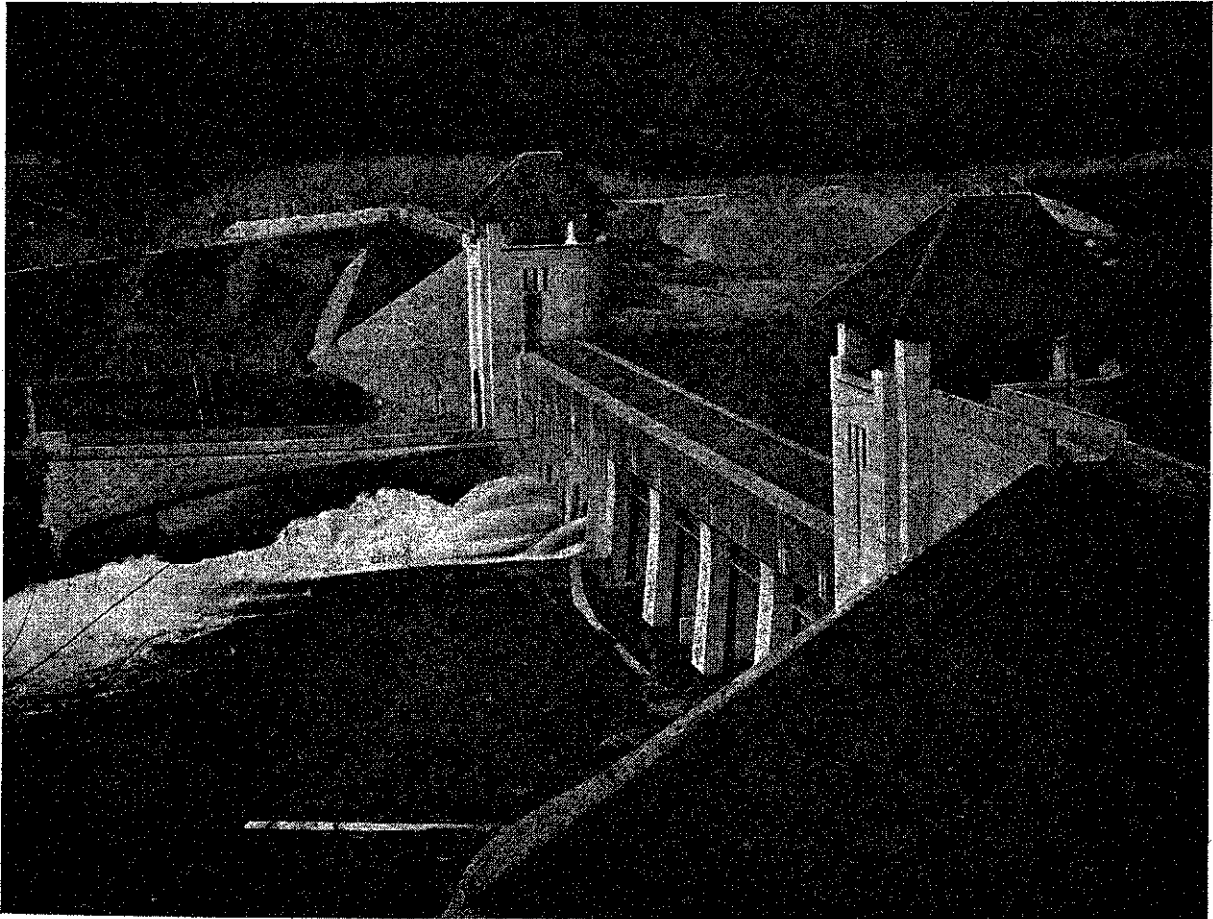


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS, CHAUSSEES ET CANNALS

BULLETIN
DU

P.C.M.

ÉDITEUR : SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'ÉDITIONS
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
28, Rue des Saints-Pères, PARIS



Une réalisation de M. COYNE : Barrage de Nèpes

Outils de la route moderne

SIGNALISATION
ELECTRO-AUTOMATIQUE
LANTERNE DE CHANGIER

SIGNAUX OFFICIELS
HOMOLOGUES N° 21
PAR LE MINISTERE DES T.R.

SIGNALISATEURS DE
CHANTIERS PAVAL
REGLEMENTAIRES

SIGNAUX OFFICIELS
RECHERCHER, PRODUIT REFLECTIF
SCOTCHETTE
HOMOLOGUES PRODUITS AGES

REPADEUSES D'EMULSION
ET REPADEUSES MIXTES
"TOUS LIANTS" de 250-600
800-1.000 1.500 2.000 3.000
5.000 7.000-LITRES

REPADEUSE MIXTE "PAVAL"
TOUS LIANTS 3.000 LITRES

REPADEUSE D'EMULSION
"PAVAL" DE 250 LITRES

ETS VALLETTE & PAVON

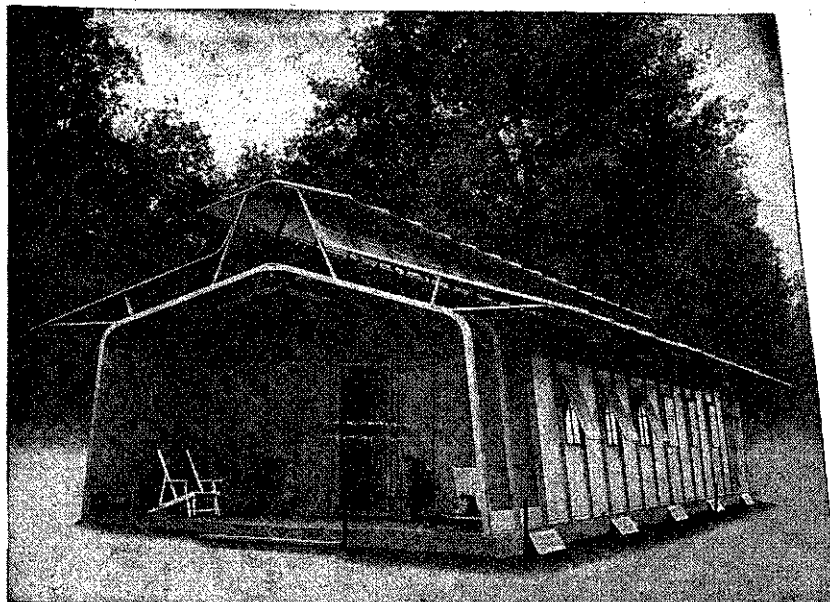
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20 304 000 Frs

17, RUE MASSÉNA LYON (6^e) TÉLÉPH. 24.47. R.C. LYON B 8656

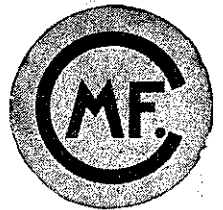
LYON

GOUDRONNEUSES - POINTS A TEMPS - PORTE-FUTS - APPAREILS A TARMACADAM - FONDOIRS - CHARRETTES
METALLIQUES - TOMBEREAUX - TONNES A EAUX - BROUETTES - PELLES - PIOCHES - FOURCHES
OUTILS DE CARRIERE - BALAIS DE ROUTE - APPAREILS DE LEVAGE - INSTRUMENTS D'ARPENTAGE

**FOIRE DE PARIS : du 22 Mai au 7 Juin, visitez notre Stand 7264,
Terrasse F., Quartier 72, Bâtiment**



*Pavillon Tropical
Métallique*



FILLOD

SIÈGE SOCIAL
56, RUE DE PONTHEIU, PARIS-8^e

TÉL. ÉLY. 97-31

Adresse Télégraphique Comefillod

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.

RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères
PARIS-VII^e

Téléphone : LITré 93.01

PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard
PARIS-XV^e

Téléphone : VAUgirard 56.90

SOMMAIRE

Signification de l'automobile dans la Société moderne	2	Procès-Verbaux des réunions du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées :	
Le Laboratoire National d'Hydraulique de Chatou..	3	Séance du 3 mai 1954	21
La remise du Grand Prix d'Architecture à M. André COYNE	5	Procès-Verbaux des réunions du Sous-Comité de la Section Mines :	
La page du Président	7	Séance du 21 avril 1954	21
Assemblée Générale Annuelle du P.C.M. en 1954 :		Activité des Groupes :	
Dîner du lundi 22 mars 1954 :		Groupe du Mans	21
Discours de M. Buteau, Président du P.C.M.	8	Centre d'Etudes Supérieures de la Sidérurgie	22
Discours de M. Teitgen, Vice-Président du Con- seil des Ministres	14	Association Internationale des Distributions d'Eau..	22
Tournée du P.C.M. en Scandinavie	18	Bibliographie	23
Procès-Verbaux des réunions du Comité du P.C.M. :		Mutations dans le Personnel	24
Séance du 3 mai 1954	19	Naissances, Mariages, Décès	24

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences qu'elle organise ou dans les articles qu'elle publie. (Article 31 de son règlement intérieur)

Les cotisations du P.C.M. sont à payer à l'adresse impersonnelle suivante :

« Association du P.C.M., 28, rue des Sts-Pères - PARIS (7^e) »

**- au Compte de Chèques Postaux de l'Association
Paris 508.39**

- ou par Chèque Bancaire.

Signification de l'automobile dans la société moderne ⁽¹⁾

Quelle que soit la spécialité de chacun de nous, Routes, Ports, Mines, S.N.C.F., Transports, etc..., le problème de l'automobile intervient dans nos préoccupations techniques. M. André SIEGFRIED, de l'Académie Française, a fait paraître, dans le Numéro du 5 avril 1954 de « L'Action Automobile et Touristique », un article d'un très grand intérêt ; pour ceux des Camarades qui ne l'auraient pas déjà lu, j'ai pensé utile de le reproduire dans le Bulletin du P.C.M., après en avoir reçu la gracieuse autorisation de « L'Action Automobile et Touristique ». Comme l'indique l'exergue de cet article, l'automobile s'inscrit à la fois dans la direction essentielle de notre âge, qui est un âge mécanique et comme heureuse réaction de l'individu contre le collectivisme de cet âge mécanique ; et de ce double caractère contradictoire se dégage toute une philosophie de l'automobile.

P. MOTHE.

La révolution industrielle a transformé du tout au tout nos méthodes de production. C'est d'abord par la machine à vapeur qu'elle s'est manifestée dans les transports. Notre vieille locomotive fumante du XIX^e siècle marquait un progrès sensationnel, puisqu'elle réalisait, dès le Second Empire, des vitesses atteignant les 100 kilomètres à l'heure. Le long trajet devenait possible, mais, s'il était rapide, il était sans souplesse, dès l'instant qu'il ne pouvait se faire que de gare à gare et collectivement. L'auto, issue du moteur à explosion, était au contraire susceptible d'utilisation individuelle, quelle que fût la distance : ce qu'il y a de spécifiquement original en l'espèce, c'est que chaque voiture, possédant en elle-même sa source d'énergie, constitue une unité indépendante : le conducteur dispose à la fois des avantages du cheval puisqu'il peut, à sa fantaisie, atteindre les points les plus écartés et des avantages du rail dès l'instant qu'il peut dans sa journée couvrir aisément ses mille kilomètres. C'est la libération des servitudes du transport en commun.

*
**

Les conséquences sociales de cette individualisation du transport sont énormes et dépassent sans doute de beaucoup celles que nous imaginons. En vertu d'une paradoxale contradiction, l'automobile, qui est un produit logique de la série, libère de la standardisation celui qui l'emploie. Partez-vous sur la route, que ce soit pour Marseille, pour Bordeaux, pour Madrid ou pour Rome (j'eusse dit hier pour Pétrograd ou pour Moscou), plus n'est besoin pour vous de consulter l'indicateur : vous ne dépendez plus de ses horaires. D'abord instrument de luxe ou de divertissement, l'auto est devenue pour nous un outil de la vie quotidienne dont il ne serait plus question de se passer. Il serait

inexact de dire qu'elle a remplacé le chemin de fer. A la vérité, elle s'y est surajoutée, parce qu'elle le complète en remplissant des fonctions plus articulées, auxquelles celui-ci restait par nature inapte. Bien plus, la collaboration du rail et de la route est dès maintenant susceptible des plus heureux résultats. Notre siècle semblait tendre, de façon irréversible, à la standardisation : cette fois c'est l'individu qui marque un point.

Nous nous orientons rapidement vers un état de choses où chacun aura sa voiture, c'est-à-dire disposera d'un moteur à son service. Ce résultat est dès maintenant atteint aux Etats-Unis : 52.324.330 voitures, soit une pour trois habitants. Mais ce chiffre massif représente 69 % de l'ensemble mondial ce qui signifie que nous sommes fort en retard. L'Europe ne possède, avec 13.160.416 unités, que 17 % de l'effectif global et l'Asie que 2,1 % avec 1.623.273 voitures. On mesure la différence des niveaux de vie que reflètent ces proportions : une auto pour trois habitants aux Etats-Unis, une pour trente-deux en Europe (sans l'U.R.S.S.), une pour huit-cent-neuf en Asie (encore sans l'U.R.S.S.).

Pour ne parler ici que de la France, indiquons que le progrès de l'automobile y est rapide et devra maintenant s'y accentuer de plus en plus. C'est surtout sous la forme du vélo-moteur (dans le sens le plus général de ce terme) qu'il est en train de s'exprimer : ce que Ford a réalisé en Amérique il y a un quart de siècle est en voie de se produire ici, à savoir que chacun dispose d'un moteur ; mais c'est des quatre roues qu'il devra s'agir ultérieurement. Le transport individuel aura alors atteint une généralisation et une souplesse correspondant à un progrès véritablement efficace des rapports humains.

*
**

Les observations qui précèdent s'appliquent surtout aux communications individuelles, mais elles s'étendent intégralement, encore qu'avec une transposition nécessaire, au transport commer-

(1) Nous devons à l'obligeante autorisation de la Revue *L'Action Automobile et Touristique* de pouvoir reproduire cette remarquable page de tête de son N^o d'avril 1954. Nous lui en exprimons tous nos remerciements.

cial. Economiquement, un produit n'a pas seulement de la valeur parce qu'il existe en tant que tel, mais parce qu'il se trouve disponible et utilisable, à tel endroit et non à tel autre. De ce point de vue, le transport, indépendamment de la fabrication, doit être considéré comme créateur. Dès lors, le fait de pouvoir amener tel article, lourd ou léger, exactement à pied d'œuvre est de primordiale importance. La voiture à cheval permettait le porte à porte, mais dans des conditions de lenteur incompatibles avec les nécessités du rendement moderne. Le rail assurait le transport massif et rapide. Il restait à réaliser le porte à porte associé à la vitesse et dans une large mesure à la masse. Le camion, seul ou bien combiné avec le rail, rend dès maintenant la chose possible. La route continue la voie ferrée, de telle sorte que l'articulation de la distribution, cet aspect nécessaire et inséparable de toute production, doit à l'automobile un incontestable et merveilleux progrès.

*
**

J'ai encore pu voir, dans sa période héroïque, la jeunesse de l'automobile. Elle s'est intégrée maintenant dans notre société, au point d'en être devenue, dans la banalité, l'un des éléments essentiels. Nous n'envisageons plus comme possible une civilisation évoluée sans l'auto. Le fait qu'il s'agit du moteur à essence comporte d'importantes conséquences ; nous dépendons du pétrole, devenu non seulement une mesure de notre niveau de vie, mais également un instrument de puis-

sance ; nous dépendons aussi d'un produit annexé, en l'espèce non moins indispensable, qui est le caoutchouc, naturel ou synthétique. Que les Etats-Unis consomment autant d'essence en un jour que l'Europe en une semaine et l'Asie en un mois, voilà une hiérarchie statistique bien significative des étages sociaux humains tels qu'ils se présentent de nos jours ! Tout Etat prévoyant devrait avoir, à longue échéance, une politique du pétrole et une politique du caoutchouc.

Sous quelque angle que nous considérons le problème, il nous faut conclure qu'il se rapporte avant tout à ce moteur à explosion qui a rendu possible notre voiture moderne, avec toutes ses implications techniques et sociales. Dans l'ensemble de l'évolution industrielle occidentale, c'est la machine à vapeur qui a marqué l'âge du chemin de fer au XIX^e siècle : la réalisation était massive, puissante, mais esclave des nécessités collectives d'une machine pesante et encombrante. Le moteur à essence fait entrer notre civilisation dans une période nouvelle où l'énergie peut s'utiliser de façon légère, articulée, individuelle et c'est l'âge de l'auto. Peut-être notre civilisation eût-elle évolué de façon toute différente si c'était le moteur à essence qui avait devancé la machine à vapeur ? Mais, les choses étant ce qu'elles sont et ont été, l'auto apporte, dans un monde envahi par la série et la masse, un précieux facteur de personnalité.

André Slegfried,
de l'Académie Française.

Le Laboratoire National d'Hydraulique de CHATOU

Le P.C.M. avait, à l'occasion de l'Assemblée générale de 1954, organisé une visite du Laboratoire National d'Hydraulique de Chatou.

Lundi matin 22 mars 1954, 8 heures : deux cars de la R.A.T.P. attendent devant le Ministère des Travaux Publics 80 Ingénieurs des deux Corps. Le départ est donné peu après et nous filons à travers Paris, Neuilly, Courbevoie, Nanterre ; un pont, un dernier virage et le Laboratoire dresse ses halls, carcasse de grand ensemble inachevé, au milieu de l'île de Chatou.

Aussitôt arrivés, M. **Remirenas**, remplaçant M. **Gridel**, nous réunit dans la salle de conférences pour nous exposer l'historique, les moyens et les buts du Laboratoire National d'Hydraulique.

*
**

Le premier projet date de 1931. M. l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées **Parmentier** en conçoit les plans après une mission auprès de Laboratoires similaires à l'Etranger. Les travaux débutent sous sa direction puis sous celle de M. l'Ingénieur en Chef **Blosset**. Interrompue pendant la guerre, la construction se termine en 1946.

Tel qu'il est actuellement, le Laboratoire comporte trois parties :

- un atelier où l'on traite les matériaux les plus divers : bois, fer, plastique ;
- un service social comportant bains douches ;
- un groupe de halls, dont la superficie atteindra 1 ha. Ceux-ci malgré leurs dimensions (35 × 85 m.) sont construits sans appui intermédiaire qui créerait un encombrement nuisible à la conduite des expériences.

Par extension vers l'amont, le Laboratoire pourra atteindre 50.000 m². La proximité du barrage de Chatou permet d'envisager la construction d'un canal de 700 mètres de long, où l'on disposerait d'un débit de 20 à 30 m³/s.

Le personnel du Centre comporte outre 30 Ingénieurs et 60 Agents techniques, une cinquantaine de personnes à l'atelier et une équipe de maçons dont la composition varie suivant les besoins : Au total environ 150 personnes.

Dirigé conjointement par M. l'Ingénieur en Chef **Nizery** et M. **Gridel**, jusqu'au décès récemment survenu de M. **Nizery**, le Laboratoire est actuellement placé sous la direction de M. **Gridel**.

Au point de vue investissement le centre dépend du Ministère des Travaux Publics (Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables) et d'Electricité de France (Service des Etudes et des Recherches). L'exploitation est assurée par ce dernier Service. Les avantages de cette gestion publique sont de plusieurs ordres. Technique tout d'abord, car rien ne s'oppose à la publicité des résultats et des recherches ; économique ensuite, car le Laboratoire n'a pour but que de couvrir les frais. Un système de barème d'heures d'Ingénieurs et d'Agents techniques combiné avec la location des appareils permet de fixer les conditions financières faites aux Compagnies privées qui ont recours aux services du Laboratoire.

L'activité du Laboratoire comprend :

- des Travaux Portuaires auxquels il faut rattacher des problèmes de corrections de rivières, de chenaux de navigation et d'aménagement de torrents ;
- des Travaux d'Usines Hydro-électriques ; prise d'eau, évacuation de crue, cheminée d'équilibre ;
- enfin le Laboratoire poursuit des recherches et des études à caractère fondamental, en particulier des problèmes de suspension en canal, de couche limite et d'entraînement de l'air par les courants liquides.

*
**

Après l'exposé de M. **Remirenas**, nous allons visiter le Laboratoire, par petits groupes de dix, conduits par un agent technique. A chaque maquette, l'Ingénieur qui en a la charge, nous donnera les renseignements complémentaires.

Dans un grand hall (80 mètres de long), on a reproduit l'estuaire de la Loire à une telle échelle, qu'il a fallu le replier plusieurs fois. A quelques pas l'un de l'autre, Nantes, Paimbœuf, Saint-Na-

zairc, Blaye, Pauillac, Mortagne. C'est qu'en effet on étudie dans la même salle les problèmes posés par l'estuaire de la Garonne.

Dans un autre hall, la houle déferle sur le Port de Dunkerque. Dans les bassins, le niveau oscille dangereusement ; deux résonateurs à l'entrée de la passe et tout redevient calme.

Ici à gauche, un grand canal où de l'eau d'une propreté inhabituelle entraîne de petits graviers : on étudie le profil le plus adéquat d'un canal. A droite des vagues « de tempête » attaquent une petite jetée en construction. Tiendra-t-elle ?

Dans une autre salle, côte à côte :

- Nemours, en Algérie, où l'on prolonge une jetée ;
- le port de Tamatave que l'on essaye de protéger de la houle ;
- un évacuateur de crue de taille respectable pour un modèle réduit.

A l'extérieur la Durance est devenue un affluent de la Seine, elle coule paisiblement sur un lit de grains d'antracite, ce qu'il y a de mieux paraît-il pour représenter les galets.

Car tout ici est question d'imagination, le sable c'est du gravier, le gravier ce sont des galets, des bouchons de liège ou des boulets de charbons bien alignés, ce sont... des pertes de charge concentrées.

Dans un dernier hall, le Rhône termine sa dé-cruce la plus rapide du siècle : de grands bancs de sable émergent au milieu de quelques filets d'eau : il faudra draguer derrière Montélimar.

*
**

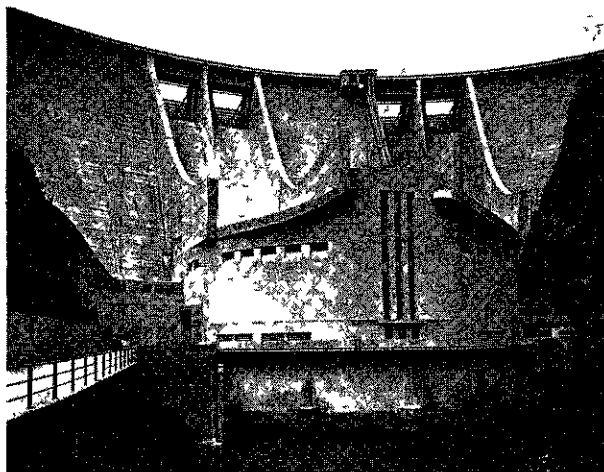
Un dernier coup d'œil à quelques appareils de mesure, dont un enregistreur de houle que l'on peut placer au fond de la mer et ne relever qu'au bout de plusieurs semaines. Une caméra filme les déplacements d'un miroir soumis à la pression instantanée de l'eau et à une pression moyenne obtenue par passage à travers un tube très fin.

La visite est terminée. On reste frappé par la taille de ces modèles réduits que l'on imaginait plus réduits encore, frappé aussi par l'ingéniosité d'une foule de petits détails. C'était la même ingéniosité qui animait les Ingénieurs égyptiens lorsqu'ils se servaient de l'eau pour comprimer l'air dans des cloches et l'envoyer dans les orgues du Pharaon. Faire chanter les flûtes avec de l'eau, y a-t-il une science plus infidèle à l'éthymologie de son nom ?

Michel **Vaillaud**,

Ingénieur-Elève des Mines.

La remise du Grand Prix d'Architecture à M. André COYNE



Barrage-usine de l'Aigle
(Photo Baranger)

Dans notre numéro d'avril 1954, nous avons dû nous borner à mentionner la remise à M. l'Inspecteur Général **Coyne** le 15 mars, du Grand Prix d'Architecture 1953. Nous rendons compte aujourd'hui plus en détail de cette manifestation.

La remise du prix a été effectuée au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, par M. **Louvel**, Ministre de l'Industrie et du Commerce, en présence du représentant du Ministre de la Reconstruction et du Logement avec la participation d'un grand nombre d'Ingénieurs, d'Architectes et d'amis. La salle était décorée de très belles photographies représentant, sous des angles de vue parfois inattendus, mais très suggestifs, les principaux ouvrages conçus par M. **Coyne**.

Très difficile avait été le choix d'une date susceptible de convenir au récipiendaire. Il avait fallu le saisir au vol entre un voyage aux Indes, une tournée au Canada, sans omettre des conférences en Belgique, ou au Luxembourg pour ne parler que de son activité internationale. C'est qu'en effet la maîtrise de M. **Coyne**, en matière de barrages, a dépassé depuis longtemps les frontières de notre pays. Elle a été, en quelque sorte, consacrée, sur le plan mondial, par sa désignation à l'unanimité, en 1946, comme Président de la Commission Internationale des Grands Barrages, poste qu'il a occupé jusqu'en 1952.

Tenant compte avant tout des conditions locales, il a projeté et réalisé des ouvrages de tous les

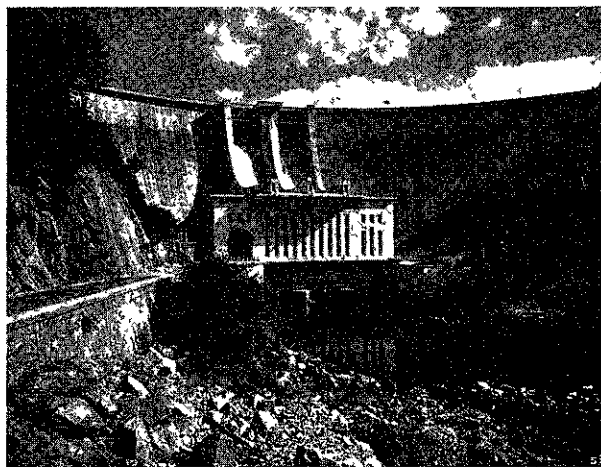
types (barrages en terre, à voûtes multiples, barrages-poids, etc...), mais c'est au barrage-voûte qu'il a donné une place prééminente. Il a montré combien ce type de barrage présentait plus de sécurité réelle que le barrage-poids, tout en étant, en général, plus économique.

La réputation de M. **Coyne** comme constructeur de barrages est ainsi solidement établie. Mais tous ceux qui le connaissent bien savent qu'il ne possède pas seulement des qualités éminentes d'Ingénieur, mais aussi une sensibilité, un tempérament, une âme d'artiste. Il l'a marqué lui-même dans son discours lorsqu'il a dit aux architectes : « C'est là que votre éloge me touche, c'est là qu'il « flatte un penchant et, pour tout dire, une vocation, qui n'est secrète pour personne ».

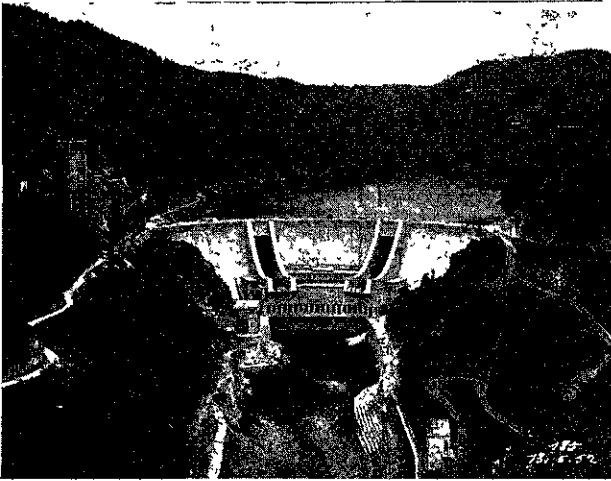
Rien d'étonnant, dès lors, à ce que le Cercle d'Etudes Architecturales ait pensé à l'œuvre de M. **Coyne**, lorsqu'il a décerné son prix annuel. Celui-ci, comme l'a rappelé dans son discours M. **Sonrel**, Président du Cercle, a pour but « de reconnaître les qualités d'une œuvre qui aura contribué à exprimer l'esprit architectural de notre « époque ».

C'est dans cet esprit que le jury, réuni en décembre 1953, a fixé son choix, parmi bien d'autres œuvres remarquables, sur « l'ensemble des « grands barrages conçus et réalisés par M. A. « **Coyne** ».

Pourquoi avoir choisi l'œuvre d'un Ingénieur et non celle d'un authentique architecte ?



Barrage-usine de Saint-Etienne-Cantalès
(Photo Baranger)



Barrage-usine de Chastang
(Photo Baranger)

Il faut croire que les architectes eux-mêmes se sont posé la question car M. **Sonrel** a cru devoir y répondre en ces termes :

« L'Architecture ne se trouve pas toujours là où on a cru l'enfermer. Elle peut se manifester là où on ne l'attendait pas grâce au seul agencement des parties de l'ouvrage. Dès qu'il y a harmonie, il y a architecture.

« Ainsi les grands barrages.

« La soumission aux forces, le respect du site et de l'homme, l'économie des moyens, le choix et l'élégance de la solution créent une émotion qui est expressément architecturale ».

Et plus loin :

« Ce que nous avons voulu signaler à l'attention publique en décernant notre prix d'Architecture aux grands barrages de M. **Coyne**, c'est cette union de la rigueur du mathématicien avec la connaissance du constructeur sous le signe de la Beauté et de la Grandeur ».

Dans une improvisation spirituelle M. **Louvel** a rappelé la brillante carrière de M. **Coyne**, ses mérites éminents dans la construction d'ouvrages à la fois solides, économiques et beaux et sa joie de lui remettre la récompense exceptionnelle qui lui a été décernée par le Centre d'Etudes Architecturales.

Le remerciement de M. **Coyne** mériterait d'être cité en entier. Faute de place, nous en donnerons seulement quelques passages caractéristiques. Il a d'abord tenu à associer ses collaborateurs à l'honneur qui lui était fait :

« L'Ingénieur, disait déjà **Bienvenue**, est amené à se considérer comme l'artisan d'une œuvre impersonnelle, car si dans l'ordre technique toute œuvre précise et concrète est bien le fruit de la méditation individuelle, la forme qu'elle revêt résulte de la synthèse d'un grand nombre d'efforts différents ».

Il s'est félicité ensuite de ce qu'on ait reconnu dans son effort

« le vœu que j'ai fait de respecter dans la mesure où me l'ont permis de rudes exigences de métier, le cher visage de ce pays de France, celui dont Jeanne disait qu'il était le plus beau royaume après celui du Ciel ».

Il a dégagé enfin lui-même avec force comment la nature des problèmes qu'il a eu à résoudre l'a conduit à faire œuvre d'architecte.

« A vrai dire, Messieurs, la partie m'était belle.

« Un cadre vierge, souvent grandiose, une échelle vraiment monumentale, un parti que, par la force des choses, on ne peut s'empêcher d'affirmer. Des fonctions simples, offrant pour tant une palette très étoffée et par dessus tout la nécessité, au-delà du contingent et du fugitif de viser au permanent et en quelque sorte à l'éternel.

« Voilà qui déjà nous met de plain-pied avec l'architecture.

« Là plus qu'ailleurs commande le vrai et faute d'entrer humblement dans le jeu de la nature, de ses lois, de ses préférences parfois secrètes, voire de ses humeurs, faute pour tout dire de la comprendre et de l'aimer, le but immédiat, le simple objectif technique est déjà manqué.

« L'autre aussi cela va sans dire ».

.....

« Oui, il me plaît que ce soient vous, les premiers, Messieurs, qui ayez distingué dans mon œuvre, malgré quelques défaillances et beau-coup d'imperfections, cette exigence fondamentale de pureté, de dépouillement, cette ascèse qui est le lien profond entre votre métier et le nôtre et qui est comme un reflet du mystère qui habite en l'homme ».

Nous ne saurions mieux illustrer ce compte-rendu qu'en reproduisant des vues de quelques-uns des plus beaux ouvrages réalisés par M. **Coyne**. Elles rendront sensibles à tous les raisons qui ont conduit le Centre d'Etudes Architecturales à lui décerner son prix annuel.

La Page du Président

Le Président **PARMENTIER**, pendant la déférente visite que je lui fis après mon élection, me disait avec beaucoup de modestie, comme j'évoquais tout naturellement le temps où il dirigeait lui-même notre Association, que les problèmes sont devenus maintenant plus difficiles qu'ils n'étaient alors et que la charge que j'allais assumer serait plus lourde que celle qu'il avait eue

Je n'en puis juger encore avec beaucoup d'expérience, mais ces paroles me reviennent en mémoire tandis que je veux écrire quelques mots sur notre Camarade **BUTEAU**, auquel l'Assemblée Générale du 21 mars « a adressé ses vives félicitations et ses remerciements pour la bonne administration de l'Association pendant les quatre années de sa présidence ». Cet hommage unanime de l'Assemblée était bien dû à **BUTEAU** et traduit même insuffisamment, à mon sentiment, la gratitude que nous devons tous à notre Camarade pour son inlassable activité, son dévouement constant et pour les services rendus.

Je ne veux faire aucun panégyrique, ni dresser de bilan. Mais je crois nécessaire quand même de rappeler que **BUTEAU**, avant d'être notre Président, participe activement en 1947 à la formation du Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts, à la tête duquel il est ensuite porté et qu'il entre en 1948 au Comité du P.C.M. ; en 1949, il en devient Vice-Président, aux côtés de **BRINGER**, qu'il lui faut seconder tout particulièrement, puisque celui-ci, affecté comme Ingénieur en Chef à Metz en 1948, ne peut, du fait de son éloignement de Paris, remplir seul toutes les multiples obligations de sa charge. C'est la période de mise en application, non sans difficultés diverses, de la loi du 29 septembre 1948, c'est celle aussi de la création de l'Amicale d'entraide aux orphelins.

Devenu Président en 1950, **BUTEAU** continue l'œuvre de défense de nos Corps, affirmant partout et bien haut le rôle qu'ils devraient normalement jouer dans la Nation. Il participe à la création du Comité d'Etudes et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique qui groupe la majeure partie des Grands Corps de l'Etat et il commence à présider à son activité. Devant les multiples difficultés pour faire aboutir un statut satisfaisant du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, **BUTEAU** s'emploie à mettre au point et à faire aboutir une série de textes partiels ; le décret du 16 novembre 1953 et son arrêté d'application du 24 avril 1954, qui apportent de légitimes satisfactions à beaucoup de Camarades justifient cette politique. Celle-ci n'entrave pas la poursuite de quelques aménagements mineurs : vacations du M.R.L., dommages de guerre à E.D.F., primes de rendement, remboursement de frais au Vicinal, etc... Sans doute, le succès ne couronne pas tous les efforts et les mesures adoptées n'empêchent pas la continuelle dégradation de nos fonctions ; nombre de Camarades, à juste titre irrités, n'apprécient pas de ce fait l'importance des combats à livrer sans cesse pour empêcher que cette dégradation ne s'aggrave et s'accélère.

Conscient de cette situation, **BUTEAU** met au premier rang de ses préoccupations au-delà de l'amélioration de notre situation matérielle, l'avenir de nos Corps par l'examen de leurs attributions et de leurs moyens d'action (enquête **GOUTEAUD**), de leur rôle dans l'organisation de la Nation en temps de guerre et des possibilités que peut créer l'extension des interventions économiques du Gouvernement dans la vie du Pays.


En dehors de ces questions professionnelles, prises dans leur sens le plus élevé, **BUTEAU** a constamment à cœur l'autre but du P.C.M. qui est de maintenir des relations amicales entre ses membres. D'un accueil souriant et cordial pour tous ceux qui viennent le voir dans son bureau du boulevard Saint-Germain, il s'intéresse à l'activité des Groupes régionaux, les anime et assiste à leurs principales réunions, tandis que les voyages annuels du P.C.M., en Hollande, en Espagne, au Maroc et en Grande-Bretagne connaissent le plus vif succès.

Certes, **BUTEAU** n'aurait pas, seul, accompli toutes ces tâches et il a été puissamment secondé par tous les Membres du Comité et particulièrement ceux du Bureau. Mais je crois qu'il n'est guère de jours, cependant, où le Président ne doit consacrer quelques instants au P.C.M., quand ce n'est quelques heures ; et ceci s'ajoute naturellement aux obligations normales de la fonction, qui n'en sont pas amoindries en quoi que ce soit. On peut mesurer ainsi l'importance de la contribution que **BUTEAU**, avec un total désintéressement pour ses intérêts propres, a fourni pendant quatre ans de présidence, s'ajoutant aux trois années précédentes de participation à l'activité corporative.

Puis-je lui dire, pour terminer et au nom de tous, qu'il a bien mérité du P.C.M. ?



M. Léon BUTEAU
Ingénieur en Chef
des Ponts et Chaussées
Ancien Président du P.C.M.



Assemblée Générale Annuelle du P. C. M. en 1954

DINER du Lundi 22 Mars 1954

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

Monsieur le Président,

Votre présence ce soir, à la place d'honneur de notre table, nous est un précieux encouragement. Nous y voyons le témoignage de l'estime que le Gouvernement tout entier veut bien porter aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines et de la place qu'il leur reconnaît parmi les grands Corps de l'Etat. Soyez assuré que nous apprécions pleinement ce témoignage et que, fidèles à nos traditions, nous tiendrons à en demeurer dignes (*Applaudissements*).

(S'adressant à M. CHASTELLAIN) :

Monsieur le Ministre,

En vous adressant l'expression du déférent dévouement de tous mes Camarades, je voudrais vous remercier de l'intérêt que vous portez à nos Services, à nos travaux, de vos efforts continus afin que notre position morale ne soit pas diminuée et que le patrimoine dont nous avons la gestion sous votre haute autorité ne soit pas amoindri ; intérêt que vous avez manifesté notamment dans l'attribution de hautes distinctions dans l'ordre de la Légion d'Honneur à plusieurs d'entre nous. Parmi celles-ci, je voudrais distinguer les rosettes attribuées à trois Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées qui ont dirigé l'exécution de grands travaux routiers, la dernière, notamment, que vous avez tenu à annoncer à l'occasion même de l'inauguration du grand ouvrage qui la justifiait.

(S'adressant à M. LEMADRE) :

Monsieur le Ministre,

Fidèle à une tradition instaurée par vos prédécesseurs au Ministère de la Reconstruction et du Logement, vous avez tenu à être des nôtres ce soir. Issu de la même Ecole que la plupart d'entre nous, vous savez tout le prix que nous pouvons y attacher. Acceptez, avec nos remerciements, l'expression de notre foi dans la grande œuvre que vous poursuivez et à la réalisation de laquelle vous savez que nous apporterons, ainsi que nos Services, tout le concours que vous voudrez bien leur demander (*Applaudissements*).

J'aurais aimé saluer ici Monsieur le Ministre de l'Industrie et du Commerce, qui avait accepté notre invitation, mais qu'un impérieux empêchement de la dernière heure — la réunion d'un Conseil interministériel — a contraint à se dédire. Vous voudrez bien, Monsieur l'Ingénieur Général DAUVERGNE, lui présenter l'expression de nos regrets et de notre dévouement.

M. le Ministre de l'Intérieur, également, n'a pu se

rendre à notre invitation, non plus que M. le Ministre de la France d'Outre-Mer, ni, au dernier moment, M. SCHLUTTER, Secrétaire d'Etat à la France d'Outre-Mer, qu'une indisposition a retenu.

Je prie enfin M. MAJORELLE, Conseiller Technique au Cabinet de M. le Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics et à l'Aviation Civile et Commerciale, de bien vouloir transmettre à M. DEVINAT, retenu hors de la Métropole actuellement, l'hommage de notre respect (*Applaudissements*).

Nous avons compté, jusqu'au dernier moment, sur la présence de M. CLAUDIUS-PÉRET, Député, Ancien Ministre, qui, depuis plusieurs années, se faisait une obligation de se retrouver parmi nous à ce dîner. Un fâcheux contretemps, dont il a tenu à nous dire combien il le regrette, nous prive inopinément de sa présence.

Après de nos Ministres, je salue M. BECK, Directeur du Cabinet de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

Ont dû malheureusement s'excuser :

Nos Camarades BONOMME, Directeur du Cabinet de M. le Ministre de la Reconstruction et du Logement et Roux, de la Production Industrielle,

MM. ROQUES, Directeur du Cabinet de M. le Ministre de l'Intérieur,

Michel JUNOT, du Secrétariat d'Etat aux Travaux Publics et à l'Aviation Civile et Commerciale,

LE TELLIER, du Secrétariat d'Etat à la France d'Outre-Mer,

VILLERS, Directeur du Cabinet de M. le Secrétaire d'Etat aux Forces Armées (Air),

ainsi que MM. les Présidents des Commissions parlementaires : Communications, Production Industrielle, Intérieur, que nous aurions aimés avoir parmi nous ce soir.

Les plus hauts fonctionnaires de notre Administration ont bien voulu répondre à notre appel :

M. PARMENTIER, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées (*Applaudissements*),

M. DORGES, Secrétaire Général honoraire aux Travaux Publics. Délégué aux Affaires Internationales (*Applaudissements*),

M. FRIEDEL, Directeur de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines, et M. GRELOT, Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (*Applaudissements*),

M. Pierre RENAUD, Commissaire Général aux Entreprises de Bâtiments et de Travaux Publics (*Applaudissements*),

MM. les Directeurs Bernard RENAUD, DOUMENC, SAULGEOT, CROUZET (*Applaudissements*).

Mais M. BLUM-PICARD, Vice-Président du Conseil Gé-

néral des Mines, n'a pu, malgré tout son désir, se libérer ce soir.

Se sont excusés également :

M. LEMAIRE, Secrétaire Générale à l'Aviation Civile et Commerciale, qui accompagne M. DEVINAT dans son déplacement,

M. BOUICOIRAN, Directeur Général du Tourisme,

MM. RUMPLER et PELTIER, en mission à l'étranger, où leur présence, avec toute l'autorité que leur confèrent leurs titres, marque le prestige dont jouissent nos Corps et nos Administrations (*Applaudissements*),

MM. STAHL, DESROUSSEAUX, BLANCARD, BONNEFANT.

A tous, présents ou absents, j'adresse en votre nom l'hommage de notre concours le plus dévoué.

Je souhaite la bienvenue, en votre nom,

à M. JOUANY, Conseiller d'Etat, Président du Conseil Supérieur des Transports (*Applaudissements*),

à M. GASPARD, Directeur Général d'Electricité de France (*Applaudissements*),

à M. COMBET, Directeur Général de Gaz de France,

à M. GRIEDEL, Directeur du Laboratoire de Chatou ; en m'excusant de n'avoir pu participer à la visite qui a été organisée ce matin pour les Membres du P.C.M., je tiens à remercier M. GRIEDEL et à le prier de transmettre à ses Services, à ses collaborateurs, tous nos remerciements pour la visite si intéressante dont il nous a fait bénéficier.

Je salue également : M. COURBOT, Président du Syndicat des Entrepreneurs de Travaux Publics (*Applaudissements*), à qui nous aurions aimé voir se joindre son prédécesseur, M. DEHÉ ; vous voudrez bien, Monsieur le Président, lui transmettre nos vœux de prompt rétablissement ;

et M. EYROLLES, Directeur de l'Ecole Spéciale des Travaux Publics, à qui vient d'être confiée la direction de l'Ecole des Elèves-Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat, nouvellement créée ; ce nous est un gage que celle-ci connaîtra, sous son impulsion, un rapide essor dont profiteront tous nos Services (*Applaudissements*).

Je salue enfin :

notre Camarade Michel LEGRAND, représentant M. ARMAND, Directeur Général de la S.N.C.F. (*Applaudissements*), ainsi que M. LABRO, Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs T.P.E. (*Applaudissements*), représentant en même temps M. LAPEYRE, Secrétaire Général de la Fédération des Travaux Publics et des Transports F.O.,

et M. DECROIX, représentant M. MILARD, Président de la Fédération des Travaux Publics C.F.T.C.,

dont la fidélité à nos réunions n'est que la marque de nos rapports de chaque jour avec les personnels de nos Services.

Enfin, je n'omettrai pas de saluer M. BRINGER, mon prédécesseur, dont la présence ce soir indique — et j'en prends bonne note — qu'on ne peut jamais quitter tout à fait la présidence du P.C.M. (*Applaudissements*).

Messieurs les Ministres,

Votre présence simultanée à notre table ce soir m'incite à vous exposer le point de vue des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines sur le problème de la réforme administrative. Je proteste qu'il n'est pas dans mon dessein de vous adresser, Monsieur le Président, une interpellation, mais si vous le permettez, de formuler leurs suggestions.

Je n'aurai certes pas la prétention, dans le cadre de cette simple allocution, d'examiner le problème dans tous ses aspects, qui vont de la réforme des méthodes techniques jusqu'à celle du budget, sans parler de la définition même des domaines législatif et réglementaire, mais d'en relever certains éléments qui nous paraissent devoir être à la base d'une réforme efficace. Ce faisant, je ne crois pas que je déborderais le cadre des réflexions que nous suggère notre souci d'assurer la bonne marche des Services dont nous avons la responsabilité, sous votre haute autorité ; le ferais-je que j'en serais justifié par le devoir qu'ont les agents de la fonction publique et particulièrement ceux qui appartiennent à ses échelons supérieurs d'appréhender les problèmes d'ensemble dont la solution conditionne la bonne marche de l'Administration et par conséquent la vie du Pays.

*

**

La réforme administrative a fait l'objet depuis la Libération, de nombreuses études notamment par le Comité Central d'enquête sur le coût et le rendement des Services publics ; l'Institut Technique des Administrations publiques lui a consacré également plusieurs cycles d'études et de conférences à l'occasion desquels les points de vues, non seulement des représentants de l'Administration mais également des Administrés ont pu s'exprimer.

Ces études ont montré qu'une réforme administrative d'ensemble, dont le besoin est impérieux, était une œuvre de longue haleine, une création continue, qu'elle devait avoir pour fin de rapprocher l'Administration des Administrés, c'est-à-dire viser essentiellement à une déconcentration qu'imposent à la fois l'extension des interventions de l'Etat et le développement des moyens matériels que la technique moderne met à la disposition des collectivités humaines.

De ce point de vue, les dispositions prises, en ce qui concerne les services dont nous avons la charge, par les décrets de février dernier qui ont maintenu, dans leur généralité, les délégations de pouvoirs antérieurement confiées aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées et des Mines ont répondu à nos préoccupations et ont calmé les appréhensions que le décret du 26 septembre 1953 sur la déconcentration administrative et les pouvoirs des Préfets avaient fait naître dans nos rangs comme au sein même de nos Administrations.

Ce m'est un devoir de vous remercier, Messieurs les Ministres et particulièrement vous-même, Monsieur le Président, de la confiance que vous avez ainsi tenu à manifester à l'égard de nos Corps et d'avoir voulu marquer, par une instruction interministérielle, que les attributions propres comme les délégations de pouvoirs accordées notamment aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées il y a un quart de siècle répondaient, par avance, aux vues exprimées dans le décret du 26 septembre.

Ce qui nous avait ému dans ce dernier texte, qui s'annonce comme un premier pas dans la voie d'une réforme, était que nous y discernions une tendance à une concentration à l'échelon départemental. Or renforcer l'autorité du Préfet est une chose, améliorer la machine administrative en est une autre et nous ne pensons pas que l'on puisse résoudre entièrement le deuxième problème

par une concentration des décisions entre les mains du Préfet.

Nous craignons qu'une telle tendance ne soit la manifestation, dans ce domaine, de cet état d'esprit qui s'est nettement exprimé dans de nombreuses mesures prises depuis la Libération et qui tend à fondre tous les organismes nécessaires à l'accomplissement des tâches qui incombent à l'Etat et notamment des organismes de la fonction publique, dans un moule uniforme ; au contraire pensons-nous, une réforme administrative doit être placée sous le signe de la souplesse et tenir compte des caractères propres à chaque Administration, à chaque Service, aux attributions qui lui sont dévolues.

Il n'est pas besoin, je crois, de marquer qu'il ne s'agit nullement, pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines de contester ou de mettre en cause l'autorité des Préfets. Une longue tradition de rapports confiants entre ces hauts fonctionnaires, représentants du Gouvernement en général et de chaque Ministre en particulier, et des Chefs des Services extérieurs de nos Administrations, confiance basée, il me plaît de le souligner, sur la valeur des avis formulés par ces derniers et leur souci de servir l'intérêt général, ne souffrirait pas d'être méconnue, et demeure le meilleur gage, pour les Ingénieurs de nos Corps, du maintien de ces rapports.

*
**

Pour améliorer l'Administration il faut, tout le monde en est d'accord, tendre à la rapprocher des administrés ; or ceci ne peut s'obtenir qu'en opérant une déconcentration systématique aboutissant à donner les pouvoirs de décision aux fonctionnaires compétents placés le plus près possible de ceux qu'ils administrent. Un tel système existe et fonctionne parfaitement dans l'Administration des Travaux Publics, par exemple, où de l'agent de travaux au Préfet, en passant par l'Ingénieur T.P.E., l'Ingénieur Ordinaire et l'Ingénieur en Chef, chacun peut, dans un cadre bien délimité, prendre des initiatives et des responsabilités.

Pourquoi dès lors ne pas chercher, avec la souplesse et les adaptations que je soulignais à l'instant, à le généraliser à d'autres Administrations, au lieu de vouloir remettre les décisions entre les mains d'une seule personne ?

Ici se pose évidemment un problème : celui de la qualité des personnels et nous touchons là, au problème de la formation, du recrutement et finalement de la rémunération des fonctionnaires.

Il est probable que l'amélioration du recrutement par le recours systématique au concours et la disparition de toute incorporation exceptionnelle serait déjà de nature à porter remède à cet état de choses.

Mais une telle amélioration se trouve aussi et surtout liée à une revalorisation de la fonction publique.

Par revalorisation, j'entends aussi bien l'aspect moral que matériel du problème. La situation inférieure faite à la fonction publique par rapport au secteur nationalisé, semi-public ou privé, est telle qu'un discrédit rejaille sur elle. Tout se passe comme si le Gouvernement voulait ignorer systématiquement que la hiérarchie administrative constitue le cadre de toute organisation, alors que les interventions de l'Etat dans la vie économique et sociale ne tendent qu'à se développer. Et on arrive à cette

constatation que la fonction publique joue le rôle du baudet de la fable : on lui imputerait volontiers toutes les difficultés auxquelles notre pays doit faire face alors que, des études très claires l'établissent, on peut affirmer sans crainte de contredit que les fonctionnaires supportent, dans leur ensemble, une proportion excessive des sacrifices imposés à la Nation, du fait du retard apporté à l'application de la loi, en ce qui concerne leur rémunération.

Alors qu'en effet, depuis la mise en place de la pyramide hiérarchique, de nombreuses augmentations de salaires ont dû être consenties dans le secteur privé — et dont ont également bénéficié les agents des services semi-publics ou nationalisés — aucune revalorisation n'a été apportée à la fonction publique, au mépris des dispositions du Statut Général des Fonctionnaires. On s'est contenté de palliatifs en faveur des agents placés aux échelons inférieurs afin qu'ils ne soient pas trop déclassés par rapport à leurs homologues du secteur privé, dont le niveau de vie demeure déjà insuffisant, palliatifs qui, outre qu'ils ne respectent pas la loi, n'accordent à ces échelons qu'une rémunération insuffisante, aussi bien d'activité que de retraite ; palliatifs qui tendent aussi à un écrasement continu de la hiérarchie et, par conséquent, à encore violer la loi.

Et pourtant, les calculs ont été faits, le respect de la hiérarchie indicielle ne serait pas tellement onéreux ; faut-il rappeler ici que le nombre des fonctionnaires dont l'indice dépasse 500 n'atteint pas 2% de leur nombre total ? Doit-on penser que seul leur faible nombre n'attire pas sur eux l'attention du Gouvernement ? Celui-ci n'est-il pas sensible à l'évasion discrète, mais continue, de hauts fonctionnaires vers des emplois mieux rétribués du secteur public ? ou bien à certaine tendance à la multiplication des emplois supérieurs que justifie certes, dans une certaine mesure, l'extension des attributions de l'Etat, mais qui trop souvent vise tout simplement à maintenir le pouvoir d'achat par une promotion de grade ? Aux formules de facilité qui permettent l'emploi d'agents mal rémunérés mais parfois trop nombreux, ne convient-il pas de substituer des formules de courage consistant à mieux payer les fonctionnaires indispensables aux tâches à accomplir ?

Dans l'attente d'une réponse à ces questions, il est certain qu'un grave malaise est né entre l'Etat et ses agents, ses cadres notamment, dont il serait vain de dissimuler la gravité et qui explique, s'il ne les justifie, les moyens extrêmes auxquels certains groupements jugent nécessaire de recourir pour faire entendre leurs doléances.

Je crois, Messieurs les Ministres, que vous conviendrez avec nous que l'un des éléments fondamentaux d'une saine administration est le respect par l'Etat de ses engagements à l'égard de ses serviteurs comme, par ces derniers, des obligations que leur impose le service de l'intérêt public. Cet élément doit donc se trouver sous-jacent à toute réforme administrative.

*
**

L'amélioration du fonctionnement des services publics est également liée à l'aménagement des fonctions des Chefs des Services extérieurs.

Dans son département, le Préfet, aussi élevés que soient ses dons et sa puissance de travail, quelle que soit la

valeur de ses collaborateurs immédiats, est dans l'impossibilité matérielle de suivre, serait-ce de très loin, les nombreuses questions traitées par les Services. Il ne saurait être question qu'il abandonnât ce soin à ses bureaux sous peine de voir ceux-ci reprendre les études déjà faites par les Services locaux des Ministères compétents, ce qui alourdirait la machine administrative sans profit pour personne.

Il est donc nécessaire que le Préfet trouve à son côté des Chefs de Services extérieurs compétents, capables de prendre les décisions qui leur incombent mais aussi de le tenir informé de toutes les questions importantes, mais de celles-ci seulement, afin de lui permettre de jouer son rôle d'animateur et de coordinateur. Mais ceci suppose inéluctablement que les compétences ne soient pas éparpillées entre de trop nombreux directeurs de petits Services, mais au contraire groupées entre les mains d'un nombre restreint de Chefs de Services ayant chacun une compétence étendue et les pouvoirs de décision correspondants. Faisant confiance à cette équipe, le Préfet pourrait consacrer son temps à l'étude des affaires importantes, en apprécier les aspects divers et coordonner ainsi efficacement l'action des Chefs de Service compétents. Ainsi d'ailleurs disparaîtraient, à l'échelon départemental, ces cloisons étanches qui sont la plaie de notre Administration.

Ces observations valent également sur le plan des Administrations Centrales.

Nous avons assisté, depuis la Libération, à la création de trop nombreux Services nouveaux, de trop nombreux organismes nouveaux si bien qu'il n'est plus guère de domaines où l'étude d'une question ne relève de plusieurs Services, appartenant souvent à des Ministères différents. D'où la nécessité corrélatrice de Commissions ou Conférences afin de permettre d'ajuster les vues des Services intéressés ; si une telle procédure s'impose, elle est génératrice de nombreuses difficultés dont la moindre ne réside pas dans les délais extraordinairement longs pour aboutir à une décision, quand on y parvient.

Sans doute l'accroissement du nombre des interventions de l'Etat entraînait-il une plus grande complexité dans l'examen des affaires ; mais n'aurait-on pu songer, avant de créer des organes nouveaux, à ceux qui existaient déjà et que leur compétence, leur connaissance de la chose publique rendaient aptes à se saisir des problèmes nouveaux ? Quelques Comités interministériels, constitués par un petit nombre de hauts fonctionnaires, eussent suffi à coordonner l'action des Ministères responsables. Je pourrais citer maints exemples, dans le domaine économique notamment, où la même besogne, en fait, se trouve reprise par plusieurs Administrations successivement.

L'inventaire des tâches de l'Administration a certes été entrepris, mais il nous semble qu'il reste beaucoup à faire dans ce domaine.

Je ne cacherai pas que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines pensent qu'une réorganisation ainsi conçue devrait leur réserver une place de choix. Leur haute formation scientifique et technique, la discipline dans laquelle ils ont été formés qui les portent à distinguer les éléments des problèmes et à dépasser souvent les limites de ceux-ci, l'exercice d'attributions qui les met en contact permanent et direct avec les réalités économiques, sociales et humaines, l'organisation même

fortement hiérarchisée de leurs Services qui sont répartis sur tout le territoire, leur donnent compétence à voir large et juste sur l'ensemble des problèmes économiques et sociaux et à promouvoir une saine politique d'investissements conforme à l'intérêt général.

Et vous me permettez, Monsieur le Ministre (de la Reconstruction et du Logement), d'illustrer ceci en prenant l'exemple du rôle que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées peuvent jouer dans votre Maison.

Aussi bien, la confiance, qu'après vos prédécesseurs, vous témoignez à nos Camarades, m'est garante que vous apprécierez ce choix. Plusieurs d'entre eux, outre ceux que vous avez maintenus comme Directeurs Départementaux des Services permanents de la Reconstruction et du Logement créés par le décret du 19 septembre 1953, — et que nous regretterons de ne pas voir plus nombreux — ne dirigent-ils pas certains Services de votre Administration Centrale ; n'avez-vous pas appelé l'un d'eux à la haute et délicate fonction de diriger votre Cabinet ?

Dans l'étude et l'instruction des plans d'aménagement, régionaux ou locaux, le rôle des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées est et doit être de plus en plus autre que celui d'un Chef de Conférences entre Services publiques ; il est et doit être un rôle actif de conception et d'animation.

L'étude de ces plans d'aménagement pose en effet à la fois des problèmes de voirie et de construction : la répartition des logements détermine des courants de trafic ; leur implantation, dans les nouveaux quartiers d'une ville par exemple, est liée au tracé des grandes voies de communication.

Par la connaissance approfondie des besoins de leur département que leur donne la gestion du système circulatoire constitué par le réseau routier et le contrôle des transports qui l'empruntent, les Ingénieurs en Chef sont donc aptes à saisir les aspects complémentaires de ces deux problèmes et à faire la synthèse des besoins, synthèse qui s'oppose au dilemme : des logements ou des routes.

Nos Camarades se préparent d'ailleurs dès leur formation scolaire à l'étude de ces problèmes : l'évolution de l'enseignement qui leur est donné à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées les met mieux à même, dès le début de leur carrière, de mesurer l'importance et l'intérêt de l'urbanisme.

*
**

Les mesures que je viens d'évoquer demeureraient vaines si l'on ne mettait bon ordre à la difficulté croissante qui résulte des tutelles que certaines Administrations veulent faire peser sur toutes les autres. Il n'y a presque plus d'administration possible lorsque tout acte de gestion d'un Service est soumis à la sanction préalable de nombreux organismes et commissions dont l'intervention a souvent pour résultat de faire disparaître les responsabilités individuelles et qui, en tout cas, fait que la machine ne marche plus qu'en grinçant. La dernière manifestation de la tendance au renforcement systématique des contrôles a priori est fournie par la naissance des Commissions départementales d'Investissements, dont on a dit sous le manteau qu'elles étaient essentiellement destinées au contrôle des travaux des collectivités locales et qui, après un vote décisif du Parlement, ne se trou-

vent plus applicables qu'aux seuls travaux d'Etat. On verra ainsi le Trésorier Payeur Général, le Chef du Service des Domaines et un Chef de Service Technique examiner, et peut-être refouler, des projets absolument hors de leur compétence et déjà approuvés par le Ministre !... Vous avez vigoureusement protesté, Monsieur le Ministre (des Travaux Publics), contre cette intrusion dans le domaine de votre responsabilité et nous pensons que vos démarches ne sont pas étrangères à la parution de la récente circulaire de votre Collègue, M. le Ministre des Finances, qui a reporté au 1^{er} juillet prochain, l'intervention effective de ces Commissions ; espérons qu'au cours de ce délai, les yeux s'ouvriront sur l'incohérence d'une telle mesure et qu'une solution de sagesse prévaudra.

Incohérence est bien le terme à employer, car nous nous refusons à comprendre qu'une gestion saine veuille faire remettre en cause, sur le plan local, les décisions prises à l'échelon national ; j'illustrerai ceci par un exemple frappant, celui du Fonds d'Investissement Routier.

D'une part, les opérations dotées sur ce Fonds sont arrêtées après examen d'une Commission Centrale siégeant au Ministère des Travaux Publics ; elles sont payées sur des fonds spécialement réservés à cet effet en vertu d'un vote du Parlement ; d'autre part, si l'amenuisement des ressources effectivement affectées a obligé à surseoir, dans beaucoup de cas, à des opérations d'ensemble, il a obligé à dresser un programme des urgences à respecter, qui ne peut être élaboré qu'à l'échelon ministériel.

Comment peut-on concevoir que les études conduites minutieusement, les décisions mûrement réfléchies proposées par votre Administration Centrale puissent être mises en échec par une Commission Départementale composée, dans sa majorité, de personnes incompétentes ? Le moins que l'on puisse souhaiter, c'est que la Commission se bornera à avaliser l'opération, mais ce ne sera pas sans retard complémentaire dans l'ouverture des chantiers, déjà subordonnée à d'autres formalités, à d'autres commissions : commission des opérations immobilières, commissions des marchés de l'Etat, pour ne citer que celles-là. Dans le cas contraire, vous ne pourriez, Monsieur le Ministre (des Travaux Publics), que confirmer votre première décision : des mois précieux auront été perdus, rendant l'opération plus onéreuse si elle doit être réalisée dans des circonstances moins favorables, risquant même peut-être d'en rendre l'exécution beaucoup plus difficile. Quel bénéfice l'Etat peut-il espérer tirer d'une telle procédure ?

Puis-je dire à ce propos que l'exécution des travaux se trouve subordonnée à l'intervention de trop nombreux organismes consultatifs, irresponsables ; jamais on n'insistera avec assez de vigueur sur la malfaisance de ces organismes et sur les pertes, que sous prétexte de contrôler les opérations, ils causent à la Nation.

Et puisque j'ai cité à l'instant les Commissions des opérations immobilières, je noterai leur action particulièrement néfaste, puisqu'elles interviennent, en fait, dans la gestion même des Services ; entre cent autres exemples, on a vu l'une d'elles s'opposer à l'agrandissement d'un parc des Ponts et Chaussées en prétendant que le Service pourrait faire exécuter ses travaux à l'entreprise et non en régie ; il fallut plusieurs années de discussions et la menace de démission d'un Ministre pour

obtenir gain de cause ; en attendant, des sommes importantes avaient été gaspillées dans des installations inadéquates.

Le Fonds d'investissement routier traduit cependant une appréciation nouvelle des besoins de l'économie : il permet le lancement d'opérations d'ensemble, faisant partie d'un plan, dont la réalisation s'échelonne sur plusieurs années, autorisant ainsi des programmes de travaux pour les entreprises, des aménagements de Services pour l'Administration ; son exécution est gagée par un financement particulier, dérogeant au principe de l'unité budgétaire. Sans doute ses dotations initiales ont-elles été rognées, puis fixées chaque année. Nous espérons cependant que cette budgétisation ne sera pas un obstacle à la réalisation d'un plan d'ensemble, permettant de substantielles économies dans l'exécution des travaux et en définitive une meilleure gestion du patrimoine national ; déjà, quelques améliorations substantielles de notre réseau routier ont pu être entreprises.

Mais si les vicissitudes du Fonds d'Investissement Routier — puisqu'aussi bien le Fonds d'Investissement des voies navigables n'a pas encore reçu d'application — marquent l'écart entre ce qui serait souhaitable, de l'avis de nombreux techniciens et usagers, et ce qui est possible en fait, bien plus angoissant apparaît la situation créée par les insuffisances du budget d'entretien des voies de communication dont la gestion nous est confiée.

Nous vous remercions Monsieur le Ministre (des Travaux Publics), des efforts que vous avez déployés, particulièrement lors du vote du budget de l'année en cours, pour obtenir un relèvement des dotations affectées à l'entretien des routes, des ports maritimes, des voies navigables et des bases aériennes. Malheureusement là encore l'aspect financier de l'affaire semble avoir pris le pas sur l'aspect économique, les vues à court terme sur les vues à long terme — ou même à moyen terme. Car c'est demain que la catastrophe risque de se produire ! déjà sur les voies navigables plusieurs barrages ont cédé et d'une façon très générale sur le réseau, la navigation devient de moins en moins sûre du fait de l'envasement des biefs ; nos routes, d'une portance insuffisante pour le trafic qu'elles supportent, se déforment en profondeur et bientôt, il ne sera même plus possible d'assurer le renouvellement indispensable des enduits superficiels ; les équipements réalisés à grands frais dans les ports maritimes ou aériens perdent leur lustre faute de soins périodiquement nécessaires ; l'exploitation de certains petits ports de pêche ou de commerce est difficile.

Il ne faudrait pas que quelques réalisations plus ou moins spectaculaires dans le domaine des investissements dissimulent aux yeux de certains la grande misère de nos voies de communication.

Vous êtes, Monsieur le Ministre (des Travaux Publics), conscient de cette situation, vous qui, par une circulaire du 25 janvier dernier, avez défini à vos Chefs de Services départementaux les positions qu'il convenait d'adopter en pareille circonstance afin de sauvegarder la sécurité de la circulation sur les routes nationales.

Mais le public, mais nos financiers sont-ils bien informés des conséquences d'une telle pénurie ?

En matière de conservation des ouvrages, l'ingéniosité des agents responsables et le progrès des techniques ne pallient que très imparfaitement l'insuffisance des

moyens ; la dégradation une fois amorcée s'accélère rapidement ; en l'espèce nous pensons que le point critique est atteint et que l'insuffisance des dotations du budget de 1954, après celle de plusieurs autres, est en voie de créer une situation sans remède, économiquement parlant.

Gardiens tutélaires du patrimoine de la Nation dans ce domaine, administrateurs soucieux du bien public et conscients de leurs responsabilités, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, par la voie de leur Association, jettent un cri d'alarme.

Cet appel, nous ne le lançons pas afin de nous dégager de nos responsabilités ni pour susciter de vaines polémiques. Il est l'expression d'une conception, que nous croyons saine, des attributions respectives des divers organes de l'Etat.

Dois-je avouer cependant que nous sommes inquiets de la façon dont il sera entendu, par d'autres Administrations, j'ai nommé le Ministère des Finances ?

Celui-ci ne se contente pas de fixer, par chapitres généraux, les dotations accordées à chaque Ministère. Il multiplie le nombre des chapitres et articles du budget, accordant ainsi au pouvoir législatif des empiètements sur ce qui devrait demeurer du domaine de l'exécutif, mais aussi intervenant lui-même, en fait, dans la gestion de chaque Service. Lors de l'élaboration même du budget, il discute du bien fondé de telle opération dont le Ministre compétent seul devrait décider dans la limite des crédits qui lui sont accordés. Enfin, il intervient, par un contrôle tatillon de chaque instant dans la gestion même des Services, soit par l'action des Commissions diverses dont j'ai cité tout à l'heure quelques exemples, soit par les exigences chaque jour étendues des Trésoriers Payeurs Généraux qui, au lieu de veiller simplement à la correcte imputation des dépenses, prétendent être juges de l'opportunité et du bien-fondé de la dépense faite.

Je prendrai comme exemple de ces interventions absurdes, — et ne serait-ce que pour vous renouveler nos remerciements, Monsieur le Ministre (des Travaux Publics), de la vigueur avec laquelle vous êtes intervenu pour défendre les intérêts de nos Camarades, — l'irritant problème de l'emploi des voitures personnelles au profit de l'Administration.

Comment le Ministère des Finances peut-il se permettre d'apprécier si les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées doivent rester à leur bureau ou suivre leurs chantiers ? Comment un Trésorier Payeur Général peut-il interdire à un Ingénieur en Chef de faire un déplacement en voiture sous prétexte que le chemin de fer relie son chef-lieu à la localité où il doit se rendre, faisant ainsi entre autre, bon marché du temps consacré par ce fonctionnaire à ses déplacements ?

Le Ministère des Finances ne serait-il pas mieux avisé de se consacrer à l'étude des problèmes de sa compétence, à savoir la création des ressources nécessaires à l'exécution du budget et l'incidence, sur celui-ci, des mesures proposées par les divers Ministères, au lieu de s'enliser dans des interventions tracassières qui font que la solution de la moindre affaire à traiter avec lui demande des mois, sinon des années ? Songe-t-on à toutes les économies tangibles dont, dans ce seul domaine, une réforme de ces mœurs serait génératrice ? Songe-t-on aux dépenses plus élevées qu'entraîne le report, à une date ulté-

rieure, d'une opération qu'il y aurait avantage à faire à temps ? Songe-t-on enfin aux pertes irréparables qu'une politique financière, soucieuse avant tout de réduire les demandes de crédits formulées par le Ministre responsable, peut entraîner dans notre patrimoine national ?

A tous ces contrôles a priori, stérilisants et coûteux par les retards qu'ils entraînent, il faut substituer quelques contrôles a posteriori tels qu'ils existaient autrefois et subsistent encore, partiellement, dans notre Administration, contrôles assortis de sanctions.

De même, dans la gestion des Etablissements placés sous le contrôle de l'Etat, l'intervention de celui-ci doit-elle, à part les contrôles a priori nécessaires sur les opérations importantes, programmes annuels — investissements, se limiter à des contrôles a posteriori ; dans les Etablissements à structure commerciale particulièrement, l'abus des contrôles a priori coûte cher, par la mauvaise organisation qu'il suscite, par les retards dans les décisions qu'il entraîne.

Les contrôles, ainsi entendus, devraient être assurés dans un souci d'efficacité, par un seul Ministre, celui qui exerce la tutelle technique et non par une accumulation de commissions et d'organismes relevant de divers Ministères et dont aucun n'a en définitive la compétence étendue ni l'autorité voulue.

Aussi bien, Monsieur le Ministre de l'Industrie et du Commerce, vient-il d'envisager une codification des contrôles existants et la présentation prochaine d'un projet de loi sur le contrôle des Entreprises publiques. De tels projets ont déjà été étudiés, dans un passé récent, et nous nous sommes crus autorisés à lui présenter nos observations et nos suggestions à leur sujet ; nous serions heureux qu'il veuille bien nous appeler à formuler notre avis sur les projets actuels et faire l'appel le plus large au concours des Ingénieurs de nos deux Corps pour l'exercice de ces contrôles.

Ainsi une réforme administrative ne sera valable qu'autant qu'elle dévoluera à chaque Ministère, à chaque Service, à chaque fonctionnaire, des attributions bien déterminées, avec les initiatives et les responsabilités corrélatives, qu'elle mettra un terme à cette sorte de suspicion que la ruc de Rivoli fait peser sur les autres Administrations.

Tout à l'heure, je citais comme un des fondements de la réforme administrative la confiance réciproque de l'Etat et de ses serviteurs ; un deuxième fondement me paraît résider dans la confiance entre les Administrations qui pourvoient à la gestion du budget de la Nation et celles qui ont la tâche d'assurer la marche des Services publics. La France ne doit plus être une maison de commerce dirigée par son comptable, aux yeux duquel, a dit l'un de nous avec quelque succès, toute dépense est inutile.

Cette double confiance justifiera une large déconcentration, au profit de fonctionnaires capables et dévoués au bien de la Nation. Messieurs les Ministres, vous pouvez compter que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines rempliront les missions qui leur sont dès maintenant confiées et qui pourront l'être dans l'avenir avec zèle et conscience.

Mes Chers Camarades,

Avec la réunion de ce soir, prendront fin les fonctions que votre confiance m'a déléguées, par l'intermédiaire de votre Comité.

Vous m'avez hier, à l'issue de notre Assemblée Générale, avec une spontanéité qui m'a profondément touché, manifesté votre sympathie.

Je voudrais à nouveau et publiquement, vous en exprimer mes remerciements émus ; si vous avez le droit de ne pas être aussi satisfaits que j'eusse pu le souhaiter de mon activité — ne serait-ce que dans le domaine du Statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou plus simplement, de la parution d'un arrêté mettant en place la hors classe des Ingénieurs des Ponts et Chaussées — j'ai le devoir de dire les satisfactions personnelles que m'a procurées la présidence du P.C.M.

Parmi elles, je citerai l'extrême fierté que j'ai eue, lors de notre Assemblée du Cinquantenaire, à célébrer les fastes de nos deux Corps, à rappeler les noms des

grands Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui ont, au cours de ce demi-siècle, si largement honoré nos titres et contribué au rayonnement de notre Pays.

Je citerai aussi l'honneur unique que m'a été réservé cet après-midi même de vous représenter à la remise de la Croix de Guerre 1939-45 à l'École Nationale des Ponts et Chaussées et d'avoir à exprimer, en votre nom, les sentiments que cette cérémonie nous a inspirés.

Ces grands moments de la vie du P.C.M. compteront dans mes souvenirs de la Présidence que j'ai exercée et de tels souvenirs, comme de votre confiance qui m'a guidé pendant ces quatre années, je tiens à vous remercier chaleureusement.

Et je forme le vœu que sous la direction du Comité que vous avez élu hier, animé par votre nouveau Président, le P.C.M., auquel nous demeurons si fortement attachés, demeure le lieu de rencontre de nos aspirations, où nous travaillerons tous au maintien de nos traditions de fonctionnaires, soucieux, avant tout, de bien servir notre Pays.

Discours de M. TEITGEN, Vice-Président du Conseil des Ministres, chargé de la Réforme Administrative

Monsieur le Président,
Messieurs,

Permettez-moi, d'abord, de vous remercier de votre accueil ; il me touche profondément.

Permettez-moi aussi de remercier M. le Ministre des Travaux Publics, votre Ministre de tutelle, votre représentant passionné au Conseil du Gouvernement, de la satisfaction qu'il me procure en m'autorisant à présider, en ses lieu et place, ce repas et cette cérémonie.

A coup sûr, votre Corps est digne d'admiration, de respect et de gratitude, parce qu'il a fourni, dans le passé, à l'Etat, tant de grands serviteurs, tant de grands commis que nul ne peut ignorer ses mérites, et parce que, dans le présent, en des temps difficiles, il continue à donner l'exemple : l'exemple de la conscience professionnelle, du travail bien fait et sérieusement fait, du dévouement à l'intérêt général, de l'impartialité et de l'objectivité. C'est de tout cela, d'abord, qu'il faut, les uns et les autres, vous remercier.

Puis, je voudrais remercier aussi votre Président de l'allocation que je viens d'entendre, avec l'intérêt que vous devinez. Elle est, en résumé, tout votre Corps, son état d'esprit, son souci d'intérêt général, cette parfaite correction qui vous honore, ce souci, surtout, de faire prévaloir avant tout les intérêts publics, avant les intérêts particuliers.

Vous me permettez, mon cher Président, de vous en remercier, en vous parlant à mon tour très franchement et en essayant de répondre aux questions que, je le suppose, sans point d'interrogation marqué, vous avez tout de même eu l'intention de me poser.

Vous avez abordé — redoutable audace — ce grand, ce vaste sujet de la réforme administrative. Je le connais un peu... et je me félicite de le connaître « un peu » : je pense qu'ils sont peu nombreux dans l'Etat ceux qui peuvent se vanter de le connaître « totalement ». Il

m'intéresse passionnément et c'est pourquoi j'ai pris un très particulier intérêt à votre propos.

Je voudrais dire que, pour qui connaît le sujet, un certain nombre d'observations préalables s'imposent. Et, d'abord, une recommandation : il convient de se défier d'un pessimisme exagéré. L'Administration française n'est pas la plus mauvaise du monde, ni la plus lente, ni la plus tracassière, ni la plus complexe, ni la plus incompétente, ni la moins bien outillée. Il suffit d'être allé se promener un peu à travers le vaste monde, et spécialement dans ces pays neufs qui se prétendent très modernes, pour savoir ce qu'est, en fait, une Administration extrêmement longue, extrêmement complexe, extrêmement loin du public et souvent incompétente, et quand on revient de ces pays si divers, si nombreux, on s'aperçoit que, somme toute et tout bien pesé, malgré toutes nos critiques et tous nos propos amers, l'Administration française reste encore un modèle pour beaucoup de pays, qui, d'ailleurs, quand ils s'en viennent chez nous, n'ont pas de plus grand souci que de s'informer de nos méthodes, pour essayer — ils s'y essaient sans toujours y parvenir ! — de les copier et de les adapter.

Quiconque, mes chers Collègues, a eu le redoutable honneur de négocier au nom de la France une modeste convention internationale avec la République des Etats-Unis d'Amérique sait ce qu'est une Administration extrêmement complexe, extrêmement diffuse, extrêmement longue, extrêmement lente et extrêmement lourde, et s'en revient chez nous assez fier, somme toute, de notre organisation administrative (*Applaudissements*).

J'ajouterai que, s'il faut se défier d'un pessimisme excessif, il faut aussi se défier, en matière de réforme administrative, d'un optimisme exagéré.

Tous les maux de la France ne viennent pas de son système administratif, et lorsque serait réalisée, par un corps d'élite (recruté exclusivement parmi les Ingénieurs des Ponts et Chaussées !), une réforme administrative

totale, rationnelle et complète qui remettrait le Ministère des Travaux Publics à sa place, c'est-à-dire la première et, si j'ai bien compris, le Ministère des Finances à sa place selon votre cœur, c'est-à-dire la dernière ! cette réforme accomplie, tous nos problèmes ne seraient pas réglés, toutes nos difficultés ne seraient pas résolues et il resterait encore des soucis et des inquiétudes pour d'autres Ingénieurs des Ponts et Chaussées soucieux de se consacrer à de nouvelles tâches et à de nouvelles angoisses !

Au demeurant, une troisième observation s'impose, et que je livre, Messieurs, à vos méditations : il est des réformes administratives extrêmement utiles et qui, celles-là, seraient probablement d'un grand rendement, mais qui ne sont pas possibles pour l'instant, parce que, contrairement à ce que peut imaginer une opinion mal informée, ces réformes administratives profondes et décisives coûteraient d'abord de l'argent.

L'opinion publique et, hélas ! quelquefois aussi le Parlement ont pris la fâcheuse habitude d'assimiler les réformes administratives et les économies et de ne considérer comme bonne réforme administrative que ce qui, immédiatement, tout de suite, rapporte quelque argent. En vérité, un certain nombre de réformes essentielles nécessiteraient, pour pouvoir être accomplies, une réorganisation, non seulement des méthodes, mais de l'équipement, des moyens, des outillages de l'Administration, une concentration des Services, des constructions, des immeubles, des bureaux, toutes sortes de choses qui coûteraient cher. Puis, elle nécessiterait aussi des enquêtes menées par de très hauts fonctionnaires qui pourraient être détachés de leur Administration ou de leur Corps pendant un certain nombre de mois et qu'il faudrait rétribuer à la mesure des services qu'ils rendraient à l'Etat, ce qui ne serait que justice. Elle nécessiterait aussi, à coup sûr, pour être menée jusqu'à son terme et rendre son plein rendement, une augmentation de certains traitements, une revalorisation générale des rémunérations. peut-être une participation de tous les Corps, sous cette forme immédiatement tangible d'un avantage matériel dans la situation personnelle, à ce mouvement de réforme.

Tout cela supposerait une sorte de plan quinquennal ou décennal d'équipement et de réorganisation de l'Administration française qui aurait, hélas ! cet immense inconvénient de commencer par une dépense. Et tant qu'on ne pourra pas consacrer à la réforme administrative des dépenses dans le présent et dans l'immédiat, en vue d'économies substantielles seulement dans l'avenir, il est un certain nombre de réformes que l'on ne pourra pas aborder. Les temps sont durs, les temps sont difficiles ! Le Gouvernement tout entier est assujéti à l'impératif financier quelquefois immédiat. Hélas ! je dois dire que cette dure nécessité doit freiner pour l'instant un certain nombre de projets.

Ceci dit, il n'en reste pas moins qu'il y a du travail sur la planche, et dès le présent, que beaucoup de choses peuvent être faites, à condition de mener l'effort avec patience et persévérance.

La réforme administrative, Messieurs, ne tiendra pas dans un code, ni dans une loi organique, ni dans quelques décisions. Elle tiendra dans des centaines et, peut-être, des milliers de petites réformes précises, techniques, minutieuses, intelligentes et c'est l'ensemble de ces réformes qui finira par faire ce que l'opinion appelle d'un

grand mot : « La Réforme Administrative » (avec un grand R et un grand A).

Nous nous sommes engagés sur cette voie, modestement — et je crois qu'il faut être modeste : trop de publicité autour de cette réforme administrative ne lui vaudrait que des menaces et des contradictions. Il faut faire, au jour le jour, les tâches quotidiennes et, je le répète, à condition de persévérer dans la même voie, le résultat est au bout de l'effort.

Nous avons commencé et vous avez, mon cher Président, évoqué les inquiétudes et les angoisses qu'avait procurées à votre Corps ce modeste commencement, celui que matérialise le décret du 26 septembre 1953 sur les pouvoirs des Préfets et la déconcentration administrative.

J'avais quelque expérience, ayant essayé, dans les Gouvernements précédents, de faire adopter ce décret et m'étant heurté au mauvais vouloir, dans les Gouvernements précédents, de M. le Ministre des Travaux Publics des Gouvernements précédents !... Cette fois — est-ce la confiance personnelle qu'a pour moi votre Ministre et la confiance personnelle que j'ai pour lui ? — j'ai pu faire adopter ce décret, en lui fournissant tous apaisements en ce qui concerne ses conséquences dans le domaine des Travaux Publics et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Vous vous êtes émus cependant. L'émotion est une bonne chose : elle fait savourer a posteriori la joie qu'on éprouve de voir que cette émotion était inutile ! Et, en effet, Messieurs, il ne pouvait être question, vous le pensez bien, de transférer aux Préfets, pour la décision, les pouvoirs qui, depuis si longtemps, vous appartiennent et que, depuis si longtemps, vous exercez à la satisfaction générale et commune !

Quel est le problème ? Je suis sûr que vous le comprendrez très facilement. On dit, dans le langage courant, qu'il y a des questions techniques et qu'il y a des questions politiques et, pour vous autres, les questions techniques sont seules susceptibles d'être envisagées et considérées ; les questions politiques font partie de ce magma incertain sur lequel vous osez à peine jeter les yeux et vous éprouvez, à leurs seuls considérations, une répulsion instinctive. Pour vous, les routes, les ports, les phares, les balises, les chemins de fer, les transports, la construction, l'aménagement, la modernisation des voies de communication, ce sont de bonnes questions et bien techniques. Il s'agit de savoir faire son métier, il s'agit de savoir construire cette route, redresser ce virage, faire ce pont, calculer non seulement les données industrielles et techniques du problème, mais aussi les données financières et économiques. C'est là votre affaire ; que le Préfet ne s'en mêle point, qu'il fasse donc sa politique ! C'est ce que vous dites avec un peu de mépris.

Vous avez raison, très certainement... à 99 % ! Il reste seulement ceci : il n'y a pas de questions purement politiques. Ce qu'on appelle la politique de M. le Préfet à la tête de son département, c'est moins, croyez-moi, la liste à établir pour les promotions de mérite agricole ou de palmes académiques que la répercussion, dans l'opinion, de toute décision prise quotidiennement par l'Etat et l'Administration. Les questions techniques qui vous préoccupent sont d'abord techniques, mais ce sont aussi des questions humaines, elles ont un aspect psychologique, humain, social, politique au sens noble du mot. Dès lors, il est légitime que le Préfet soit informé et que rien ne puisse se faire, dans le domaine que vous ap-

pelez technique, sans qu'il le sache, si la question dont il s'agit est susceptible d'avoir des répercussions sur l'opinion publique dans son département, sur le moral des populations qu'il a le devoir de gouverner, et sans qu'il puisse mesurer les conséquences que peuvent avoir, en ce qui concerne ses responsabilités, les décisions qui sont prises.

Croyez-moi, en ce qui vous concerne, le problème n'a jamais été posé avec acuité, parce que, en fait, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ont assez de compétence, d'expérience, d'intelligence professionnelle pour savoir très exactement ce qu'ils peuvent faire seuls, sans en référer au Préfet, et ce qui peut avoir des conséquences dans le domaine des responsabilités préfectorales et sur quoi il faut donc consulter le Préfet ou le renseigner.

Mais, permettez-moi de vous dire que les Administrations n'ont pas toutes vos traditions, votre expérience, votre habileté, votre sens de l'équilibre entre ce qui est technique et ce qui est politique, et il est arrivé que, dans des départements, des mesures soient prises par des Directeurs de Services extérieurs sans que le Préfet en ait été informé et qui ont eu, à l'expérience, de très fâcheuses conséquences. C'est la vérité, c'est le fait, et si vous voulez bien vous donner la peine de regarder les choses en face, vous en conviendrez vous-mêmes.

Il était donc nécessaire de recréer, à la tête du département, le pouvoir central dans son unité, en essayant de recomposer, en la personne du Préfet, qui est traditionnellement le haut fonctionnaire chargé de cette mission, l'unité de pouvoir gouvernemental. Il convenait d'instaurer une collaboration confiante entre lui et les Directeurs des Services extérieurs et de rappeler à ces derniers que, pour toute mesure susceptible d'avoir des répercussions dans le domaine des responsabilités propres du Préfet, la décision ne pouvait pas être prise sans que son avis ait été recueilli, sans qu'il ait été tenu compte de ses renseignements, de ses informations, de ses indications. C'est le sens du décret du 26 septembre 1953.

Lorsqu'il s'est agi d'appliquer ce que nous avions dit ensemble, mon cher Ministre, ce dont nous étions convenu a été fidèlement respecté. Vous me permettrez bien de vous dire que j'y étais par avance décidé, parce que je savais que, précisément, ce ne sont pas les matières qui vous sont confiées, les pouvoirs que vous exercez, les décisions que vous sont remises de par les lois et les règlements en vigueur qui, dans le passé, avaient prêté à des malentendus, à des erreurs ou à des confusions, parce que votre personnel, en général, a justement les qualités qu'il faut pour éviter ces heurts fâcheux. Et, par conséquent, la mesure ne vous visait pas directement ; il était facile de l'aménager dans le respect de vos compétences traditionnelles.

Si je n'en avais pas été convaincu par avance, je dois dire que je l'aurais été par ceux des vôtres qui vous ont représenté auprès de moi dans ces Commissions interministérielles, et j'en aperçois un tout près de moi... Comment n'aurais-je pas admiré la solidarité de cet esprit de corps, cette passion à défendre le Corps qu'on représente, cette volonté acharnée de ne sortir du Cabinet du Ministre qu'en ayant remporté une victoire totale, à 101 %, s'il était possible de la remporter ainsi ? (*Applaudissements*). Et comment n'aurais-je pas admiré le talent, l'intelligence, la fermeté et la rigueur des arguments proposés ? En de pareils cas, on a presque envie de passer

de l'autre côté, pour défendre la revendication d'en face, tant, dans le conflit, l'avocat des Travaux Publics est supérieur à celui de l'autre partie ! (*Rires*).

Vos appréhensions sont maintenant apaisées. Vous savez quelles ont été les décisions prises. Vous restez maîtres de la décision technique. Je vous demande simplement, très instamment, pour permettre au Gouvernement de maintenir ce système, qui vous donne, somme toute, entière satisfaction, comme le requérait l'intérêt général (et c'est pour cela que la décision a été prise, ce n'était pas pour vous faire plaisir ! c'était parce qu'elle était d'intérêt public), je vous demande simplement de ne pas abuser de cette victoire facilement remportée et de continuer, dans toute la mesure où vous le pensez nécessaire, à entretenir avec l'Administration préfectorale de bons rapports, à l'informer chaque fois que vous estimez que c'est nécessaire, à attacher la plus grande importance à ses avis, à en référer à votre Ministre en cas de difficultés. C'est le meilleur moyen de faire survivre un régime de coordination dans lequel, finalement, sont sauvegardés, en même temps que vos prérogatives et votre compétence technique, l'intérêt général et public (*Applaudissements*).

Après quoi, mon cher Président, vous avez abordé des sujets périlleux !

Vous me permettrez d'être fidèle à moi-même. Je me sens toujours, je ne sais pourquoi, une vocation toute spéciale à défendre les causes perdues et violemment attaquées et, dès lors, j'essayerai de défendre quelques causes perdues que vous avez violemment attaquées.

Eh oui, je sais bien, la complexité de notre Administration est redoutable. Messieurs, comprenez bien qu'elle tient plus à la complexité des problèmes dans les temps où nous sommes qu'à la volonté de compliquer du Gouvernement. Il est difficile d'imaginer qu'un problème important ne touche pas à la fois aux intérêts dont M. le Ministre des Travaux Publics a la charge et aux intérêts dont M. le Ministre de l'Intérieur est responsable et à ceux qui mettent en cause les intérêts de l'Agriculture et à ceux qui touchent à la compétence du Ministère des Finances et à ceux qui intéressent trois ou quatre autres Ministères.

Le problème Travaux Publics pur, qui peut être résolu au sein même de votre Administration sans aucun concours extérieur, est, à l'heure actuelle, un objet rare... et il faut alors trouver le moyen d'associer à la décision tous les Ministères intéressés, toutes les Administrations en cause.

Je sais très bien que les formules qui, sous la nécessité et d'une façon un peu empirique, ont vu le jour et sont maintenant monnaie commune sont de mauvaises formules. Ces Comités consultatifs de toutes sortes et de toutes espèces, ces Commissions multiples, ces Comités de coordination, ces Conférences qui s'éternisent, tout cela n'est pas bon. Je dois dire que la faiblesse de tous ceux qui, comme moi-même, attaquent ces méthodes est de n'avoir pas encore trouvé le système plus rationnel, plus simple, plus clair et plus rapide et qui permettrait d'associer à la décision les Ministères intéressés et d'obtenir tout de même une décision rapide.

Je reconnais toutefois que, dès maintenant, des réformes importantes sont à faire dans ce domaine. J'ai commencé, je crois, à le faire, puisque j'ai pu supprimer, il y a trois ou quatre mois, une vingtaine de Commissions

consultatives, et j'espère bien en supprimer une trentaine encore dans les mois qui vont venir (*Applaudissements*).

Je ne pense pas que, pour autant, le problème sera entièrement résolu. C'est à tous les échelons qu'il faudrait trouver les formules de coopération et de coordination, et vous savez bien, mon cher Ministre, que c'est à l'échelon même du Gouvernement qu'il faudrait trouver les méthodes et les mécanismes qui permettraient d'obtenir rapidement les décisions dépendant de plusieurs Ministères.

Nous vivons des temps nouveaux et, depuis la fin de la dernière guerre, nous nous sommes affrontés à des difficultés que notre Administration traditionnelle n'avait pas connues. Je crois qu'il faut consentir à quelques tâtonnements, à quelques hésitations et nous accommoder des formules présentes, avec le désir vigoureux d'en changer le plus vite possible, mais tout en reconnaissant que nous n'avons pas encore trouvé, nous, Administration française, le moyen de régler définitivement ces problèmes.

Les contrôles a posteriori sont évidemment beaucoup trop nombreux et je ne pourrais que souscrire, mon cher Président, à ce que vous avez dit à ce sujet. Je voudrais tout de même, pour plaire à Don Quichotte, défendre cette Commission que je condamne, à savoir la Commission départementale des Investissements. Elle est condamnée et, parce qu'elle est condamnée, je vais la défendre. Et elle était encore en vie, je crois que je me joindrais à vous. Mais, comme elle est morte — respect aux morts ! — il est bon que quelqu'un verse un pleur sur son cadavre et je serai ce quelqu'un ! (*Applaudissements*).

A quelles nécessités correspondait cette Commission ? — Je voudrais vous dire ces choses pour que vous compreniez la complexité des problèmes — A ceci, qui tient en peu de mots et je vais raisonner dans le concret, c'est le meilleur moyen de se faire comprendre.

Vous faites un programme annuel de modernisation des routes nationales. Fort bien. Vous n'avez pas beaucoup d'argent. Le programme est difficile à faire ; enfin, vous le faites et M. le Ministre des Travaux Publics l'approuve de sa haute autorité. Le programme est définitif ; donc, les travaux vont avoir lieu dans l'ordre inscrit à ce programme.

Je vais alors vous raconter une petite histoire... Je connais un travail effectué sur une route nationale, à l'intérieur d'une ville gravement sinistrée, qui était, du point de vue des Travaux Publics, de toute utilité et qui, très légitimement, pouvait figurer en priorité absolue sur le programme arrêté par le Ministère. Malheureusement, le travail s'effectuait à une distance minime de cette ville entièrement sinistrée. 2.000 ou 3.000 personnes habitaient depuis des années dans des baraques, des centaines d'enfants et de femmes sous des escaliers, dans des hangars ou dans des greniers. L'Etat se défendait, dans cette ville sinistrée, en expliquant qu'il n'avait pas d'argent : pas d'argent pour reconstruire, pas d'argent pour rebâtir, pas d'argent pour faire des maisons et je pense que c'est là une inquiétude permanente de M. le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Puis, on apprenait que, à quelques centaines de mètres de là, 800 millions étaient consacrés au redressement d'une route nationale !...

De votre point de vue, Messieurs, vous avez raison. Tant de milliards sont affectés aux routes nationales. Ce

travail était prioritaire dans la liste des travaux que vous aviez à accomplir ; il était normal de l'effectuer avec les crédits dont vous disposiez et cela ne changeait rien au problème de la Reconstruction, car, si ce travail n'avait pas eu lieu, c'est une autre rectification qui aurait bénéficié des crédits et, finalement, la Reconstruction n'aurait pas eu un sou de plus, c'est indiscutable. Mais, psychologiquement, socialement, humainement, il y avait une difficulté.

Voulez-vous un autre exemple ? M. le Ministre de l'Éducation Nationale me permettez, malgré son absence, de l'évoquer ! Dans une ville ouvrière de l'Est où sévissait un chômage épouvantable et où des milliers de familles étaient réduites à la misère, on construisait une école primaire somptueuse et d'ailleurs utile et d'ailleurs nécessaire et d'ailleurs indispensable, je le précise bien, dont le coût total devait atteindre 130 ou 140 millions. Le moment était mal choisi. Cette école figurait au programme du Ministère de l'Éducation Nationale, il était légitime de l'inscrire sur ce programme, elle était indispensable et nécessaire, il n'y avait pas de question ; il fallait la faire et, en elle-même, elle ne coûtait pas trop cher. Et si on ne l'avait pas fait là, on aurait dépensé cet argent de l'Éducation Nationale ailleurs. Il reste qu'il était malencontreux de faire à ce moment-là cette dépense ostentatoire dans un pays ravagé de misère et désolé par un chômage affreux.

Voilà le problème. Je ne le résouds pas, je le pose. La Commission départementale des Investissements, c'était une mauvaise solution à ce problème, qui est celui de savoir si, lorsqu'une priorité nationale est faite, du point de vue d'un Ministère, dans la limite des crédits qui lui sont affectés et du point de vue des considérations techniques dont il a le souci et qu'il doit, lui, considérer seulement, il n'y a pas, quelquefois, intérêt à quelques décalages ou à quelques décrochages du point de vue d'autres considérations, qui sont seulement humaines, sociales ou psychologiques, mais dont un Etat digne de ce nom doit tenir compte, car il a non seulement la charge et la sollicitude des problèmes techniques, il doit aussi avoir la charge et le souci des problèmes humains et de ce problème fondamental de la confiance qui est la règle dans toute démocratie organisée.

Je reconnais donc, mon cher Président, que la solution de la Commission départementale des Investissements était une mauvaise solution au problème qui est posé. Mais je ne crois pas qu'en supprimant la Commission départementale des Investissements on ait pour autant supprimé le problème et, puisque vous manifestez un goût tout particulier pour la réforme administrative, je soumetts ce problème à vos réflexions : si vous lui trouvez une bonne solution, soyez sans crainte, je serai heureux de l'accueillir (*Applaudissements*).

Reste mon accusé fondamental : le Ministère des Finances ! Je ne dirai pas tout, car, si chaque Ministre, dans vos agapes fraternelles, parlait comme il parle au Conseil des Ministres, vous éprouveriez trop de satisfactions personnelles ! Je dirai seulement que cette sorte de primauté qu'exerce actuellement — et, souhaitons-le, provisoirement — le Ministre des Finances tient à la primauté, hélas ! dans les temps où nous sommes, des problèmes financiers, ou, si vous le voulez, de l'aspect financier des problèmes.

Vous disiez tout à l'heure, mon cher Président, que la

règle du Ministère des Finances s'exprime comme il suit (c'est une formule qu'il ne conviendrait tout de même pas qu'il inscrive au-dessus de ses portes de la rue de Rivoli !) : « Toute dépense est inutile ». La formule est certainement mauvaise. Une réalité demeure épouvantable : toute dépense doit être payée et c'est parce que toute dépense doit être payée que le Ministère des Finances intervient largement en tout domaine où il y a quelque dépense, et comme toute activité suppose une dépense, nous aboutissons à la conclusion de ce syllogisme regrettable : le Ministère des Finances, en les temps où nous sommes, intervient en effet dans tout domaine.

Le problème dépasse ma compétence au sein du Gouvernement et permettez-moi de vous dire qu'il dépasse aussi la vôtre : c'est celui de la prospérité générale du pays, du redressement de son économie, d'une primauté qui pourrait enfin être accordée aux problèmes économiques sur les problèmes financiers et aux problèmes sociaux et humains et aux problèmes de la Fonction Publique et aux problèmes de toute l'activité française, sur les problèmes purement financiers.

En l'état actuel des choses et pour quelques mois encore — soyons optimistes — le comptable est tout puissant. Souhaitons, tous ensemble, que des temps meilleurs viennent où le comptable serait moins puissant, parce que la comptabilité serait moins exigeante.

Le Ministère des Finances est, d'ailleurs, comme le Ministère des Travaux Publics, plein de finesse et d'habileté. Il a, d'ailleurs, Messieurs, avec vous, cette analogie fondamentale d'être constitué d'une solide Administration et je pense que, s'il y a tant de rivalité entre vous et le Ministère des Finances, c'est que vous êtes deux colosses qui vous mesurez de loin, sachant que vous êtes à peu près à égalité de force !

Le Ministère de la Santé Publique ou le Ministère — je ne veux pas dire de la Reconstruction et de l'Urbanisme — enfin les Ministères qu'on appelle jeunes, que vous appelez jeunes avec ce sourire un peu protecteur, ces Ministères parlent du Ministère des Finances avec plus de respect timide et moins d'assurance belliqueuse ! Vous, vous êtes solides, vous êtes, vous aussi, un Corps, vous avez, vous aussi, une tradition — il paraît qu'on faisait des routes avant même qu'on ne lève des impôts ! je ne sais pas si c'est vrai — vos titres remontent dans la nuit des temps, bien plus loin que ceux des Inspecteurs des Finances ! Seulement, vous les défiez sans trop les redouter, parce que vous savez que vous êtes à peu près à égalité dans l'Etat.

Mais, comme vous, ils sont intelligents et habiles. Et je pense qu'ils redoutaient que, ce soir, quelques attaques soient lancées de leur côté. Pour vous apaiser, ils m'ont chargé de vous annoncer une petite, toute petite bonne nouvelle : le Cabinet de M. le Ministre des Finances a promis très récemment — samedi dernier — que la question de l'utilisation des véhicules automobiles personnels pour les besoins du Service, en ce qui concerne les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, serait réglée, dans les jours qui vont venir, favorablement (*Applaudissements*).

Sous le bénéfice de cette petite bonne nouvelle, je vous demande de continuer à fourbir vos armes, de meubler vos dossiers, mais de ne pas passer à l'insurrection généralisée !...

Sur ce, Monsieur le Président, Messieurs, je voudrais conclure en vous remerciant une fois de plus, au nom du Gouvernement, de l'exemple que vous donnez à toute notre Administration et des vertus civiques fondamentales dont vous faites preuve depuis si longtemps et tous, au service de l'Etat. C'est une grande chose et j'allais dire que c'est la seule qui compte, parce que la réforme administrative, ce n'est qu'un petit aspect du problème de l'Etat.

L'Etat, ce n'est pas seulement une Constitution, des lois, des décrets, des circulaires, des Ministres, des Ministères et des Administrations. Un Etat, ce n'est pas d'abord des règles. Un Etat, une Nation, ce sont d'abord des hommes et l'esprit civique et les vertus civiques fondamentales, le sens du service public et la fidélité aux traditions et la fidélité au service commun et la probité du cœur et de la conscience, ce sont les choses essentielles dont est fait l'Etat. Et comme vous donnez quotidiennement cet exemple, vous devez être remerciés. Remerciez aussi, permettez-moi de vous le dire, de cet esprit de corps que vous maintenez entre vous. C'est cela qui fait votre force et qui mérite le respect.

C'est une grande chose que l'esprit de corps. « Là où il n'y a que le droit et la loi, disait CLAUDEL, il n'y a pas de société ». Il n'y a de société et de corps que là où, au-delà du droit et de la loi, en devant, en dessous, derrière et de côté, il y a ce que vous appelez ici justement la fierté du Corps, l'esprit de ce Corps et ses traditions. C'est votre force et, comme c'est aussi la force de l'Etat, nous devons tous nous en féliciter. (*Vifs applaudissements*).

Tournée du P.C.M. en Scandinavie

On trouvera plus loin, dans le texte du procès-verbal de la réunion tenue le 3 mai 1954 par le Comité du P.C.M., des indications sur l'organisation de la tournée du P.C.M. en Scandinavie, tournée devant comporter deux voyages successifs.

Toutes les questions en suspens se trouvent à peu près réglées ; le programme comprend de nombreuses visites techniques dont l'intérêt s'allie agréablement à une partie touristique attrayante.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Lundi 3 Mai 1954

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le lundi 3 mai 1954, au Ministère des Travaux Publics.

Étaient présents : MM. **Mothe**, Président du P.C.M., **Filippi**, Secrétaire, **Prot**, Trésorier, **Agard**, **Armengaud**, **Arquié**, **Baudet**, **Bonitzer**, **Brunot**, **Cachera**, **Damian**, **Fertin**, **Fischesser**, **Gueydon de Dives**, **Hasson**, **Liffort de Buffévent**, **Proust**, **Renoux**, **Tichoux**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Couteaud**, Vice-Président, **Clermont**, Secrétaire Adjoint, **Cot**, **Delaporte**, **Leroy**, **Rostand** et **Vaillaud**, Membres.

Assistait à la séance : M. **Rama**.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

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

Le Comité adopte sans observations le texte qui lui a été proposé pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 6 avril 1954.

2°) Situation financière.

M. **Prot**, Trésorier, rend compte au Comité qu'en exécution de la décision prise par celui-ci il a acheté, le 12 avril 1954, cinquante obligations 3% de la Caisse Nationale de l'Énergie, pour une somme globale de 645.359 francs.

3°) Publicité dans le Bulletin du P.C.M.

M. **Prot** donne lecture d'une lettre du fermier de la publicité dans le Bulletin du P.C.M., relative à la mention des noms des Entrepreneurs dans les articles relatifs à des travaux. Après en avoir délibéré, le Comité décide de maintenir la décision antérieure de ne pas mentionner ces noms.

4°) Méthode de travail.

Sur la proposition du Président, à la suite du vœu exprimé par l'Assemblée Générale de 1953 sur le travail des Équipes et de l'étude déjà faite par le Comité dans la séance du 5 mai 1953, le Comité décide de désigner parmi ses membres des Camarades chargés de suivre plus spécialement des affaires d'une nature déterminée, qui seront qualifiés de Rapporteurs pour ces affaires.

Il est entendu que l'aide des anciens Chefs d'Équipe sera sollicitée par un Rapporteur, en même temps d'ailleurs que ces derniers pourraient, plus généralement, demander pour des études un

peu importantes l'aide de leurs Camarades compétents en la matière.

Les désignations de Rapporteurs sont les suivantes :

- Statut, Personnel : M. **Wahl** ;
- Attributions générales : M. **Couteaud** ;
- Culture, Enseignement : M. **Wennagel** ;
- Air : M. **Cot** ;
- Reconstruction : M. **Baudet** ;
- Intérieur, Agriculture : M. **Liffort de Buffévent** ;
- Questions Sociales : M. **Gueydon de Dives** ;
- Electricité : M. **Brunot** ;
- Tournées : M. **Leroy**.

Le Comité invite enfin, pour alléger la tâche matérielle du Secrétaire, les Camarades ayant des questions à poser au P.C.M. à le faire, dans la mesure du possible, par l'intermédiaire de leurs Délégués de Groupe.

5°) Tournée en Scandinavie.

M. **Delayre** signale que, par décisions des 10 et 29 avril 1954, M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce, d'une part et M. le Ministre des Travaux Publics, d'autre part, ont autorisé les Ingénieurs des Mines et les Ingénieurs des Ponts et Chaussées à prendre part à la tournée en Scandinavie, la durée de l'absence non imputable sur le congé annuel étant limitée à quinze jours.

La tournée comportera deux voyages groupant ensemble 102 personnes :

- premier voyage, du 13 juin au 4 juillet, 51 personnes ;
- deuxième voyage, du 4 au 25 juillet, 51 personnes.

Voyage en chemin de fer entre Paris et la frontière Germano-Danoise ; en autocars au-delà de celle-ci, via Copenhague, Stockholm et Oslo.

Les visites techniques que les Camarades auront à faire sont :

- Pont de Lillebelt (exposé sur les fondations au Danemark) ;
- Ferry Nyborg-Korsør ;
- Chantier routier à Roskilde ;
- Port de Copenhague ; exposé sur la nouvelle

liaison par tunnel sous-marin entre Copenhague et Malmö ;

- Ferry Helsingor Ålsinborg ;
- Autoroute Malmö-Lund ;
- Canal Gota à Norrköping ;
- Stockholm : Port, réalisations urbanistiques, travaux de construction d'un métropolitain, présentation de films techniques ;
- Pont en construction de Finjlsfarjå ;
- Usines de Asen à Västeraås ;
- Mine de cuivre à Falen ;
- Installations hydro-électriques à Vinstra ;
- Fjord de Geiranger ;
- Ferrys Balestrand-Grinde et Kanpanger-Gudvangen ;
- Travaux routiers Norhemsund-Tøkejelet ;
- Ferry Kvandal-Kinsarvick ;
- Installations hydro-électriques et usines de la Société Asturienne de Mines et de la Société Norvégienne de l'Azote ;
- Port d'Oslo ;
- Cimenteries d'Aalborg.

Les questions restant à régler concernent le logement pour le deuxième voyage, l'obtention de devises et les trajets en chemin de fer.

6°) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

a) Le Président annonce que l'arrêté d'application du décret du 16 novembre 1953 est enfin signé et doit paraître au Journal Officiel dans les moindres délais (1).

b) Le Président indique que l'Administration, après signature de cet arrêté, va accélérer l'examen des propositions faites par le P.C.M. au mois de janvier 1954, en vue de l'amélioration de la situation des Ingénieurs en Chef.

c) Après examen des observations présentées notamment par MM. **Arquié** et **Bonitzer** sur le projet de décret portant création de la Commission Administrative Paritaire, le Comité arrête le texte de ce projet et décide de le soumettre sans délai à l'Administration.

(1) Cet arrêté, daté du 24 avril, a été publié au *Journal Officiel* des lundi 3 et mardi 4 mai 1954.

7°) Utilisation des voitures personnelles pour les besoins du Service.

Le Président signale que, contrairement aux espoirs qui s'étaient manifestés le mois dernier, aucun fait nouveau ne s'est produit à ce sujet. Plusieurs Membres du Comité manifestent leur étonnement et demandent à M. **Mothe** d'intervenir de façon pressante auprès de l'Administration des Finances, en liaison avec l'Administration Centrale du Ministère des Travaux Publics.

8°) Tableaux d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 1951, 1952 et 1953.

Le Président indique que, si un règlement de cette affaire pouvait être espéré le mois dernier, il subsiste d'importantes difficultés et il ne semble pas encore possible de retirer les recours déposés en Conseil d'Etat. Le Comité demande que soit bâchée, dans ces conditions, la préparation du mémoire demandé au P.C.M.

9°) Questions diverses.

a) Le règlementation des cumuls fait l'objet d'un examen au cours duquel est notamment évoqué le passage correspondant du dernier rapport du Comité Central d'Enquête sur le coût et le rendement des Services Publics.

b) Le Comité prend connaissance des efforts faits en vain jusqu'à ce jour pour prévenir tout préjudice de carrière aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines des Promotions de l'X 1938 à 1943 et demande à son Président d'intervenir à nouveau à ce sujet, notamment auprès de la S.A.X.

c) M. **Cachera** donne un bref résumé des travaux du Comité Technique Paritaire de l'Administration Générale et du Personnel, en vue desquels le Comité du P.C.M. avait, dans sa dernière réunion, désigné MM. **Loriferne** et **Filippi** pour le représenter, sur le projet de décret instituant un Cadre du Contrôle Commercial des Transports, dont les emplois seraient momentanément tenus par les Inspecteurs Principaux et Contrôleurs Généraux des Transports et, à plus longue échéance, par des Ingénieurs Ordinaires et Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées.

La séance est levée à 17 heures 30, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le mercredi 2 juin 1954 à 14 h. 30.

Le Secrétaire,

P. **Filippi**.

Le Président,

P. **Mothe**.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU SOUS-COMITÉ

1° Section " PONTES ET CHAUSSÉES "

Séance du Lundi 3 Mai 1954

Le Sous-Comité de la Section Pontes et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le lundi 3 mai 1954, au Ministère des Travaux Publics.

Étaient présents : MM. **Mothe**, Président du Sous-Comité, **Filippi**, Secrétaire, **Agard**, **Armen-gaud**, **Arquié**, **Baudet**, **Bonitzer**, **Brunot**, **Cachera**, **Fertin**, **Gueydon de Dives**, **Hasson**, **Liffort de Buf-févent**, **Renoux**, **Tichoux**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Couteaud**, Vice-Prési-dent, **Cot**, **Delaporte**, **Leroy** et **Prot** Membres.

Assistait à la séance : M. **Rama**.

La séance est ouverte à 17 heures 30.

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

Le Sous-Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès verbal de la séance tenue le mardi 6 avril 1954.

2°) Loi du 29 septembre 1948.

M. **Mothe** fait connaître que, lors d'une récente réunion de la Commission des Activités Acces-soires, a été évoquée la question d'une révision de la répartition entre les différents fonctionnai-res intéressés des indemnités allouées au titre de la loi de 1948. Le Sous-Comité est d'avis d'atten-dre d'être saisi de propositions précises à ce sujet.

3°) Création d'un Ordre des Ingénieurs-Conseils.

M. **Cachera** signale la proposition de loi tendant à créer un Ordre des Ingénieurs-Conseils. Il se demande si les Ingénieurs des Pontes et Chaussées ne devraient pas pouvoir en faire partie, par ana-logie avec les Médecins et Architectes fonction-naires, pour lesquels cette qualité ne fait pas obstacle à leur appartenance à leurs Ordres res-pectifs.

La séance est levée à 17 heures 45, étant en-tendu que la prochaine réunion du Sous-Comité des Pontes et Chaussées aura lieu le mercredi 2 juin 1954, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,
P. **Filippi**.

Le Président,
P. **Mothe**.

2° Section " MINES "

Séance du Mercredi 21 Avril

Réuni le 21 avril 1954, le Sous-Comité de la Section Mines du P.C.M. a renouvelé son Bureau.

La composition de celui-ci devient la suivante :

- Président : M. **Fischesser** ;
- Vice-Président : M. **Damian** ;
- Secrétaire : M. **Proust**.

Le Secrétaire,
J. N. **Proust**.

ACTIVITÉ DES GROUPES

GRUPE DU MANS

Procès-Verbal de la Réunion du 22 Mai 1954

Les Ingénieurs du Groupe du Mans ont été ac-cueillis le 22 mai 1954 dans le Département des Côtes-du-Nord.

Étaient présents :

MM. **Aubriot**, **Ballade**, **Bastard**, **Bideau**, **Blaise**, **Chatellier**, **Delaunay**, **Fertin**, **Fromentin**, **Galard**, **Gauthier**, **Marchais**, **Piraud**, **Raoul**, **Siegfried**.

Six dames avaient effectué le déplacement.

Après un exposé de M. **Galard**, les Ingénieurs

ont visité le Pont Canada à Tréguier.

Une réunion s'est tenue ensuite à la Mairie de Tréguier. M. **Fertin**, Délégué du Groupe du Mans, a mis les Ingénieurs au courant des différentes questions examinées lors des toutes dernières séances du Comité du P.C.M.

Les Ingénieurs ont exprimé leur vif mécontentement au sujet des frais d'utilisation des voitures personnelles. Le régime actuel dure depuis

bientôt un an, sans que même la possibilité d'aboutir puisse être encore envisagée. De l'avis unanime, il est à craindre que l'irritation générale ne s'accroisse chaque jour et n'entraîne en fin de compte les fonctionnaires intéressés à une attitude qui pourrait paraître excessive, bien qu'elle soit justifiée par les atteroiements actuels. Le Groupe du Mans, dès maintenant, décide qu'une

position ferme doit être adoptée en accord avec les Ingénieurs T.P.E.

La séance de travail close, les Ingénieurs se sont rendus à Port-Blanc pour y déjeuner.

L'après-midi la tournée s'est poursuivie à Lezardieux et à l'île de Bréhat.

Le Délégué de Groupe,
J. Fertin.

Centre d'Etudes Supérieures de la Sidérurgie

Le Centre d'Etudes Supérieures de la Sidérurgie, 17, avenue Serpenoise à Metz, administrativement rattaché au Centre de Recherches de la Sidérurgie, admettrait avec empressement de jeunes Ingénieurs des Ponts et Chaussées à suivre les stages d'études qui y sont organisés essentiellement à l'intention des Ingénieurs de l'industrie sidérurgique.

Dans le cadre de la formation générale des Ingénieurs et dans l'intérêt d'un Service qui, gros utilisateur de produits sidérurgiques, trouverait avantage à posséder dans son sein quelques Camarades ayant une connaissance plus approfondie de cette catégorie de matériau, l'Administration supérieure et le P.C.M. estiment, d'un commun accord, qu'il serait extrêmement opportun de profiter dès l'année scolaire 1954-55 des possibilités ainsi offertes, en envoyant en stage un jeune Ingénieur ordinaire ayant déjà deux ou trois ans d'expérience du métier.

La durée des études est d'un an ; le programme d'ensemble, qui serait spécialement assoupli en faveur des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, comprend des conférences, des travaux pratiques, des visites d'usines et d'installations diverses (centrales thermiques, laboratoires, etc...), enfin des stages en France et à l'étranger.

Les élèves sont logés pendant toute la durée du stage par les soins du Centre, en célibataire ou

avec leur famille. Ils continuent, en outre, à percevoir de leur employeur leur traitement habituel. Enfin, en vertu d'arrangements qui seraient applicables au Service des Ponts et Chaussées, les frais de scolarité ne sont pas supportés par les stagiaires.

Les Ingénieurs qui seraient intéressés par un tel stage sont priés de demander tous renseignements :

1° soit à l'Administration Centrale (1^{er} Bureau du Personnel),

2° soit, de préférence, au Centre lui-même ; il est conseillé, dans ce cas, de se mettre en rapports avec notre Camarade **Bringer**, Ingénieur en Chef à Metz (10, rue de l'Esplanade, téléph. 68-34-96), qui se fera en outre un plaisir de contacter les éventuels candidats au cours de l'un de ses voyages à Paris.

*
**

En reproduisant cet avis déjà inséré dans le N° de Mars 1954 du Bulletin du P.C.M., l'attention des Camarades est instamment appelée sur l'intérêt très grand que l'Administration Supérieure attache à ce qu'un tel stage soit effectué par un Ingénieur des Ponts et Chaussées dès l'année scolaire 1954-55.

Association Internationale des distributions d'eau

Les rapports du Congrès de Paris (1952) de l'Association Internationale des Distributions d'eau viennent de paraître. Rappelons que les sujets traités lors de ce congrès étaient les suivants :

I. — Fixation des normes pour l'expression des résultats physiques et bactériologiques des examens de l'eau destinée à l'alimentation.

II. — Réalimentation artificielle des nappes.

III. — Traitement des eaux avant filtration.

IV. — Adoucissement des eaux dures.

V. — Surveillance des réseaux d'adduction et de distribution, contrôle des débits, contrôle des pressions, recherches des fuites, etc.

VI. — Protection des réseaux contre la corro-

sion (recherche et élimination des causes provoquant cette dernière).

VII. — Présence des « algues » dans les eaux utilisées pour l'alimentation (barrages-réservoirs, bassins filtrants, puits et forages, etc.). Causes de leur production et de leur multiplication. Moyens mis en œuvre pour remédier à leurs inconvénients éventuels.

VIII. — Vérification expérimentale des coefficients entrant dans les différentes formules utilisées pour le calcul des conduites.

IX. — Calcul des réseaux maillés ; étude et discussion des progrès récemment apportés dans ce calcul.

X. — Protection des eaux de surface contre les pollutions extérieures.

a) Aspect légal et juridique de la question.

b) Aspect technique de la question.

Les trois communications suivantes ont été également présentées au Congrès par les Commissions techniques :

A. — Nomenclature technique.

B. — Mesures légales prises en vue du développement des distributions d'eau dans les communes rurales.

C. — Filtres rapides.

Chaque question fait l'objet d'un rapport général qui fait la synthèse des rapports nationaux présentés par les rapporteurs d'un certain nombre de pays. Deux langues seulement sont employées au cours de l'ouvrage : le français et l'anglais.

La collection complète des rapports ainsi que les discussions auxquelles ils ont donné lieu, forme un volume de 1.292 pages, accompagné de planches en annexe. Il est en vente à l'A.I.D.E., 9, rue de Phalsbourg, Paris-17° au prix de 4.500 fr. (broché) ou 5.000 fr. (relié). Franco.

Le prochain congrès de l'A.I.D.E. aura lieu à Londres à partir du 18 juillet 1955. Il sera accompagné d'une exposition internationale qui, pour la première fois au monde, rassemblera les fabricants de matériel de distribution d'eau.

BIBLIOGRAPHIE

COMMENTAIRE DES CLAUSES ET CONDITIONS GÉNÉRALES DES MARCHÉS DE TRAVAUX DE BÂTIMENTS DU M.R.L. ET DES A.S.R. — Editions du Moniteur des Travaux Publics, 32, rue Le Peletier, Paris (9°). — L'exemplaire 1.875 francs. Franco, 1.950 francs. C.C.P. 703-13 (Paris).

Le présent ouvrage réunit la documentation la plus complète relative aux marchés de travaux de bâtiment du Ministère de la Reconstruction et du Logement et des Associations syndicales de Reconstruction.

La première partie groupe les Commentaires du « Cahier des clauses et conditions générales des travaux du M.R.L. » et du « Cahier des clauses spéciales des travaux des A.S.R. », commentaires rédigés d'une façon précise et pratique, article par article. Elle comporte également une importante annexe sur les Index-Reconstruction (bases d'établissement des Index, procédés de révision des prix).

La deuxième partie groupe les Textes officiels (tous les documents de base relatifs à la passation des marchés du M.R.L. et des A.S.R. ; les décrets et instructions sur les marchés de l'Etat ; les circulaires d'applications du M.R.L.), classés comme suit :

- ceux communs aux travaux du M.R.L. et des A.S.R.
- ceux relatifs aux travaux du M.R.L.,
- ceux relatifs aux travaux des A.S.R.

Les textes officiels reproduits tiennent compte de toutes les modifications qui leur ont été apportées à la suite du décret du 11 mai 1953 sur le règlement des marchés de l'Etat et des Etablissements publics nationaux non soumis aux lois et usages du commerce (notamment par l'arrêté M.R.L. du 28 octobre 1953 et la circulaire M. R.L. du 9 novembre 1953) ; il en est de même, bien entendu, des Commentaires.

Ces modifications ont été reportées sur les textes publiés par le présent ouvrage qui constitue ainsi une codification de la réglementation en vigueur. Ajoutons qu'une partie de la documentation reproduite n'avait pas encore été éditée à ce jour.

Cet ouvrage, tant par le Commentaire que par la réunion et la codification d'une réglementation éparse, maintes fois modifiée, rendra les plus grands services, non seulement à ceux qui s'intéressent directement aux travaux du M.R.L. et des Groupements de Reconstruction, mais également à ceux dont les travaux relèvent des marchés de l'Etat et, d'une façon générale, à tous ceux qui ont à rédiger, à interpréter ou à appliquer des Cahiers de charges de travaux.

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

M. David **Ceylon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Mans a été affecté, à compter du 20 avril 1954, dans le département des Ardennes, à l'Arrondissement d'Études et Travaux du Service de la Navigation, en remplacement de M. **Pilon**, qui a reçu une autre affectation (Arrêté du 16 avril 1954. J.O. du 29 avril 1954).

M. Bernard **Pilon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Charleville (Service de la Navigation), a été affecté, à compter du 20 avril 1954, à l'Arrondissement Sud du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Ardennes (Arrêté du 16 avril 1954. J.O. du 29 avril 1954).

M. Charles **Galatoire-Malegarie**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite, Membre de l'Institut, Président-Directeur Général de la Société « Le Carbone Lorraine » a été nommé Membre du Conseil de Perfectionnement de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Colson**, décédé (Arrêté du 17 mai 1954).

M. Pierre **Laffitte**, Ingénieur des Mines a été

mis, pour cinq ans, à compter du 1^{er} mars 1954, en Service détaché comme Directeur du Bureau de Recherches Géologiques, Géophysiques et Minières de la France Métropolitaine (Arrêté du 14 mai 1954. J.O. du 20 mai 1954).

M. André **Mogaray**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Lyon, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef, a été mis à la disposition du Ministère de l'Industrie et du Commerce, comme Chef du Service Spécial des Dépôts d'Hydrocarbures, à compter du 16 mai 1954 (Arrêté du 10 mai 1954. J.O. du 21 mai 1954).

M. Luc **Legrand**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Briançon, a été affecté, à compter du 1^{er} juin 1954, au Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du département de l'Eure (Arrêté du 11 mai 1954. J.O. du 21 mai 1954).

La démission de M. Jean **Chenevier**, Ingénieur en Chef des Mines, a été acceptée à compter du 1^{er} juillet 1954 (Arrêté du 11 mai 1954. J.O. du 21 mai 1954).

NAISSANCE.

Notre Camarade Raphaël **Aris**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Alger, fait part de la naissance, à Alger, le 10 mai 1954, de sa fille **Fabienne**.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

MARIAGES.

Notre Camarade Jean-Claude **Thorel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Marseille, fait part de son mariage avec Mademoiselle Madeleine **Arbus**. La bénédiction nuptiale a été donnée en l'Église de Letteguives, le 21 avril 1954, dans la plus stricte intimité.

Notre Camarade Jean du **Rouchet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Dakar, fait part du mariage de M. Jean du **Rouchet**, son Fils, Ingénieur Géologue à la S.E.R.E.P.T., avec Mademoiselle Rosette **Ramis**, à Gabès, le 15 mars 1954.

Notre Camarade Henri **Hupner**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, à la Direction de l'Électricité, à Paris, fait part du mariage de sa Fille **Geneviève** avec M. Bernard **Garnier**. Ce mariage a été célébré à Paris le 5 mai 1954.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

DÉCÈS.

Notre Camarade Pierre **Favier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Saint-Etienne, fait part de la mort de Madame Veuve A. **Favier**, sa Mère, décédée le 27 avril 1954 à Pont-de-Beauvoisin (Isère).

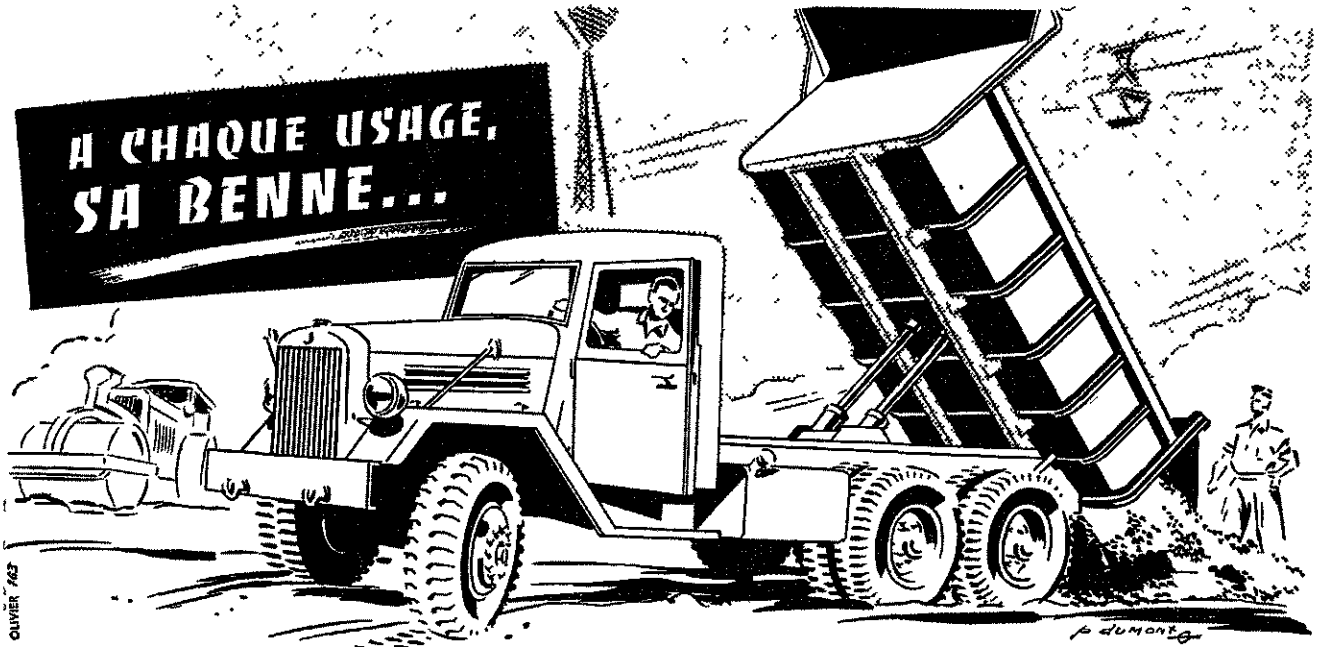
Notre Camarade Gilbert **Dreyfuss**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nancy, fait part de la mort de son Père, décédé à Nancy le 11 mai 1954.

Madame **Zaepfel** fait part de la mort de son Mari, notre Camarade Pierre-Louis **Zaepfel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite à Barsur-Aube, où il est décédé le 17 mai 1954 et où ont eu lieu les obsèques le 20 du même mois.

Madame **Weill** fait part de la mort de son Mari, notre Camarade Henri L. **Weill**, Ingénieur Général des Mines, Président du Bureau Minier Guyanais, décédé le 17 mai 1954 à Paris.

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

A CHAQUE USAGE,
SA BENNE...



LES BENNES

PILLOT

145 Bd de Valmy, COLOMBES (Seine) - CHA. 38.20

DE NUIT

Plots "CATSEYES" à Nettoyage Automatique

PANNEAUX
LUXARMUR



SUREAU & C^{ie} NICE

PALAIS DE L'INDUSTRIE TÉLÉPHONES 822-97 - 833-98
AGRÉÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS SOUS LE N° 8

TOUTE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE & URBAINE

PANNEAUX ARMUR
Résistants aux chocs
Inaltérables aux intempéries

NOMBREUSES RÉFÉRENCES AUPRÈS DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSÉES

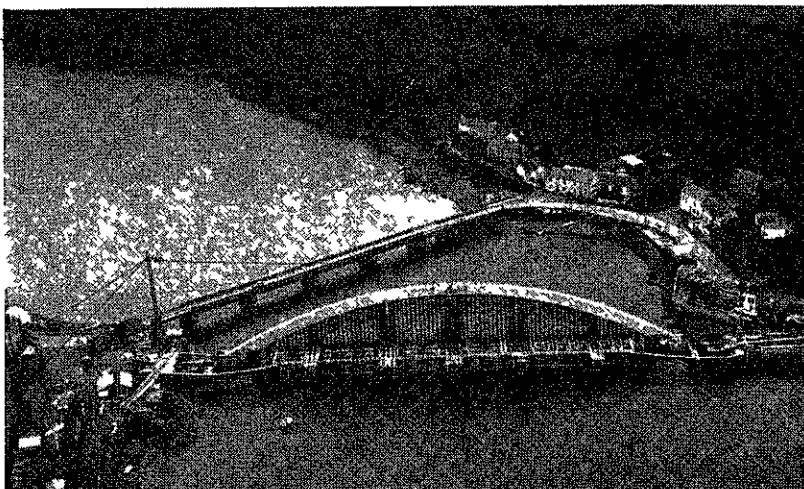
PONT DE TRÉGUIER



Ouverture : 153 mètres



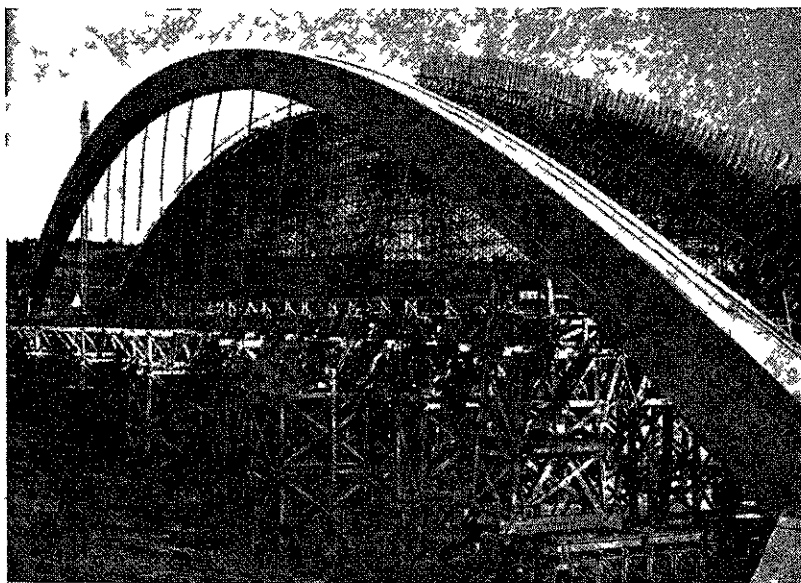
Pont et Chaussées
des Côtes-du-Nord.



Exécution de l'arc aval
Mai 1953

CONSTRUCTIONS EDMOND COIGNET

9 à 13, avenue Myron T. Herrick - PARIS-VIII^e - ELY. 98.63 à 66
ELY. 67.41 à 44



PONT DE TRÉGUIER



Arc aval décintré

Ripage du cintre pour
l'exécution du 2^e arc



Juillet 1953