la légalité.

Au cours des discussions qui, depuis longtemps se sont instaurées sur cette question, il semble que la part réservée aux considérations sentimentales soit plus forte que celle consacrée aux aspects économiques du problème.

Nous ne croyons pas inutile d'essayer de dégager quelques-uns de ces aspects et, en particulier, celui de l'incidence de cette mesure sur le niveau de vie des fonctionnaires.

**

L'argument unique que l'on oppose aux tenants de l'échelle mobile est celui connu sous le nom de « théorie du cycle infernal ».

Il repose sur l'observation que, en cas de hausse du coût de la vie, les salaires augmenteront, ce qui se traduira au bout d'un certain temps par une nouvelle hausse des prix et ainsi de suite indéfiniment, ce qui devrait conduire à une inflation permanente et finalement à la catastrophe monétaire.

L'existence même de hausses successives en chaîne ne peut être niée, mais le fait que les prix et les salaires se poursuivent sans jamais pouvoir se rattrapper ne signifie pas qu'ils augmentent indéfiniment. Croire l'inverse, c'est retomber dans l'erreur du « paradoxe d'Achille et de la tortue ».

En fait, on peut parfaitement concevoir que, par échelons sans cesse décroissants, prix et salaires tendent les uns et les autres vers une limite et, les échelons de rajustement étant discontinus, le nouvel état d'équilibre sera même atteint au bout d'un nombre limité de phases.

D'autre part, on peut envisager que, à l'occasion d'une hausse des prix, les salaires soient relevés dans une proportion telle que, une fois l'équilibre atteint, le rapport prix/salaires retrouve sa valeur d'avant la hausse, processus dont l'intérêt n'a pas besoin d'être signalé.

Admettons, pour simplifier, qu'à une hausse de $x\%$ des salaires corresponde en définitive une hausse de $Kx\%$ des prix ($K < 1$).

Si les prix passent à l'origine de P_0 à $P_0 (1 + \frac{a}{100})$, les salaires passeront de S_0 à

$S_0 (1 + \frac{x}{100})$. Les prix s'établiront donc en définitive à $P_0 (1 + \frac{a}{100}) (1 + \frac{Kx}{100})$. La condition exprimée ci-dessus se traduit par l'égalité

$$\frac{S_0 (1 + \frac{x}{100})}{P_0 (1 + \frac{a}{100}) (1 + \frac{Kx}{100})} = \frac{S_0}{P_0}$$

d'où l'on tire immédiatement

$$x = \frac{a}{1 - K - \frac{Ka}{100}}$$

Si a est faible et si l'on connaît K , on en déduira x .

Mais la formule montre que x croît plus vite que a et devient infini pour $a = 100 (\frac{1}{K} - 1)$,

valeur atteinte d'autant plus vite que K est plus voisin de l'unité.

Au delà de cette valeur critique, la formule n'a évidemment plus de sens.

Ainsi, il existe un certain pourcentage de hausse à partir duquel il devient impossible de rétablir l'équilibre prix/salaires.

Les calculs ci-dessus ne sont cependant pas à l'abri de toute critique. En effet, d'une part, ils ne tiennent aucun compte des répercussions d'une hausse des prix sur les modalités d'emploi de la monnaie. On sait en réalité que ce phénomène se traduit par une augmentation des dépenses en biens de consommation et en valeurs réelles et par la diminution, voire la disparition, des investissements, ce qui, à terme, se traduit par un ra-

lentissement du rythme d'augmentation de la production (fuite devant la monnaie).

D'autre part, une hausse des salaires de $x\%$ ne se traduit par une hausse des prix de $Kx\%$ que si x est faible et seulement pendant une courte durée.

En effet, pour les marchandises industrielles, rien ne prouve que les éléments autres que les salaires directs resteront stables à la longue. Tout incite, au contraire, à croire l'inverse. Quant aux biens qui suivent la loi du rendement décroissant, leurs prix ne sont déterminés que par la loi de l'offre et de la demande et échappent à toute représentation forfaitaire, telle que celle que nous avons adoptée.

L'étude analytique de la question paraît donc beaucoup plus difficile qu'un premier examen pouvait le laisser supposer. Mais une vue synthétique du problème se révèle beaucoup plus féconde.

Qu'est-ce, en effet, au fond, que l'échelle mobile ? C'est un mécanisme qui tend à assurer à une certaine fraction de la population un niveau de vie constant, c'est-à-dire les moyens de se procurer des quantités invariables de biens de consommation ou de services.

Or, l'ensemble des biens de consommation disponibles dans la nation est, lui, variable. A une « tendance » générale croissante, du fait du progrès technique, se superposent des variations accidentelles. C'est ainsi que des réductions peuvent résulter d'une mauvaise récolte, d'une épidémie, d'une catastrophe (tornade, inondations, tremblement de terre, incendies de forêts), d'une guerre, d'une hausse des cours mondiaux des matières premières, de la dénonciation d'un traité de commerce avantageux, d'une modification dans la composition par âges de la population ou de l'effectif total de celle-ci, de l'épuisement d'une mine, etc., etc.

Il y a également diminution dans la masse des biens de consommation quand une partie de l'effort de la nation est appliquée à des travaux qui ne sont pas immédiatement rentables, ou qui ne le sont pas du tout : programmes d'équipement, défense nationale, activités culturelles, etc.

Citons encore le cas de la fin d'une période inflationniste, c'est-à-dire d'un moment où la consommation, qui était supérieure à la production, est ramenée au niveau de cette dernière.

Des phénomènes symétriques (bonne récolte, découverte d'une mine, inflation, etc...) peuvent produire des relèvements.

L'échelle mobile, si elle remplit son but, désintéresse de ces événements une certaine partie de

la nation qui laissera aux autres le soin de supporter les « pointes » que sa propre mise hors de cause contribue évidemment à accentuer.

Du point de vue philosophique, il y a là quelque chose d'extrêmement important. Il serait sans doute inexact de dire que cet événement est sans précédent depuis le 4 août 1789. En réalité, depuis bien longtemps, notre législation a créé des privilèges en faveur de divers groupements : locataires, agriculteurs, artisans, petits commerçants, agents des sociétés nationalisées, etc. .

Cependant, la mise en quelque sorte hors de la communauté nationale de la totalité des salariés revêt un caractère vraiment nouveau, tant en raison de l'importance de ce groupe que des modalités mêmes de la mesure. Dans la Société « France », il y avait jusqu'à présent des actionnaires privilégiés, mais il s'agit maintenant de transformer en obligataires les membres du groupement le plus important. Il s'agit donc d'une modification profonde au concept de la communauté nationale « pour le meilleur et pour le pire », comme disent les Anglais. Toutefois, on peut se demander si cette désolidarisation est bien totale.

Tout d'abord, les avantages dont bénéficie la population sous une forme autre que celle du salaire direct restent en dehors du mécanisme de l'échelle mobile. C'est ainsi que si, par exemple, on décide d'améliorer l'équipement hospitalier du pays, les charges correspondantes ne seront pas supportées par les salariés, mais ceux-ci bénéficieront cependant des travaux. (Il ne pourrait, dans ce cas particulier, en être autrement que si cet équipement était réalisé avec les fonds de la Sécurité Sociale supposée en équilibre et si le paramètre « salaires » tenait compte des charges accessoires. Mais, au contraire, il ne semble pas que l'on ait jamais envisagé de considérer autre chose que le salaire net du célibataire).

D'une manière générale il en est de même pour toutes les dépenses d'ordre culturel (enseignement, bibliothèques, musées, monuments historiques), militaire, judiciaire, d'administration générale, etc..., ainsi que les dépenses d'investissement, tout au moins dans la période intercalaire.

D'autre part, on peut se demander ce qui se passera en cas de relèvement du niveau de vie général. Si celui-ci se traduit par une baisse des prix, la règle de l'échelle mobile conduirait à diminuer les salaires. Cependant dans les quelques cas où des salariés avaient obtenu avant la guerre une clause d'échelle mobile (par exemple le personnel des tramways de Strasbourg), la formule n'a jamais joué en diminution.

Si les prix restent stables, mais si les revenus de toutes les classes autres que les salariés aug-

mentent, on peut aussi se demander si ces derniers l'admettront volontiers (ce serait d'ailleurs contraire à la loi de l'offre et de la demande).

Le moins que l'on puisse dire est donc que, si l'échelle mobile désolidarise les salariés du reste de la nation « pour le pire » il n'est pas certain qu'elle ait le même effet « pour le meilleur ».

Supposons néanmoins qu'il en soit ainsi.

Si le niveau de vie global de la nation diminue, celui des salariés restant constant, il s'ensuit que c'est le reste de la population qui devra supporter seul la charge de la réduction. Si la chose est possible, la « course infernale » s'arrêtera toute seule, sinon elle ira jusqu'à l'inflation totale.

La consommation étant alors supérieure à la production ceci se produira au bout d'un temps fini. Il s'agit donc d'une hausse bien plus rapide que l'exponentielle (quoique nous ayons pu lire récemment sous une plume considérée comme autorisée).

L'inflation totale serait évidemment inéluctable si la charge nouvelle était manifestement hors de proportion avec les possibilités des non salariés. Tel serait par exemple le cas si on voulait indexer l'échelle mobile sur la base de 1939, laissant ainsi à la charge des non salariés tous les frais des pensions, de la reconstruction, de la Sécurité Sociale, de l'augmentation des allocations familiales, etc.

Si la variation est plus faible, examinons maintenant qui pourra supporter la charge nouvelle.

Les titulaires de revenus fixes, rentiers, obligataires, créanciers, etc... constituent évidemment des victimes de choix, car ils n'ont aucun moyen de défense et, pour les mettre à contribution, il suffit de ne rien faire en leur faveur, ce qui est toujours plus facile que de prendre des mesures nouvelles. Il ne faut toutefois pas surestimer l'aide que l'on peut en attendre. En effet, quarante années d'inflation ont détruit une masse énorme de réserves et découragé la formation d'une nouvelle épargne. Le volume total des revenus fixes ne représente donc plus qu'un pourcentage réduit du revenu national. D'autre part l'Etat ne peut plus se désintéresser du sort des rentiers réduits à la misère et une nouvelle réduction de la charge des dettes fixes entraîne dorénavant une hausse du nombre des personnes assistées et un relèvement du taux des secours.

Les agriculteurs, les artisans, les commerçants occupent, dans les préoccupations gouvernementales une situation suffisamment éminente pour qu'il ne paraisse pas utile de s'étendre sur la place qu'on peut s'attendre à leur voir réserver dans la distribution des charges.

Les propriétaires immobiliers sont, théoriquement, exempts eux aussi, puisque la loi a prévu que les loyers devaient être indexés en fonction des salaires. Toutefois, il est permis d'avoir quelques doutes sur l'application de cette mesure.

On constate en effet que, malgré des hausses substantielles des salaires nominaux, les barèmes des loyers n'ont pas été modifiés depuis leur parution.

Les membres des professions libérales sont, dans une large mesure, maîtres de fixer eux-mêmes, le montant de leurs honoraires. La loi de l'offre et de la demande pourrait les amener à les réduire — tout au moins en pouvoir d'achat — mais, si la grande partie de leur clientèle ne supporte pas de nouvelles charges, on ne voit pas ce qui pourrait empêcher une hausse parallèle des honoraires. Au surplus, il s'agit d'un groupe dont la rémunération totale ne représente qu'une part modeste du revenu national.

Les industriels semblent devoir être, dans l'esprit des promoteurs de l'échelle mobile, ceux qui devront supporter la quasi totalité de l'effort. Il serait possible de savoir si la chose est mathématiquement possible si l'on connaissait le montant total des bénéfices.

Il s'agit là, malheureusement, d'une donnée difficile à atteindre, puisque suivant leur origine, les chiffres avancés varient dans le rapport de 1 à 30.

Parmi les causes de cette incertitude, nous citerons une malheureuse présentation des statistiques officielles qui ont groupé sous une même rubrique les bénéfices, les revenus des professions libérales, ceux du commerce et ceux de l'agriculture, la confusion qui s'établit dans certains milieux entre amortissements et bénéfices, le développement de l'auto-financement et aussi les habitudes héritées du temps du dirigisme qui n'ont pas encore permis la disparition de toutes les comptabilités fictives.

De toute façon, il ne faut pas se dissimuler que, pour les raisons indiquées plus haut à propos des professions libérales, la prise en charge partielle ou totale des hausses par les industriels ne se fera pas spontanément et qu'elle implique nécessairement la remise en place des contrôles de toute nature que nous avons connus dans un passé récent. Ces contrôles sont fort onéreux directement et indirectement (distorsion de la production, renaissance du marché noir, etc.) ce qui implique une nouvelle réduction du niveau de vie global.

Les fonctionnaires, tout comme les propriétaires immobiliers, sont aussi, théoriquement, bénéficiaires de l'échelle mobile, puisque la « grille » des traitements est légalement rattachée aux

salaires. Cinq années d'application du statut ont toutefois dissipé bien des illusions à cet égard. Tout au contraire, le fait qu'il s'agit de ses propres finances conduit l'Etat à se montrer, vis-à-vis de ses agents, plus réticent qu'envers n'importe quelle autre catégorie de Français.

En résumé, en cas de diminution globale du niveau de vie de la nation, la charge s'en concentrera sur les titulaires de revenus fixes (dont la faculté de surcharge est limitée), sur les propriétaires immobiliers (avec les conséquences que trente-cinq ans de cette politique nous ont permis d'apprécier), sur les bénéficiaires industriels, enfin sur les fonctionnaires.

*
**

L'étude qui précède a essayé de mettre en lumière la philosophie des diverses mesures ayant des effets sur les prix, les salaires, les traitements, etc.. et qui doivent toujours être consi-

dérés sous l'angle de la répartition entre différents groupements du revenu national (ou de ses variations).

La désolidarisation des charges nouvelles de la nation d'un groupe important de citoyens aurait pour effet de les reporter sur les autres en les aggravant d'autant plus que ces derniers seront moins nombreux. Il est dès lors évident que chacun s'efforcera par tous les moyens se sortir de cette galère.

Les fonctionnaires ont pour eux la loi. Dans ce domaine chacun réagira suivant son tempérament aux violations de cette loi. Nous serions heureux que ces quelques réflexions aient pu donner une base proprement économique à ces réactions.

Strasbourg, le 22 octobre 1951.

A. Cachera,
Ingénieur en Chef
des Ponts et Chaussées.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Mardi 6 Novembre 1951

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mardi 6 novembre 1951, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. Buteau, Président.

Etaient présents : MM. Buteau, Président, Couteaud et Lambert, Vice-Présidents, Durand-Duhief, Secrétaire, Prot, Trésorier, Agard, Brandeis, Cassard, Champsaur, Gor, Curet, Gueydon de Dives, Lamouroux, Michel Legrand, Leprince-Ringuet, Lhermitte, Pavaux, Pelissonnier, Renoux, Rérolle, Rutman, Thiébault et Wennagel, Membres.

Absents excusés : MM. Coquand, Courbon et Schneider, Membres.

Assistaient à la séance : MM. Bonitzer, Brunot, Fischesser, Jouvent, Monneret et Poitrat,

La séance est ouverte à 9 heures 15.

1°) Condoléances.

Le Président fait part au Comité du décès, brutalement survenu, de notre Camarade Dorohe, Délégué des Ingénieurs Coloniaux au sein du Comité. Dorohe avait dû cesser son activité depuis quelques mois, en raison de son état de santé, qui inquiétait fort ceux qui le connaissaient bien. Le Comité adresse un souvenir ému à sa mémoire.

Il manifeste également toute sa sympathie pro-

fondément attristée à M. Curet, dont le gendre, le Lieutenant parachutiste Jacques Lecœur, vient de tomber en Indo-Chine à la tête de son commando.

2°) Bienvenue.

M. Buteau fait connaître que les promotions d'Ingénieurs Elèves qui viennent d'entrer à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et à l'Ecole Nationale Supérieure des Mines ont adhéré en bloc au P.C.M. ; ces promotions ont délégué MM. Lhermitte (Ponts et Chaussées) et Rutman (Mines), pour les représenter au Comité pendant l'année scolaire 1951-52. Il félicite nos jeunes Camarades de la décision qu'ils ont prise et souhaite la bienvenue à MM. Lhermitte et Rutman.

3°) Adoption du P.V. de la précédente séance.

Le Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la réunion tenue le mardi 2 octobre 1951.

4°) Assemblée Générale de 1952.

Le Comité décide que l'Assemblée Générale Ordinaire Annuelle du P.C.M. en 1952 aura lieu, en principe, le dimanche 30 mars 1952 ; elle sera

accompagnée de manifestations pour marquer le cinquantenaire de la fondation de l'Association ; le dîner annuel sera servi le soir de l'Assemblée Générale, avec un certain éclat ; une Sous-Commission d'études, comprenant MM. **Wennagel**, **Thiébault**, **Bonitzer**, **Durand-Dubief** et **Rérolle**, sera réunie par M. **Cor**, pour examiner la question des cérémonies du Cinquantenaire ; elle devra présenter ses propositions rapidement, afin que puisse être constitué un Comité du Cinquantenaire et que toutes les démarches nécessaires puissent être faites en temps utile.

Par ailleurs, M. Michel **Legrand** rappelle que l'année 1951 correspond au Centenaire de la naissance de **Séjourné**. Le Comité décide que cet événement sera commémoré également et demande à M. Michel **Legrand** d'examiner ce qui pourrait être organisé à ce sujet.

5°) Tournée du P.C.M. en 1952.

M. **Cor** fait connaître que, des conditions spéciales pouvant être obtenues pour les traversées maritimes, il est possible d'effectuer la tournée annuelle de printemps en Afrique du Nord. Le Comité invite l'Equipe Tournées à entreprendre l'étude de cette tournée, dont la date de départ paraît devoir être fixée dans les derniers jours d'avril.

6°) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. **Pelissonnier** rend compte de l'examen, par l'Equipe Personnel, d'une étude présentée par M. **Cachera**, en vue de modifier l'article 18 du projet de Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; Cette modification tendrait à adopter, pour les avancements d'échelon, au moment d'un changement de grade, la formule figurant dans le Statut des Inspecteurs du Travail ; la question de l'avancement des Ingénieurs issus de l'examen professionnel serait revue en même temps, compte tenu d'une étude de M. **Saint-Requier**. Le Comité, sur la proposition de l'Equipe, donne un avis favorable à l'adoption de ces dispositions, qui feront l'objet d'une lettre à M. le Directeur du Personnel.

M. **Buteau** fait connaître que la Direction de la Fonction Publique paraît maintenant animée d'intentions plus favorables, en ce qui concerne la répartition des effectifs entre les classes d'Ingénieurs dans le projet de Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il fait part des indications données à ce sujet à notre Direction du Personnel. Le Comité charge l'Equipe Personnel de procéder à l'examen de ces nouvelles propositions.

M. **Fischesser** indique que le problème du passage du grade d'Ingénieur en Chef à celui d'Inspecteur Général préoccupe tout spécialement

actuellement le Corps des Mines. L'obtention de l'indice 675 pour les Ingénieurs en Chef anciens, comme l'ont obtenu d'autres cadres supérieurs, ou un recouvrement des échelles Ingénieurs en Chef-Inspecteur Général sont les objectifs poursuivis. M. **Buteau** rappelle que, pour le Corps des Ponts et Chaussées, cette question est liée à la discussion de l'ensemble de notre Statut.

7°) Primes de rendement.

M. **Durand-Dubief** fait connaître que la Direction du Personnel a demandé l'avis du P.C.M. sur un projet de décret portant ajustement et fixation des primes de rendement des fonctionnaires des Ponts et Chaussées, par une réduction des taux en vigueur et leur application aux traitements de l'année considérée ; il rappelle que les taux actuels de ces primes ont été fixés en 1945, avant la promulgation de la loi du 29 septembre 1948 et qu'il sont toujours appliqués sur les traitements de 1945 ; la proposition faite comporterait une augmentation de 1/3 des crédits actuels, que les Finances seraient disposées à accorder cette année. L'Equipe Personnel a examiné ce projet de décret et estime que, si le principe de l'abattement envisagé est justifié, en raison de la loi du 29 septembre 1948, son montant paraît exagéré, compte tenu notamment d'autres indemnités qui existaient auparavant et dont le rétablissement n'a pu encore jusqu'ici être obtenu.

M. **Fischesser** rappelle les pourparlers qui ont eu lieu depuis le début de l'année pour les primes de rendement des Ingénieurs des Mines et qui paraissent devoir aboutir favorablement dans le sens du maintien des taux de 1945. Il expose les doléances du Corps des Mines devant la position nouvelle des Finances, qui pourraient fixer à des taux uniformes les primes de rendement de tous les Corps de fonctionnaires intéressés (Mines, Ponts, Génie Maritime).

MM. **Buteau** et **Pelissonnier** indiquent que le projet de décret prévu pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne peut que renforcer la position des autres Corps, en même temps qu'il réserve, pour l'avenir, la situation du Corps des Ponts, puisque l'exposé des motifs précise expressément que l'abattement est pratiqué en fonction de l'intervention de la loi du 29 septembre 1948.

Après une discussion, où interviennent notamment MM. **Renoux** et **Bonitzer**, le Comité charge son Président de faire connaître à M. le Directeur du Personnel le point de vue du P.C.M. qui doit éviter d'engager à ce propos l'avenir sur d'autres problèmes non résolus.

8°) Tableau d'avancement.

M. **Buteau** rappelle que, lors de sa dernière

réunion, le Comité du P.C.M. avait été saisi de la question de la non conformité entre le tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées arrêté par le Comité d'Avancement et le tableau approuvé par arrêté ministériel. Accompagné de M. **Couteaud**, il a été reçu, le 23 octobre dernier, par M. le Ministre des Travaux Publics et a attiré son attention sur la gravité du fait pour notre Corps ainsi que sur l'infraction commise à notre statut ; il a, par ailleurs, mis l'accent sur la discrimination entre la promotion de grade et l'affectation à un poste déterminé. Il a remis à cette occasion une lettre de protestation à M. le Ministre, qui n'a pas paru convaincu par nos arguments et a opposé la convenance d'un « acte de Gouvernement » justifié par des raisons politiques.

Une longue discussion s'engage à ce sujet, à laquelle prennent part notamment MM. **Bonitzer**, **Renoux**, **Champsaur**, **Gueydon de Dives**, **Pavaux** et **Fischesser** (qui rappelle une affaire semblable survenue récemment dans le Corps des Mines) et, à la suite de laquelle le Comité décide que le P.C.M. prendra lui-même l'initiative de demander à un Avocat au Conseil d'Etat une consultation à ce sujet, notamment en vue d'un pourvoi éventuel du P.C.M. devant le Conseil d'Etat. Il reste entendu que, après cette consultation, la question sera débattue à nouveau par le Comité, qui réserve également, pour un examen ultérieur, une série de questions de principe posées à ce sujet par M. **Bonitzer**.

9°) Société d'Entr'aide.

M. **Gueydon de Dives** signale que le N° de novembre 1951 du Bulletin du P.C.M. vient de publier, en même temps qu'un communiqué donnant la composition du Comité provisoire d'Administration et une convocation à l'Assemblée Générale Constitutive, le projet de statuts définitivement arrêté pour la création d'une Société Amicale d'Entr'aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Il estime que les 280 adhésions de principe reçues permettent de réaliser cette constitution et expose les mesures qui vont être prises pour assurer à cette Assemblée Générale Constitutive une assistance aussi nombreuse que possible.

La séance, levée à 11 heures 30, est reprise à 16 heures.

10°) Cartes d'abonnement sur la S.N.C.F.

M. **Buteau** expose les conditions dans lesquelles des cartes d'abonnement à demi-tarif peuvent être délivrées par la S.N.C.F., avec une remise allant jusqu'à 40 % suivant le nombre des cartes,

sur demande des Administrations. Il est procédé, à ce sujet, à un échange de vues, à la suite duquel le Comité émet l'avis qu'il n'y a pas lieu, pour le P.C.M., d'intervenir dans cette affaire.

11°) Frais de tournées.

L'augmentation récente de l'essence rend encore plus insuffisants les taux de remboursement des frais d'utilisation de voitures automobiles personnelles pour le Service. M. **Bonitzer** demande qu'une enquête soit ouverte sur les conséquences dans les Services du maintien des taux actuels des frais de tournées. Le Comité décide que son Président fera, à ce sujet, une démarche auprès de la Direction des Routes.

Par ailleurs, M. le Directeur du Personnel a communiqué au P.C.M. un projet de circulaire sur les frais de tournées, prévoyant la création, dans chaque département, d'un compte spécial, où seraient versés tous les crédits afférents aux frais de tournées, quelle que soit leur provenance (Etat, Départements, Communes, etc...) et sur lequel l'Ingénieur en Chef tirerait des chèques, au profit des intéressés. M. **Durand-Dubief** indique que l'Equipe Personnel a examiné ce projet de circulaire, qui fait suite aux graves difficultés survenues avec le Ministère des Finances pour le paiement des frais de tournées votés par les Collectivités locales. Le Comité, après discussion, estime que, devant cette situation, il ne peut être envisagé de s'opposer à la mesure en cause, qui, par ailleurs, apportera des simplifications administratives, mais charge son Président d'attirer l'attention de M. le Directeur du Personnel sur les précautions qu'il y aurait lieu de prendre à cet égard.

12°) Versement du capital décès.

M. **Buteau** rappelle que, lors de sa dernière réunion, le Comité avait demandé aux représentants des divers Syndicats de sonder les Centrales Syndicales sur l'opportunité d'intervenir en vue d'obtenir que le capital décès soit versé aux ayant-droits des fonctionnaires décédés en service après 60 ans en laissant au moins un enfant à charge. Il insiste pour que ce sondage ait lieu dès que possible : une note sera préparée à ce sujet par l'Equipe Personnel.

13°) Attributions générales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

M. **Couteaud** fait connaître qu'il a reçu un certain nombre de lettres de Camarades à la suite de la note insérée dans le N° d'octobre 1951 du Bulletin du P.C.M., sur les attributions générales

des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Il constate avec plaisir que cette question paraît intéresser un nombre important de Camarades ; il donne lecture de la réponse de l'un d'eux qui, bien qu'appelant des réserves certaines sur la forme, apporte une contribution intéressante sur le fond.

Un très large échange de vues s'instaure à ce sujet, au cours duquel l'accent est mis sur la nécessité de revaloriser les travaux qui sont à la base de notre métier. Il résulte de la discussion que l'examen de cette question doit être poursuivi et que l'Equipe de travail à créer dans ce but est maintenant susceptible d'être constituée. Le Président demande à M. **Couteaud** de lui en communiquer la composition définitive.

Par ailleurs, M. **Durand-Dubief** rend compte de

la démarche effectuée auprès de M. le Directeur des Routes au sujet de l'insuffisance des crédits budgétaires pour les travaux routiers. M. **Couteaud** complète ces indications pour les Ports Maritimes et les voies Navigables. Le Comité décide de constituer à ce sujet une Equipe Spéciale de Défense des Crédits, dont un certain nombre d'Ingénieurs ont déjà accepté de faire partie et charge son Président de trouver un Président pour diriger les travaux de cette Equipe.

La séance est levée à 18 heures 45, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le mardi 4 décembre 1951, en deux séances, d'une à 9 heures précises, 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 Novembre 1951

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le mardi 6 novembre 1951, au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Couteaud** et **Lambert**, Vice-Présidents, **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Agard**, **Brandeis**, **Cassard**, **Champsaur**, **Gor**, **Curet**, **Gueydon de Dives**, **Lamouroux**, **Michel Legrand**, **Lhermitte**, **Pavaux**, **Pelissonnier**, **Prot**, **Renoux**, **Thiébauld** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Coquand** et **Courbon**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Bonitzer**, **Brunot**, **Jouvent**, **Monneret** et **Poitrat**.

La séance est ouverte à 11 heures 30.

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

Le Sous-Comité adopte le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la réunion tenue le mardi 2 octobre 1951, sous réserve de la rectification d'une erreur de copie, déjà redressée dans le texte inséré au Bulletin du P.C.M.

2°) Travaux pour le Ministère de l'Air.

M. **Durand-Dubief** rend compte des contacts qu'il a eu, avec le Camarade **Fontaine**, avec le Service Infrastructure du Secrétariat d'Etat à l'Air à propos des très importants travaux con-

fiés, par cet Organisme, aux Services des Ponts et Chaussées. L'Equipe Personnel a examiné la question, qui sera soumise à M. le Directeur du Personnel.

A ce propos, M. **Champsaur** soulève à nouveau la question de nos interventions pour divers Ministères, notamment en matière de contrôle de travaux de bâtiment. Il regrette que la position actuelle du P.C.M., en contradiction avec la politique suivie avant-guerre, nous conduise à limiter progressivement notre intervention dans ces contrôles.

Un large débat s'institue sur cette question et montre à nouveau les divergences de vues existant à ce sujet au sein du Comité. MM. **Pelissonnier** et **Brunot** répondent à M. **Champsaur** qu'une trop grande dispersion de nos efforts risque de présenter des inconvénients sérieux. M. **Pavaux** signale la circulaire récente du M.R.U. relevant les plafonds des vacations V.R.D., mais qui tend à limiter notre action dans ce domaine. M. **Lambert** signale les contacts qu'il a eus avec les Services du Ministère de l'Education Nationale, au sujet du contrôle des travaux de constructions scolaires et d'où il résulte que ces Services estiment que le Service des Ponts et Chaussées devrait rester conseiller technique des petites Communes.

Finalement, M. **Buteau** estime que cette importante question pourra être très utilement débat-

tue au sein de l'Equipe Attributions générales, à laquelle elle est renvoyée et qui pourra tenir compte des larges débats qui ont déjà eu lieu au sein du Comité à ce sujet.

La séance, levée à 12 heures 40, est reprise à 15 heures.

3°) Commissariat au Tourisme.

M. Buteau donne lecture de la réponse faite le 18 octobre 1951 par le Commissariat au Tourisme, à la lettre que le P.C.M. lui avait adressée le 22 août dernier, à l'occasion de la création des Commissions Départementales du Tourisme, pour demander que les Services des Ponts et Chaussées soient plus appelés dans les affaires intéressant le tourisme ; il estime que cette réponse est bien vague et ne saurait régler la question posée, car elle ne fait que rappeler que nous sommes mis sur le même plan que les autres fonctionnaires, alors que nous estimons justement pouvoir jouer un rôle plus important. Après échange de vues, le Sous-Comité charge son Président de se renseigner exactement sur les attributions et l'organisation du Commissariat Général au Tourisme.

4°) Relations avec les Ingénieurs-Conseils.

MM. Buteau et Durand-Dubief rendent compte d'une récente visite qui leur a été faite par un représentant des Ingénieurs-Conseils, avec lesquels les relations marquent une amélioration appréciable.

5°) Activité du Groupe de Paris.

M. Durand-Dubief fait connaître que la période des vacances ne s'est guère prêtée à l'organisation du Groupe de Paris, telle que celui-ci l'avait envisagée lors de sa visite de l'Aérogare d'Orly en juin dernier. Cette organisation se préise cependant et pourra bientôt être mise en vigueur, permettant au Groupe de fonctionner de façon plus normale, conformément au désir exprimé par le Sous-Comité.

6°) Modification du Groupe de Nancy.

A la demande des Camarades de ce départe-

ment, le Sous-Comité décide que, en raison de son éloignement de Nancy, le département de l'Aube est rattaché désormais au Groupe de Paris.

7°) Equipes Agriculture et Intérieur.

M. le Président donne connaissance des renseignements recueillis par l'Equipe compétente sur la constitution des Commissions Départementales des Eaux. Il en résulterait que le Ministère des Travaux Publics a donné un avis favorable, sous certaines réserves, au projet de décret concernant cette constitution.

Le Sous-Comité se déclare partisan de ces Commissions et souhaite leur constitution prochaine, car elles permettront, par la conjonction des points de vue des divers Services intéressés, d'éviter des solutions fragmentaires qui, dans certains cas, ont finalement abouti à une augmentation des dépenses publiques.

A propos des travaux de recherches d'eau, le Sous-Comité après étude par l'Equipe compétente de la réponse du 23 juillet 1951 de M. le Directeur Général du Génie Rural et de l'Hydraulique Agricole, à la lettre du Président du P.C.M. en date du 15 mai 1951, exprime son regret et sa déception tant au sujet de la forme qu'au sujet du fond de cette réponse, qui rejette purement et simplement une demande que le P.C.M. continue à considérer comme légitime.

Le Sous-Comité constate que le principal argument avancé pour motiver ce rejet, à savoir l'unité d'action et de personnel, n'est nullement adopté par le Ministère de l'Agriculture quand il s'agit de l'intervention des Agents de ce dernier pour des questions relevant de certains autres Ministères. Il ne peut qu'être surpris de cette divergence de point de vue suivant la nature des questions examinées.

La séance est levée à 16 heures, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées aura lieu le mardi 4 décembre 1951, 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.

LE SERVICE D'ACHATS DU P. C. M.

est à votre disposition

UTILISEZ-LE POUR VOS ACQUISITIONS DE FIN D'ANNÉE

Remise à M. René ROY de son Épée d'Académicien

Le P.C.M. a offert son épée d'Académicien à M. René ROY, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, élu Membre de l'Institut (Section des Sciences Morales et Politiques).

La remise de cette épée, œuvre de M. BOUCHARD, Membre de l'Institut, Président de la Société des Artistes Français, a donné lieu, le mardi 23 octobre 1951, à une émouvante réception dans les Salons du Ministère des Travaux Publics.

Au cours de cette réception, que M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme avait bien voulu présider et à laquelle assistaient environ 160 Camarades, entourant M. René ROY accompagné de sa famille et de ses amis les plus intimes, diverses allocutions ont été prononcées ; nous les reproduisons ci-après, sans qu'il soit besoin d'y ajouter aucun commentaire.

Allocution de M. BUTEAU, Président du P. C. M.

Mesdames,
Monsieur le Ministre,
Monsieur l'Inspecteur Général,
Messieurs et Chers Camarades,

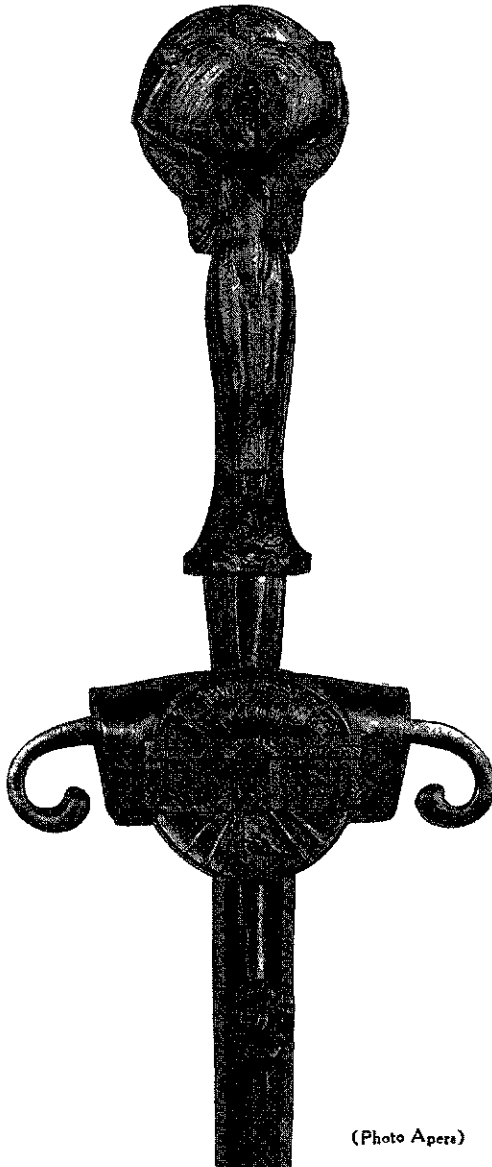
A quelques mois d'intervalle, nous voici réunis à nouveau dans ces salons pour honorer l'un des Membres du Corps des Ponts et Chaussées. Après M. le Président **Boutet**, élevé à la Dignité de Grand Officier de la Légion d'Honneur, c'est M. l'Inspecteur Général René **Roy**, que le choix de ses pairs a appelé à siéger à l'Institut de France.

M. le Secrétaire Général aux Travaux Publics dira dans quelques instants, M. l'Inspecteur Général, quels travaux ont justifié votre élection et quels sont vos mérites à la tête du Service que vous dirigez dans ce Ministère.

D'autres voix — celles des amis dévoués qui ont suivi pas à pas votre carrière — auraient certes été plus autorisées que la mienne pour parler de vos qualités d'homme et de chef. Votre simplicité acceptera d'ailleurs facilement la brièveté de mon éloge.

Je tiens cependant à vous redire ici toute la joie et toute la fierté que les Ingénieurs de nos deux Corps ont éprouvées de votre élection à l'Académie des Sciences Morales et Politiques ; le très petit nombre de nos Camarades, en activité de service, qui ont appartenu ou appartiennent à l'Institut, donne à cette haute distinction un caractère éminent, dont nous savons que le lustre rejaillira sur nous tous. Votre exemple rappelle que leur formation initiale permet aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines d'être ouverts à toutes les recherches et, quelques-uns d'entre eux comme vous, d'y briller d'un singulier éclat.

Il montre aussi comment un homme peut, par sa volonté toujours en éveil, non seulement surmonter la disgrâce d'une glorieuse mais terrible blessure, mais aussi poursuivre la carrière qu'il s'est choisie, la pousser jusqu'aux hauts sommets



(Photo Apera)

que vous venez d'atteindre et, encore plus, fonder sur cette infirmité même toute sa vie intérieure, dans un dépouillement qui atteint le sublime.

Ce sont ces sentiments de reconnaissance et de déférente admiration que tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont voulu exprimer en vous offrant votre épée d'Académicien.

Votre Confrère à l'Institut, M. **Bouchard**, Président de la Société des Artistes Français, a bien voulu accepter de concevoir et d'exécuter cette œuvre : je le remercie de la participation qu'il a ainsi prise à notre geste. La Victoire qui forme le pommeau de cette épée symbolise sans doute la

consécration de vos travaux scientifiques ; mais n'est-elle pas aussi le symbole de tous les efforts que j'évoquais à l'instant, n'est-elle pas cet élan « Vers la lumière » que vous avez vous-même si simplement mais si magnifiquement analysé.

Permettez-moi de vous remettre cet écrin, en hommage à vos vertus et à votre exemple ; à cet hommage s'ajoutent les sentiments de joie partagés par tous vos Camarades et je sais combien ils vous sont chers, à vous qui avez écrit : « Celui qui a senti passer sur son âme le souffle pur de l'amour, de la tendresse ou de l'amitié n'est pas en droit de maudire son sort ; il aura connu en ce monde tout ce qui fait le prix de la vie ». (Longs applaudissements).

Allocution de M. DORGES, Secrétaire Général aux Travaux Publics

Monsieur le Ministre,
Mesdames,
Mon cher Ami,
Mes chers Camarades,

La manifestation d'aujourd'hui est placée sous le signe de l'admiration, de la fierté et de la joie qu'éprouvent tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, à voir mon cher Ami, ton accession à l'Académie des Sciences Morales et Politiques.

Il n'est pour en témoigner que de trouver ici rassemblés autour de M. **Pinay**, notre Ministre et dans un élan unanime, des Camarades venus de tous les coins de France pour applaudir à ce choix.

Comment n'éprouverais-je pas les mêmes sentiments, doublés d'une grande émotion par l'amitié qui nous unit, en rappelant les étapes successives de ta magnifique carrière.

Tu es né, mon cher Ami, le 21 mai 1894 et dès lors tu appartenais comme tu l'as si bien écrit, à une génération qui devait fortifier son âme au contact répété de la mort.

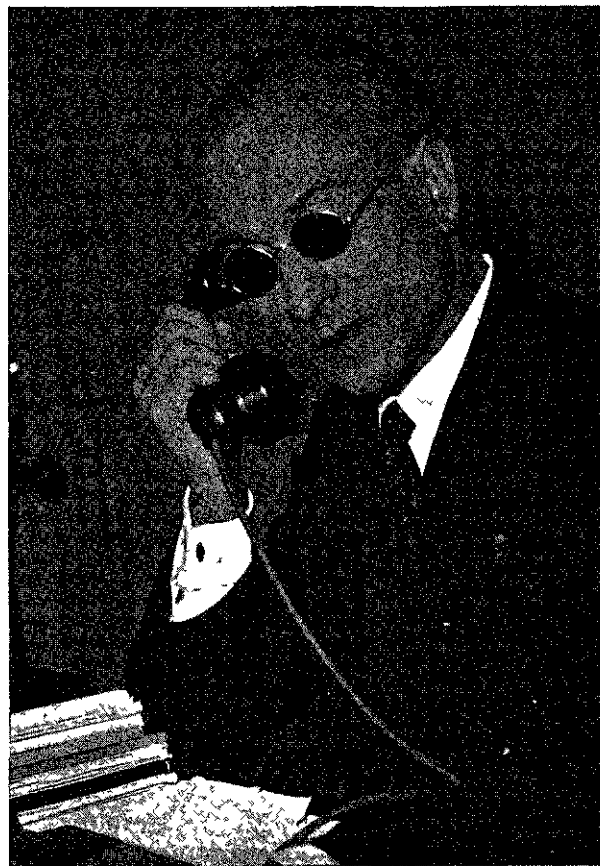
Reçu à l'Ecole Polytechnique en 1914 tu t'engages le 13 août 1914 au 13^e Régiment d'Artillerie de Campagne

Dès 1915 ton unité est affectée d'abord à la défense du plateau de Craonne, puis en 1916 ce sont les duels d'artillerie de la titanique bataille de Verdun.

Revenu dans cette même région de l'Aisne dont, dès ton arrivée au front, tu avais admiré la riante vallée, te voilà avec ta batterie, luttant en position avancée dans la tranchée de la Courtine lorsque se déclanche le 16 avril 1917 la malheureuse attaque du Chemin des Dames. Tu y es gravement blessé le soir même de cette bataille et ce sera pour toi la perte complète et définitive de la vue.

Tu subis cette épreuve et, faisant appel à tes qualités morales, tu la domines.

Un homme qui t'est très cher, un Académicien



(Photo Jammaron)

qui fut en même temps un animateur, M. **Brieux**, te montre la voie à suivre en vue de la reprise d'une activité, en dépit du sort mauvais. C'est celle de l'action dans laquelle tu t'engages alors en entrant à la maison de rééducation de Neuilly qu'il vient de créer.

Tu te réadaptes rapidement, en créant même de toutes pièces, avec le concours d'un camarade,

les instruments de travail qui te faisaient défaut pour transcrire en Braille le langage mathématique.

Tes efforts sont couronnés de succès puisque tu réussis à faire ton entrée si ardemment désirée à Polytechnique dès les premiers jours d'octobre 1918.

Là encore, tu t'acharnes au travail dans une atmosphère de vie reconfortée bientôt par la victoire de nos armes.

Si j'ai tenu à rappeler ces souvenirs de guerre, si douloureux parfois, c'est que tu es et resteras toujours un combattant. Tu le prouves en sortant en 1920 major de ta promotion et nulle promotion de guerre ne peut être plus fière de son major. Ne seras-tu pas en août 1932, à 38 ans, nommé Commandeur de la Légion d'Honneur à titre militaire ?

Tu fixes définitivement ton choix, à la sortie de l'École sur les Ponts et Chaussées bien que tu exprimes avec trop de modestie le regret de ne pouvoir devenir, ce que tu crois être alors un véritable Ingénieur. Tu crains de ne pouvoir participer à la construction d'ouvrages d'art si nécessaires dans un pays où les ruines se sont accumulées.

Et tu acceptes de te confirmer, comme tu le dis toi-même dans de plus modestes besognes, en étant adjoint dès 1922 à l'Inspecteur Général chargé du contrôle des voies ferrées d'intérêt local.

À l'École des Ponts et Chaussées, déjà un de nos anciens maîtres, M. **Colson**, qui illustra notre Corps en accédant lui aussi à l'Institut, t'orientes vers les études et recherches économiques.

Tu as trouvé ta voie.

En 1925 les variations de prix s'accroissent et c'est alors que tu publies ton étude qui est en même temps ta thèse de doctorat, sur le régime économique des voies ferrées d'intérêt local, suivie en 1927 par deux articles sur les index économiques et, en 1929 par une étude sur l'indice monétaire et les index économiques.

Tu veux éviter à tout prix la mauvaise orientation prise dans d'autres domaines en n'ajustant pas à temps, les tarifs aux conditions économiques du moment.

Suivant l'expression employée par un concessionnaire, avec lequel il t'arrive de discuter avec une douceur qui n'est pas exempte de fermeté, tu es l'ange gardien de l'équilibre financier des entreprises.

Grâce à ce labeur acharné, dans un secteur qui se caractérise par la dispersion et la diversité des entreprises, au prix de fréquentes interventions et de redressements successifs tu parviens à les maintenir en activité.

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en

1933, Inspecteur Général des Transports en 1944, c'est à la tête de l'Inspection Générale des Voies Ferrées d'Intérêt Local que je te trouve à la Libération.

Et tout de suite, au cours de plusieurs entretiens qui, dès le début me furent si agréables, tant ta voix est prenante et élevée la tournure de ton esprit, tu m'exprimas tes vues sur la reconstitution et la remise en ordre de la plupart de ces exploitations qui ont grandement souffert de la guerre et de l'occupation. Elles concordent parfaitement avec celles que j'avais pu acquérir dans les départements où j'ai eu à discuter et à mettre au point de telles questions.

N'as-tu pas toi-même publié en 1931 un aperçu sur le régime du Métropolitain et dès 1932 une très belle étude sur l'exploitation par les Compagnies secondaires de lignes à faibles trafic ?

Dès lors, nous élaborons en commun un programme de réorganisation de ton Service qui étend tes attributions non seulement à toutes les voies d'intérêt local mais à toutes les voies ferrées secondaires et aux transports urbains ?

Besogne difficile mais indispensable qui consiste à supprimer les lignes par trop déficitaires, à reconstruire celles qui peuvent encore subsister, à moderniser les exploitations par automobiles ou trolleybus ou même téléphériques.

Cette tâche souvent ingrate tu l'accomplis avec tes collaborateurs, les entreprises et les collectivités intéressées, en économiste qui, après étude approfondie, procède aux élagages nécessaires sans négliger toutefois l'aspect social et humain que présentent ces adaptations.

Voilà l'œuvre que tu poursuis, ici au Ministère, tant sur le plan technique qu'administratif, trouvant toujours dans les ressources de ta belle intelligence et de ta volonté les solutions aux problèmes délicats que nous avons à résoudre. En 1949, tu es nommé Inspecteur Général des Ponts et Chaussées.

Mais là ne se borne pas ton activité.

Si ton orientation initiale t'a conduit vers les études économiques, tu désires faire profiter tout d'abord les Camarades de tes connaissances en cette matière et, dès 1931, la chaire de professeur titulaire du cours d'Économie Politique générale et d'économie sociale t'est définitivement confiée à l'École des Ponts et Chaussées où depuis 1929 tu dispenses déjà ton enseignement.

Et tes élèves te prouvent par leur attention qu'ils te savent gré de la clarté de celui-ci. Tu introduis dans tes cours les notions nouvelles qui découlent pour toi de l'application de statistiques aux sujets économiques.

Poursuivant la remarquable étude que tu as publiée sur Augustin **Curnot**, fondateur de la méthode mathématique appliquée aux questions

économiques, tu marques l'orientation de tes recherches. A chaque instant tu adaptes aussi celle-ci aux variations introduites dans la vie économique par l'évolution sociale.

Et cette constante adaptation se trouve facilitée par les contacts permanents que tu as avec l'exploitation des entreprises dont tu as le contrôle.

Professeur d'Economie mathématique à l'Institut de Statistiques de l'Université de Paris dès 1931.

Membre du Conseil de la Société Internationale d'Econométrie en 1944, tu es depuis 1949 Membre de l'Institut International de Statistiques et Président de la Société de Statistiques de Paris.

Enfin, couronnement de l'édifice que tu as construit de tes mains, tu es depuis ton élection du 20 juin dernier, Membre de l'Institut au titre de l'Académie des Sciences Morales et Politiques.

Permetts à tes Camarades, à tes amis du Corps des Ponts et Chaussées d'en tirer gloire et fierté.

Quel exemple que ta magnifique carrière.

L'oubli de soi, la volonté de triompher du destin, vous fut-il contraire, la foi ardente en l'action, telles sont ses caractéristiques.

Au moment où certains de nos Camarades s'interrogent et se demandent si notre Corps répond bien aujourd'hui à sa vocation, tu leur donnes la plus belle réponse.

Nous sommes des bâtisseurs certes, mais nous n'avons plus le monopole de la technique puisque d'autres écoles — et elles sont nombreuses —

forment des techniciens spécialisés dans telle ou telle branche particulière.

Nous devons donc être aussi des économistes et des administrateurs. Tous nos projets doivent être étudiés en fonction d'une technique aussi poussée que possible mais nous ne devons pas perdre de vue le but à atteindre, celui de rechercher la solution économique et sociale la plus conforme à l'intérêt général.

Servir dans tous les domaines est notre objectif ; notre rôle de conseiller des diverses collectivités, Etat, Départements, Communes et Chambres de Commerce nous y incite naturellement, il suffit donc de persévérer.

Les travaux que tu as entrepris témoignent suffisamment de l'intérêt que nous portons à ces études économiques et c'est ton mérite de nous avoir montré dès l'origine de celles-ci la voie à suivre.

Aux jeunes Camarades de méditer ton exemple.

Tu voulais t'évader de ce qui, pour d'autres, eût été une prison.

Secondé dans ton foyer par ta femme, dont je suis heureux d'évoquer avec toi la souriante bonté et la droiture, tu y as pleinement réussi.

Permettez-moi, Madame, de vous témoigner notre admiration reconnaissante.

La Victoire symbolisée sur la garde de cette épée vous appartient à tous deux.

Elle est le témoignage éloquent de notre gratitude. (Applaudissements nourris).

Allocution de M. le Ministre des Travaux Publics des Transports et du Tourisme

C'est une cérémonie d'une noblesse singulière qui nous réunit aujourd'hui, autour de vous, Monsieur l'Inspecteur Général.

Je voudrais qu'au-delà de toutes les conventions d'un rituel officiel, vous sentiez la profondeur de notre admiration, la chaleur de notre affection, la sincérité de notre joie.

Je voudrais aussi être simple, car je sais votre modestie.

Je tenterai donc de ne pas la heurter par l'expression trop éclatante de l'hommage qui vous est dû.

Si je dois cependant affirmer quelle valeur d'exception vous représentez ici pour nous, que votre pudeur instinctive n'en soit point blessée.

Il me faut bien respecter la vérité.

Votre carrière, je ne la retracerai pas à mon tour.

M. **Dorges** vient de la faire avec la fidélité scrupuleuse d'une vieille amitié, avec l'ardente émotion qui est, en ce jour, celle du Corps des Ponts et Chaussées tout entier.

Il a dit aussi votre action magistrale dans deux chaires éminentes : l'une à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, l'autre à l'Université de Paris.

Vous êtes là au contact d'une jeunesse d'élite.

Votre influence sur elle dépasse les limites de vos cours, car, vous lui forgez l'outil intellectuel qui enrichira son intelligence même.

Vous n'êtes pas seulement le Professeur qui enseigne, vous êtes surtout le Maître qui révèle.

Vous laissez ainsi sur elle une empreinte que le temps ne pourra effacer.

Ne séparant jamais le Métier qui utilise les connaissances de la Recherche qui les enrichit et qui les féconde, vous consacrez vos efforts à l'utilisation des Méthodes mathématiques, précises et rigoureuses, dans l'examen des réalités économiques les plus mouvantes.

Vous êtes ainsi dans le droit fil d'une longue et haute tradition du Corps des Ponts et Chaussées, nouée dès avant la fin du XVIII^e siècle par **Isnard**, rénovée au milieu du XIX^e siècle par l'Ins-

pecteur Général **Dupuit**, illustrée, au début de ce siècle par M. Clément **Golson**.

Cette même tradition, vous la soutenez aujourd'hui brillamment, en compagnie de M. **Divisia**.

C'est ainsi que vous publiez des ouvrages fondamentaux comme votre « Contribution aux Recherches Economiques », en 1936, et votre « Contribution à la Théorie des Choix » en 1942, sans parler d'un grand nombre d'articles, de communications et de conférences, où vous pénétrez dans les domaines les plus divers de la technique et de l'économie.

Les Sociétés d'Etudes les plus importantes s'assurent votre concours, en France et à l'Etranger. Votre activité internationale est considérable. Vous comptez au nombre des 15 « **Fellow** » de la Société Internationale d'Econométrie.

En 1949, élu à l'Institut International de Statistique, vous êtes l'un des rares Français qui participent à cette grande organisation scientifique.

Votre réputation vous précède partout, en Suisse, en Belgique, en Italie, en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis. Demain, aux Indes, vous représenterez la France au Congrès de Statistique qui se tiendra à New-Delhi.

Je n'aurai garde de passer sous silence le témoignage humain que vous avez inscrit dans les lettres françaises, ce livre émouvant dans sa simplicité nue, dans son total dépouillement, témoignage admirable de dignité et d'élévation spirituelle : « Vers la Lumière », que l'Académie Française et l'Académie des Sciences Morales et Politiques couronnaient en 1930.

Les lettres de félicitations de mes prédécesseurs abondent dans votre dossier ; les distinctions les plus honorifiques — à l'âge de 38 ans, en 1932, vous étiez Commandeur de la Légion d'Honneur — marquent votre carrière.

Votre élection à l'Institut, le 20 juin dernier, vient lui conférer le suprême couronnement intellectuel.

Vous êtes ainsi, après Emile **Cheysson**, Clément **Golson** et Louis **Marlio**, le quatrième académicien titulaire qui honore cette Maison, au sein de l'Académie des Sciences Morales et Politiques.

Monsieur l'Académicien, la seule évocation d'une vie si riche et si droite serait en soi assez éloquente pour que le plus éloquent des éloges pâlisse devant elle.

Mais cette évocation n'effleure que les résultats extérieurs de votre activité. Il faut pénétrer derrière les apparences, aller aux racines de votre valeur, car j'ai le devoir de dire ce qui fait, pour nous, de votre personnalité, une personnalité exemplaire.

Quand le destin s'est jeté sur vous, en pleine

jeunesse, une jeunesse ardente, confiante, riche de promesses, quand il vous a interdit, comme vous l'avez écrit, « les joies que l'Univers dispense au regard des hommes », vous pouviez, sous le choc, céder aux tentations négatives de l'homme devant la souffrance, abdiquer en sombrant dans une révolte stérile qui vous eût séparé des autres et du monde, ou dans une résignation désespérée qui vous eût plongé peu à peu dans la torpeur de l'esprit.

Mais la guerre vous avait appris, selon votre expression, à « imposer silence à la chair apeurée, par le seul effet de l'énergie ».

Et vous avez alors entrepris un autre combat, combat contre vous-même, combat contre les autres, qui pouvaient douter de vous.

En épigraphe à votre livre « Vers la Lumière », vous citez une phrase des « Maîtres » de **Barrès**, qui évoque **Milton**, **Pascal**, **Dante** et **Beethoven**.

Si ces Maîtres ont cherché l'évasion dans l'Art et dans l'Imaginaire, pour surmonter l'épreuve, vous avez pris une autre voie.

Courageusement, dans un effort obstiné et parfois paradoxal, vous avez affronté le Réel. Vous avez repris possession de vous-même, vous avez eu la volonté de faire revivre votre vocation abattue et de la faire triompher sur une destinée que la fatalité semblait vous imposer.

Paul **Valéry** soulignait que la vie moderne tend à nous épargner l'effort intellectuel, comme elle fait l'effort physique. Elle remplace l'imagination par les images, le raisonnement par des mécaniques. « Elle nous offre toutes les facilités, tous les moyens courts d'arriver au but sans avoir fait le chemin ». Ainsi risque de se dégrader l'intelligence humaine.

Vous avez répudié ce risque.

Vous avez rejeté les moyens courts ; vous avez fait le chemin, tout le chemin, — ou plutôt, vous l'avez remonté

Vous élevant aux plus hauts degrés de l'abstraction, cette abstraction qui est comme le jeu le plus difficile de l'intelligence la plus pure, vous avez étayé vos raisonnements sur la seule représentation intérieure et sur la seule création mentale.

De ce qui était un don de votre naissance, votre esprit, tendu tout entier, a fait une conquête de votre renaissance.

En arrachant ce succès, perceptible à tous, vous avez remporté une autre victoire, plus intime, plus secrète, plus chargée de sens.

De l'épreuve qui mine les énergies ou qui les asservit, vous avez fait l'instrument d'une libération spirituelle.

Vous avez porté, au plus haut point de vigueur, cette maîtrise de soi, dont les stoïciens faisaient la première des vertus.

Vous avez nié le pessimisme, en montrant qu'il n'est souvent que l'excuse du refus ou l'alibi de l'impuissance.

Vous avez prouvé que la liberté de l'homme, éclairée par l'intelligence, soutenue par le courage et la volonté, peut se jouer des fatalités de la nature — que la véritable lumière est la lumière de l'âme.

A une époque où, comme on l'a dit, les hommes sont partagés entre la futilité et l'inquiétude, par votre œuvre de savant, par la sérénité de votre vie professionnelle et familiale, que traverse parfois un nuage de tristesse quand vous songez aux sourires inconnus de ceux qui vous sont chers, mais qui demeure sans amertume, vous nous révélez que les valeurs réelles et la paix véritable

habitent les profondeurs de l'être.

Telle est la leçon que vous nous donnez, une grande leçon de dignité lucide, de volonté courageuse, de confiance dans les possibilités de l'homme.

M. Buteau rappelait, il y a un moment, la valeur irremplaçable que possèdent pour vous la tendresse et l'amitié.

Qu'il me soit permis, en cette occasion, de saluer ici Madame Roy qui a toujours maintenu à vos côtés la plus fervente des présences.

Puisse aussi, en cet instant, vous être sensible, l'amitié respectueuse de tous ceux dont vous êtes l'honneur, comme leur est sensible la portée du magnifique exemple que leur donnent votre vie et votre victoire. (Applaudissements).

Réponse de M. René ROY

Monsieur le Ministre,
Mon cher Secrétaire Général,
Mon cher Président,
Mes chers Amis et mes chers Camarades,

Je suis trop ému, Monsieur le Ministre, pour vous remercier comme il conviendrait après les paroles beaucoup trop élogieuses que vous m'avez adressées. Soyez persuadé cependant que j'en apprécie toute la valeur et que je mesure aussi la haute marque d'estime et de sympathie que vous m'avez donnée et que vous nous avez donnée à tous en présidant cette réunion. Veuillez croire en retour que mon dévouement et celui de tous mes camarades vous est acquis à l'avance et qu'à l'heure où le pays a besoin de faire appel à toutes ses énergies, nous dirons toujours « présents » lorsqu'il s'agit de se mettre au service de la Nation. (Applaudissements très nourris).

Mon cher Secrétaire Général, je suis particulièrement heureux que ce soit toi que aies bien voulu prendre la parole au nom de mes Camarades, non seulement parce que nous sommes liés par une très vieille amitié, mais aussi parce que, comme tu le rappelais tout à l'heure, depuis plus de sept ans nous travaillons dans une atmosphère de confiance qui est le meilleur des réconforts pour celui qui s'efforce de mener à bien une besogne parfois difficile ; et je dois dire que dans les moments, je ne dis pas de découragement, mais de doute qu'il m'est arrivé de traverser comme il advient à chacun d'entre nous, le réconfort de la confiance que tu m'as témoignée, comme celle de mes Camarades, me fut particulièrement précieuse.

Je le remercie pour tes paroles élogieuses. Je sais qu'elles sont sincères et tu es somme toutes le plus qualifié ici pour te rendre compte des conditions dans lesquelles je m'efforce de remplir la tâche qui m'est confiée.

Je voudrais dire aussi que les travaux que j'ai effectués ici au Ministère des Travaux Publics, ont été pour beaucoup dans le tour que j'ai donné à mon activité hors du Ministère. L'expérience que j'ai acquise sur quelques cas particuliers m'a amené à généraliser ce genre d'études et je crois que, pour l'Economiste, il est extrêmement précieux de joindre à ses réflexions personnelles et à ses contacts, soit avec l'Enseignement, soit avec la Recherche, l'expérience qu'il acquiert au contact de la pratique en se mêlant aux Ingénieurs et aux hommes d'action qui se trouvent en présence des réalités concrètes.

Je pense que l'Economiste, digne de ce nom, est un homme qui ne se renferme pas dans son cabinet mais conserve un contact étroit avec les réalités et mon activité d'Ingénieur m'a apporté cet enrichissement que je n'eusse peut-être pas trouvé hors d'ici si je m'étais purement confiné dans la recherche ou dans l'enseignement.

Mon cher Président, je vous dis aussi un grand merci pour le très beau souvenir que vous me donnez au nom de nos Camarades. C'est au Bureau du P.C.M. que je dois ce souvenir et c'est évidemment le plus beau présent que je puisse léguer à mes enfants. De tout cœur je vous en remercie ainsi que pour les paroles très émouvantes et affectueuses que vous m'avez adressées. (Applaudissements).

Mes chers Camarades, je m'excuse d'abuser de vos instants, mais je voudrais profiter de ce que nous sommes réunis pour évoquer quelques noms qui vous sont chers comme à moi-même ; ces noms sont ceux de maîtres à qui je dois beaucoup et dont je serais désireux d'honorer la mémoire aujourd'hui.

Au premier rang d'entre eux figurent deux Membres du Corps des Ponts et Chaussées : le géomètre Maurice d'Ocagne, l'économiste Clément

Colson. Ce sont eux qui, dans les heures où mon avenir était encore très incertain, m'ont constamment réconforté de leurs conseils, de leurs encouragements et ce sont eux, somme toute, qui m'ont engagé dans la voie que j'ai suivie depuis.

Je voudrais associer à ces deux noms, ceux des Membres du Comité d'Enseignement de l'Ecole des Ponts et Chaussées qui, en 1920, eurent à statuer sur mon cas particulier, lorsque le Général Commandant l'Ecole Polytechnique le leur soumit — je demandais à être admis dans le Corps des Ponts et Chaussées — et c'était la première fois que le Comité avait à examiner le cas exceptionnel que je constituais ; il n'y avait pas de précédent, par conséquent c'était en toute liberté d'esprit que le Comité d'Enseignement était appelé à statuer. Or le Comité d'Enseignement m'a accordé sa confiance, en m'admettant dans le Corps des Ponts et Chaussées, malgré des conditions physiques qui constituaient évidemment un handicap considérable.

A cette époque ma carrière ne se dessinait pas encore et si aujourd'hui une telle décision, une telle attitude vous paraissent peut-être naturelles, ce jugement a posteriori est infiniment plus valable que ne l'était un jugement a priori lorsque le Comité fut mis en présence de ce cas particulier. Il a fait preuve d'un manque de préjugés qui est tout à son honneur et je pense que le sens humain d'une telle décision ne vous échappera pas ; aussi est-ce une reconnaissance

infinie que j'éprouve à l'égard des Membres du Comité d'Enseignement pour m'avoir accordé une aussi large confiance. Je pense d'ailleurs que vous serez d'accord avec moi pour estimer que le véritable critère du degré de civilisation c'est, au fond, l'absence de tout préjugé.

On est tenté parfois de reprocher aux Membres de nos Corps un certain formalisme, une prudence un peu excessive ; eh bien vous voyez qu'en cette circonstance nos deux Corps ont fait preuve d'audace et non de formalisme. Mon opinion se fortifie lorsque je compare cette attitude à d'autres décisions qui me concernent. (Je vous citerai un exemple qui remonte à quelques années : j'avais posé ma candidature à une chaire d'une faculté étrangère ; cette chaire, pour autant que je sache m'a été refusée à cause de mon infirmité alors que j'avais derrière moi vingt années d'enseignement).

Vous voyez que les Membres du Corps des Mines et des Ponts qui faisaient partie à l'époque de ce Comité d'Enseignement ont fait preuve d'un manque complet de préjugés et de prévention, dont je leur garderai une infinie gratitude.

Je voudrais en terminant vous remercier tous pour le magnifique souvenir que vous m'avez offert et qui sera, comme je l'ai dit à notre Président, ce que j'aurai de plus précieux à léguer à mes enfants. Merci mes chers Camarades (Applaudissements).

ACTIVITÉ DES GROUPES

GROUPE DU MANS

Le Groupe du Mans a organisé une tournée d'études et de visite de chantiers dans le Département de l'Orne, le 13 octobre 1951.

Malgré le mauvais temps du début de la matinée, la tournée groupait 40 participants. Elle débuta par la visite des installations de chauffage à l'huile du Centre de stockage de liants d'Argentan. Le soleil, ayant fait son apparition, permit ensuite d'apprécier le fonctionnement d'un Motopaver, machine enrobeuse et répandeuse de matériaux tout-venant, susceptible de livrer à la circulation un tapis mince enrobé à la vitesse de 3 mètres à la minute. L'itinéraire de la tournée a en outre permis d'observer les résultats obtenus sur des sections traitées depuis quelque temps.

L'appétit de cette machine n'avait pas ralenti celui des participants qui, malgré l'heure tardive, apprécièrent le déjeuner. A l'issue de ce dernier,

M. le Président du Conseil Général de l'Orne voulut bien marquer tout l'intérêt qu'il portait aux travaux routiers.

Un tour d'horizon fut ensuite fait sur les différentes questions d'actualité. L'attention des Camarades fut notamment appelée sur l'article de M. **Gouteaud** paru dans le numéro d'octobre 1951 du Bulletin du P.C.M. et qui donna lieu à une discussion animée. Les Camarades ont été invités à faire largement part de toutes les réflexions et suggestions provoquées par l'article en question. A ce sujet, un Camarade a fait remarquer que, dans la situation actuelle, il n'était peut-être pas opportun de renoncer à certaines activités qui nous sont confiées par d'autres Ministères.

Le Délégué de Groupe indique que l'Amicale d'Entr'aide va entrer en fonctionnement et si-

gale une prochaine Assemblée Générale pour la constitution définitive de l'Amicale. Il donne communication d'un appel du Comité du P.C.M., d'une part en vue d'alimenter le Bulletin en articles techniques, d'autre part en vue de faire rentrer les cotisations. Plusieurs Camarades indiquent qu'ils ne se rappellent plus s'ils sont en règle et qu'il serait utile que le Délégué de Groupe possédât la liste des cotisations réglées ou à régler.

Malgré l'heure tardive, la tournée s'acheva par la visite de l'usine d'épuration des eaux d'Alençon. La nuit survenue pendant le trajet permit d'apprécier, à l'arrivée, l'architecture du bâtiment, mise en relief par l'éclairage de la grande arrière de façade.

La prochaine tournée est prévue pour le printemps. Le lieu en sera fixé ultérieurement.

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

SYNDICAT NATIONAL DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES (C. G. T.)

Le Secrétariat du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.), réuni le 10 septembre et le 11 octobre 1951,

En ce qui concerne le Statut Particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées :

— affirme sa confiance dans la possibilité d'obtenir, dans un délai raisonnable, un statut juste et conforme à l'article 51 du Statut Général de la Fonction Publique ;

— estime que les difficultés opposées par diverses Administrations ne sauraient être maintenues bien longtemps si les organisations représentatives du Corps agissent avec énergie et en liaison avec l'action revendicative générale des organisations de fonctionnaires ;

— réaffirme son intention d'attaquer en Conseil d'Etat tout statut non conforme à l'article 51 ;

Souligne que la détérioration de la situation matérielle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées n'est qu'un aspect de la situation générale faite par les Pouvoirs Publics au réseau routier, aux voies navigables et aux ports maritimes, décide de prendre contact avec le P.C.M. et les autres Syndicats pour protester contre l'extrême insuffisance des crédits consacrés aux routes, aux canaux et aux ports et de réclamer, en même temps que les possibilités d'entretenir correctement les ouvrages existants, une politique de modernisation et d'équipement en matière de voies de commu-

nication et, plus généralement, en matière de travaux publics ;

Décide d'alerter ces organisations sur cet autre aspect de cette situation générale que constitue la réduction en cours des effectifs du personnel de l'Administration des Ponts et Chaussées ;

Considérablement ému par l'exclusion de notre Camarade **Durrieu** du tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef, décide :

— 1°) d'informer tous nos Camarades du caractère politique de la décision du Ministre des Travaux Publics ; d'attirer leur attention sur les conséquences que peut impliquer, pour notre Corps, l'application de semblables discriminations ;

— 2°) compte tenu du caractère illégal de la mesure, de soutenir les recours gracieux et contentieux que notre Camarade entreprendrait en vue d'obtenir réparation ;

— 3°) prend acte de la décision prise par le Comité du P.C.M. et de l'intention manifestée par les Camarades responsables des autres Syndicats de soutenir également l'action entreprise par notre Camarade et se déclare convaincu que, dans ces conditions, nous devons obtenir satisfaction sur cette importante question de principe et voir rétablir le tableau d'avancement dans la forme des propositions du Comité d'Avancement.

Pour les Ingénieurs de passage à Paris

En raison d'une nouvelle répartition des locaux du Ministère des Travaux Publics, la pièce 35-D (au rez-de-chaussée de l'escalier D) est mise de nouveau à la disposition des Ingénieurs de pas-

sage à Paris.

Ceux-ci peuvent dès à présent écrire, recevoir des visiteurs ou communications, téléphoner dans ce bureau (LITtré 46-40 et 50-10. Poste N° 497).

NÉCROLOGIE

Paul DORCHE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Délégué du Groupe Colonial au Comité du P.C.M.

Notre Camarade Paul **Dorche**, dont nous avons appris la récente et subite disparition, était né le 10 novembre 1903 à Gap.

Après son passage à l'École Polytechnique avec la Promotion 1922 et un stage d'une année comme Ingénieur d'Arrondissement à Gap, il fit la première partie de sa carrière en Afrique Equatoriale Française, où il s'imposa d'emblée comme un Ingénieur de grande valeur : il y occupa tout d'abord, de 1929 à 1932, le poste de Chef du Service de la Construction du chemin de fer Congo-Océan ; en 1934 et 1935, il fut successivement Adjoint à l'Inspecteur Général des Travaux Publics de l'A.E.F. à Brazzaville, puis Directeur du Port de Pointe Noire ; à nouveau, de 1936 à 1939, Adjoint à l'Inspecteur Général des Travaux Publics de l'A.E.F., il assura son intérim pendant près de six mois. Il fut nommé Ingénieur en Chef des Travaux Publics en 1939.

Sa santé avait été atteinte par un séjour colonial de dix années, ce qui lui interdit de repartir outre-mer. Il fut attaché en 1947 au Ministère de la France d'Outre-Mer où, comme Chef de Service de l'Équipement, il eut à jouer un rôle important en établissant, pour faciliter notre action diplomatique de sauvegarde de nos intérêts, le

bilan des efforts faits jusqu'à la guerre en matière d'équipement public outre-mer.

Il participa ensuite d'une façon extrêmement active à l'élaboration des programmes d'équipement à long terme, tout d'abord le Plan Décennal de 1942, puis, après la guerre, la partie du Plan Monnet qui concernait les territoires coloniaux. Il eut, à cette occasion, à effectuer d'importantes missions, notamment en 1946 en Nouvelle Calédoie, pour y établir son programme d'équipement. Dans les mêmes fonctions, il eut à suivre jusqu'à son départ l'exécution momentanée de ces programmes de grands travaux.

Atteint à nouveau dans sa santé, il avait obtenu en mai 1951, sa mise en disponibilité et avait cessé ses fonctions ; il venait d'être nommé Ingénieur Général des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer.

Esprit fin et éminemment sympathique à tous ceux qui l'approchaient, d'une droiture absolue, possédant la compétence et la puissance de travail qui ont fait sa brillante carrière, notre Camarade **Dorche** était depuis 1945 Délégué du Groupe Colonial au Comité d'Administration du P.C.M., auquel il apporta sa collaboration avec sa conscience habituelle.

NAISSANCES.

Jean, Philippe et Hélène **Teyssendler de la Serve** nous ont fait part de la naissance, à Brest, le 19 octobre 1951, de leur petit frère **Michel**, quatrième enfant de notre Camarade Bernard **Teyssendler de la Serve**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Brest.

Oodil **Parfait** nous a fait part de la naissance, à Rouen, le 27 octobre 1951, de sa petite sœur Christine, deuxième enfant de notre Camarade François **Parfait**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Rouen.

Notre Camarade Robert **Leclercq**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Havre, nous a fait part de la naissance, au Havre, le 12 novembre 1951, de son fils **Bernard**.

Notre Camarade Jacques **Pouyol**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de la

naissance, à Strasbourg le 15 novembre 1951, de son fils **Denis**.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

FIANÇAILLES.

Notre Camarade **Thiollière**, Inspecteur Général Honoraire des Ponts et Chaussées à Lyon, nous a fait part, le 14 novembre 1951, des fiançailles de sa fille **Hélène** avec M. Henri **Desvaux**, petit-fils de l'Inspecteur Général Jules **Martin**, Professeur du Cours de Chemins de Fer à l'École Nationale des Ponts et Chaussées de 1880 à 1890.

Toutes nos félicitations.

DÉCÈS.

Notre Camarade Jean **Cayla**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Lille, nous a fait part de la mort de son Père, M. Marcel **Cayla**, Ingénieur Ancien Elève de l'École Nationale des Ponts et

Chaussées, Ingénieur Principal Honoraire et ancien Chef de la Division des Ouvrages d'Art de la S.N.C.F., décédé le 29 septembre 1951 à Saint-Maurice-sur-Auron (Loiret).

Nos Camarades Henri **Curet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Pau, Membre du Comité d'Administration du P.C.M. et Michel **Leccœur**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, nous ont fait part, le 29 octobre 1951, de la mort du Lieutenant Jacques **Leccœur**, leur gendre et frère, du 2^e Bataillon Etranger Parachutiste, tombé au Tonkin.

M. Max **Salvané** nous a fait part, le 5 novembre 1951, de la mort de son frère, notre Camarade Léon **Salvané**, Ingénieur des Ponts et Chaussées

en retraite à Lacourt-Saint-Pierre (Tarn-et-Garonne).

Nous avons appris la mort du Père de notre Camarade Philippe **Deymié**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Montpellier, M. Bernard **Deymié**, décédé le 12 novembre 1951, dans sa 81^e année. Les obsèques ont eu lieu le 14 novembre à Montauban.

Notre Camarade Marcel **Mardon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de la mort de Madame **Mardon**, sa Mère, décédée à Tours, le 13 novembre 1951, à l'âge de 76 ans.

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

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

M. François **Balch**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été affecté, à compter du 1^{er} décembre 1951, à la résidence de Lorient, pour être adjoint provisoirement à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département du Morbihan (Arrêté du 18 octobre 1951. J.O. du 26 octobre 1951).

M. Arthur **Longeaux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été mis, pour cinq ans, à compter du 1^{er} décembre 1951, en Service détaché, à la disposition du Gouvernement Général de l'Algérie, pour être chargé de la 1^{re} Circonscription des Ponts et Chaussées du département de Constantine (Arrêté du 18 octobre 1951. J.O. du 26 octobre 1951).

M. Marcel **Rama**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Tuélar (Madagascar), a été maintenu pour cinq ans, à compter du 1^{er} novembre 1951, en Service détaché à la disposition du Ministère de la France d'Outre-Mer (Arrêté du 18 octobre 1951. J.O. du 26 octobre 1951).

M. Jacques **Grout**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Saïgon, a été maintenu, pour cinq ans, à compter du 1^{er} novembre 1951, en Service détaché à la disposition du Ministère de la France d'Outre-Mer (Arrêté du 18 octobre 1951. J.O. du 26 octobre 1951).

M. **Desrousseaux**, Ingénieur Général des Mines, Directeur des Mines et de la Sidérurgie, a été nommé Membre du Conseil d'Administration des Mines Domaniales de Potasse d'Alsace, au titre de représentant du Ministère de l'Industrie et de l'Energie et M. **Blum-Picard**, Ingénieur Général

des Mines, a été désigné pour remplir les fonctions de Président du même Conseil d'Administration (Décret du 24 octobre 1951. J.O. du 26 octobre 1951).

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sortant de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, ont reçu, à compter du 1^{er} octobre 1951, les affectations suivantes (Arrêté du 20 octobre 1951 J.O. du 28 octobre 1951) :

— M. **Grimond**, Service Ordinaires des Ponts et Chaussées du département de la Seine (pour ordre) ;

— M. **Coupric**, Arrondissement des Ponts et Chaussées à Mostaganem ;

— M. **Bousseau**, Arrondissement de Service des Ponts et Chaussées et de Service Maritime de la Corse, à Bastia ;

— M. **Frybourg**, Arrondissement Nord du Service des Ponts et Chaussées du département de l'Aisne, à Saint-Quentin ;

— M. **Rogeaux**, Arrondissement du Service de la Navigation du Rhône et de la Saône à Besançon ;

— M. **Dufour**, Arrondissement Centre du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées des Vosges, à Epinal ;

— M. **Pellecuer**, Ministère de l'Industrie et de l'Energie ;

— M. **Tenaud**, Arrondissement Ouest du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées des Basses-Alpes, à Forcalquier ;

— M. **Venet**, Direction des Travaux Immobiliers de la Marine au Secrétariat d'Etat de la Marine ;

— M. **Laeroix**, Service Central d'Etudes Techniques à Paris ;

— M. **Rouer**, Arrondissement Ouest du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Lozère, à Mende ;

— M. **Gauthier**, Arrondissement du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Martinique, à Fort-de-France ;

— M. **Peugeot**, Ministère de l'Industrie et de l'Energie ;

— M. **Huyghe**, Direction des Travaux Immobiliers de la Marine, Secrétariat d'Etat à la Marine ;

— M. **Cyna**, Arrondissement Nord du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Loire-Inférieure, à Nantes ;

— M. **Pouchot-Camoz-Gandorne**, Arrondissement Est du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Cantal, à Aurillac ;

— M. **Hirsch Jean-Pierre**, Arrondissement spécial du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées des Landes, à Mont-de-Marsan ;

— M. **Orefice**, Arrondissement Ouest du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Puy-de-Dôme, à Clermont-Ferrand ;

— M. **Comoy**, Direction des Travaux Immobiliers Maritimes, Secrétariat d'Etat à la Marine ;

— M. **Bon**, Arrondissement spécial des Bases Aériennes à Vesoul ;

— M. **Parriaud**, Laboratoire Central des Ponts et Chaussées à Paris jusqu'au 31 décembre 1951 ; Service Maritime des Bouches-du-Rhône du 1^{er} janvier au 31 juillet 1952 ; Service des Travaux Publics de l'A.E.F., à partir du 1^{er} août 1952 ;

— M. **Martin Michel**, Laboratoire Central des Ponts et Chaussées à Paris jusqu'au 31 décembre 1951 ; Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de Saône-et-Loire du 1^{er} janvier au 31 juillet 1952 ; Service des Travaux Publics de l'A.E.F. à partir du 1^{er} août 1952 ;

— M. **Oblin**, Service du Port Autonome du Havre jusqu'au 31 janvier 1952 ; Service des Travaux Publics de Madagascar à partir du 1^{er} février 1952 ;

— M. **Jaouen**, Service des Travaux Publics de l'A.O.F. ;

— M. **Mathurin**, Service des Travaux Publics de l'A.O.F. ;

— M. **Pauplin**, Service des Travaux Publics de l'A.O.F. ;

— M. **Martin François**, Service des Travaux Publics de Madagascar ;

— M. **Villain**, Service des Travaux Publics du Cameroun ;

— M. **Millet**, Service des Travaux Publics du Cameroun ;

— M. **Ricommard**, Office Central des Chemins de Fer de la France d'Outre-Mer.

Ont été nommés Ingénieurs-Elèves du Corps National des Mines, à compter du 1^{er} octobre 1952, ces Elèves ayant une année de Service Militaire à accomplir avant leur entrée à l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris (Arrêté du 22 octobre 1951. J.O. du 3 novembre 1951) ;

— au titre du Service des Mines de France : MM. Robert **Kouchelevitz**, Jacques **Boisse**, Claude **Destival**, Roger **Pagezy**, François **Perrin**, Jean-François **Levisalles**, Yves **Grodner**, Georges **Matheron** ;

— au titre du Service des Mines Coloniales : MM. Pierre **Fourt** et Bernard de **Villemejeane**.

M. Pierre **Hellot**, Ingénieur des Mines à la Direction du Gaz et de l'Electricité, a été affecté, à compter du 1^{er} octobre 1951, à l'Arrondissement Minéralogique de Paris (Arrêté du 26 octobre 1951. J.O. du 3 novembre 1951).

M. Etienne **Crouzet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées au Ministère de la France d'Outre-Mer, a été promu au grade d'Ingénieur Général des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, à compter du 16 juin 1951 (Décret du 31 octobre 1951. J.O. du 3 novembre 1951).

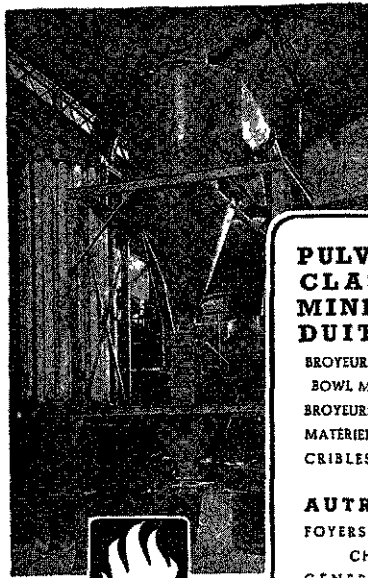
M. Louis **Sauigeot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Dijon, a été nommé Directeur à l'Administration Centrale du Ministère de l'Industrie et de l'Energie, en remplacement de M. Henri **Varlet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, appelé à d'autres fonctions et nommé Directeur Honoraire (Décrets du 5 novembre 1951. J.O. du 6 novembre 1951).

Dépouillement de Revues étrangères

Le Service de Documentation du Ministère des Travaux Publics, provisoirement installé au Laboratoire des Ponts et Chaussées, 58, boulevard Lefebvre, Paris XV^e, recherche des fonctionnaires en retraite ayant des connaissances suffisantes en langues étrangères pour dépouiller des articles

techniques de revues, en vue d'établir les fiches bibliographiques des « Annales des Ponts et Chaussées ».

Ecrire au Service de Documentation, à l'adresse ci-contre.



**PULVÉRISATION ET
CLASSEMENT DE
MINÉRAIS ET PRO-
DUITS CHIMIQUES**

BROYEURS A CALETS RAYMOND ET
BOWL MILL BROYEURS A BOULETS •
BROYEURS A PERCUSSION "RESOLUTOR"
MATÉRIEL DE CLASSEMENT TYLER •
CRIBLES • SÉPARATEURS ETC

AUTRES SPÉCIALITÉS
FOYERS ET GRILLES MÉCANIQUES
CHARBON PULVÉRISÉ
GÉNÉRATEURS DE VAPEUR
ÉPURATION DES EAUX

STEIN ET ROUBAIX

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 280 000 000 DE FRANCS
24, rue Erlanger, Paris-16^e - Tél. + JASmin 94-40
USINES : ROUBAIX, LANNOY, LA COURNEUVE

ODRAF 10249

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

**OUTILLEURS DE LA ROUTE
MODERNE
PAVAL
OUTILLAGE**

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

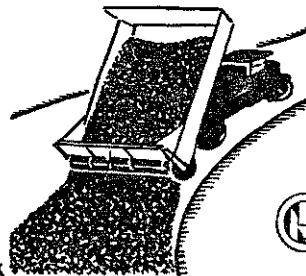
ETABLISSEMENTS
VALLETTE & PAVON

S.A.R.L. AU CAPITAL DE 12 000 000 DE FRANCS
17, RUE MASSENA - LYON - TÉLÉPHONE LA LAMBE 24 42
TÉLÉGRAMMES VALPAVO LYON

les *pour la route..*
BENNES MARREL
présentent



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



PUBLICITÉ
JOURNAL

leurs **GRAVILLONNEUSES**
répartition rapide et impeccable de matériaux

SI ETIENNE, RUE PIERRE COPEL
PARIS COURBEVOIE MARSEILLE BORDEAUX

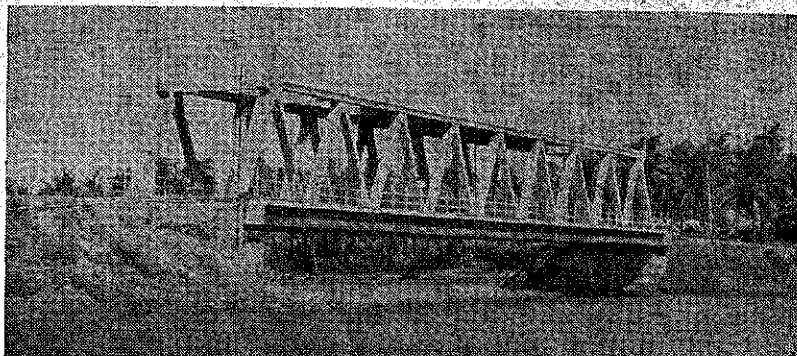
50.000 BENNES MARREL
sont en service

**PONT D'ANECHO
TOGO**

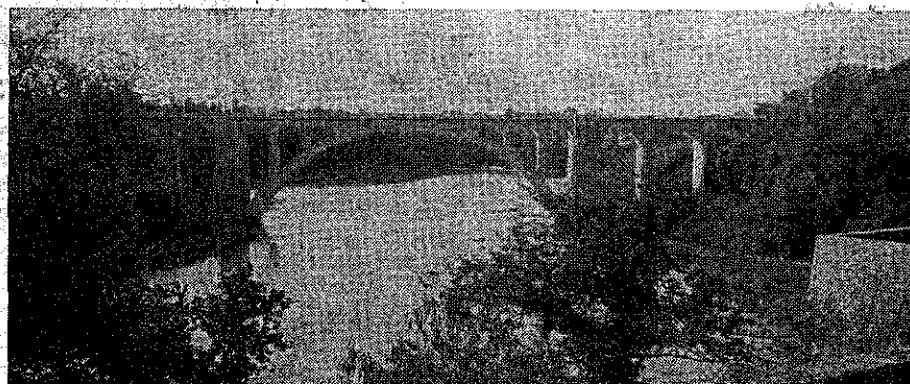
Pont en acier précontraint

Portée : 52 mètres

Travaux Publics du Togo



Décembre 1950 — Ouvrage terminé



VIADUC DE LESSART
sur la Rance
sous voies ferrées

l'Arche de 84^m d'ouverture

S. N. C. F.
Région Ouest

Janvier 1951 — Ouvrage terminé

**CONSTRUCTIONS
EDMOND**

COIGNET

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

PONT DE BELLEGARDE
sur le Rhône

R. N. 508

Ouverture : 79^m

Ponts et Chaussées
de la Haute-Savoie

Avril 1949
Ouvrage terminé

