

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 25.33

PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV^e

Téléphone : LECourbe 27.19

SOMMAIRE

La page du Trésorier	2	Composition du Comité d'Administration du P.C.M.	17
Banquet Annuel du P.C.M.	3	Composition des Sous-Comités du P.C.M.	18
Discours de M. Durand-Dubief	3	Composition des Groupes d'Etudes du P.C.M.	18
Discours de M. le Ministre Robert Buron	6	Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées : Assemblée Générale du 10 Mars 1960....	19
Une expérience nouvelle à l'E.N.P.C. : l'examen avant les cours	11	Mutations dans le Personnel	20
Ecole des Mines de Nancy : Ce que les Elèves pensent de leur Ecole	12	Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines : Compte-rendu de l'Assemblée Générale du 10 Mars 1960	22
Les Annales des Mines d'Avril 1960	14	Liste des Adhérents de l'Amicale	23
Bibliographie	14		
Procès-Verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du Vendredi 1 ^{er} Avril	15		

OFFRE DE POSTE

Un Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ou un Ingénieur des Ponts et Chaussées déjà ancien et ayant une grande expérience est demandé pour diriger à Saint-Louis (Sénégal) la **Mission d'aménagement du Fleuve Sénégal**. Cette Mission est chargée de l'ensemble des études et travaux nécessaires pour assurer le

développement économique et social d'une vallée qui s'étend sur 2.000 kms. La Mission s'occupe de tous les aspects du problème, qu'ils soient techniques, économiques ou humains. Pour tous renseignements, s'adresser à M. Pierre **Merlin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées - B.P. 2050 Dakar.

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)

LA PAGE DU TRÉSORIER

Cotisations P.C.M. pour l'Exercice 1960

Les taux des cotisations du P.C.M. pour l'Exercice 1960 ont été fixés par le Comité dans sa séance du 27 novembre 1959.⁽¹⁾

En activité	}	Ingénieur Général	25 NF		
		Ingénieur en Chef	25 NF		
		Ingénieur	15 NF		
		Ingénieur Elève	0		
En service détaché	}	Tous grades	10 NF		
				Hors cadres	
				En disponibilité	
Démissionnaire					
En retraite		Tous grades	5 NF		

Le versement de la cotisation est exigible dans le premier trimestre de l'Exercice en cours (Article 15 du Règlement intérieur) ⁽²⁾.

Pour plus de simplicité, vous pouvez verser immédiatement à titre d'acompte sur vos cotisations prochaines, une somme égale A CINQ FOIS VOTRE COTISATION ANNUELLE actuelle et vous serez ainsi tranquille pour cinq ans, à moins, évidemment, que vous ne changiez de grade entre temps.

(1) Ces taux concernent exclusivement les cotisations du P.C.M. ; ils ne comprennent pas, notamment, la cotisation de 2 NF par an pour le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; à la demande de ce Syndicat, cette cotisation peut cependant être versée au P.C.M.

(2) Libellez toujours vos chèques bancaires et postaux à l'adresse impersonnelle

" Association du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères — PARIS-7° "

Le N° du Compte de Chèques Postaux du P.C.M. est PARIS 508.39

BANQUET du P.C.M. du 10 MARS 1960

Discours de M. DURAND-DUBIEF, Président du P.C.M.

Je veux tout d'abord présenter mes remerciements aux nombreuses et éminentes personnalités qui ont bien voulu accepter ce soir notre invitation et qui témoignent ainsi de l'intérêt qu'elles portent à nos Corps d'Ingénieurs.

Je m'excuse de ne pas les saluer toutes individuellement, pour ne pas trop allonger mon discours. Je tiens cependant à marquer la présence, à laquelle nous sommes très sensibles, de M. Marcel **Pellenc**, Rapporteur Général de la Commission des Finances du Sénat et de notre Camarade Pierre **Couture**, Administrateur Général délégué du Gouvernement au Commissariat à l'Energie Atomique.

Je remercie également M. le Ministre de la Construction et M. le Délégué Ministériel pour la Marine, qui se sont fait représenter ce soir.

Je voudrais dire aussi très simplement à « nos Ministres » M. Robert **Buron**, Ministre des Travaux Publics et des Transports, M. Jean-Marcel **Jeanneney**, Ministre de l'Industrie, combien nous leur sommes reconnaissants d'avoir bien voulu accepter la présidence traditionnelle de ce banquet, servitude qui s'ajoute à tant d'autres charges, mais témoignage précieux de leur estime et de leur bienveillance à notre égard.

**

L'an dernier, mon prédécesseur vous remerciait, Monsieur le Ministre des Travaux Publics, de la sortie récente du statut des Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées, qui suivait, après d'assez longues années, celui des Ingénieurs du Corps des Mines. Il convenait d'en tirer les conséquences. Sous votre dynamique impulsion, notre Administration — et particulièrement notre Directeur du Personnel, M. l'Ingénieur Général **Spinetta** — s'y est employée avec une ardeur à laquelle je tiens à rendre hommage ; elle a fait de notre statut l'élément moteur d'une réforme de structure des services extérieurs des Ponts et Chaussées, qui intéresse l'ensemble du personnel placé sous nos ordres et doit donner aux services une plus grande efficacité pour remplir des tâches toujours plus importantes avec des moyens rénovés. L'accueil très favorable que cette réforme a rencontré auprès des Administrations financières, puis du Parlement, montre qu'elle intervient à un moment opportun et qu'il convient d'en tirer tout le parti possible, dans une vue très large de l'intérêt supérieur du pays.

Nos Camarades Mineurs ont déjà donné l'exemple, par la réorganisation des circonscriptions minéralogiques, allant dans le sens d'une homogénéisation des structures administratives locales.

Pour les Services des Ponts et Chaussées, la question apparaît sous un jour plus complexe. Certes, la haute formation de nos Corps conduit à retenir les mêmes principes de base, consistant en une déconcentration poussée des pouvoirs de décision et en une large polyvalence des attributions. Mais des problèmes délicats doivent être résolus pour concilier des aspects qui paraissent a priori contradictoires tels que l'implantation départementale des services et l'action régionale poursuivie par le Gouvernement ; l'unité de direction administrative nécessaire à une bonne coordination et la spécialisation rendue indispensable par l'évolution des techniques ; l'appartenance fondamentale au Ministère des Travaux Publics et l'utilisation, par de nombreux autres Ministères, des compétences existant dans nos services.

Ces apparentes antinomies trouvent cependant aisément leur résultante si l'on veut se donner la peine de dissiper quelques malentendus, de s'accrocher à quelques principes, à quelques idées de base. Croyez bien, Messieurs les Ministres, qu'en essayant de mettre ces principes en lumière, nous ne cherchons pas à justifier un désir quelconque d'hégémonie de nos Corps, mais que nous sommes essentiellement animés par un profond souci du bien public.

La considération fondamentale nous paraît être l'implantation territoriale des Services des Ponts et Chaussées qui leur permet un contact étroit avec les réalités concrètes, avec la vie quotidienne des populations locales et leur donne un sens particulièrement aigu des besoins, des ressources et des moyens, avec d'incomparables possibilités d'action directe, de présence continue, de contrôle journalier. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que diverses Administrations aient déjà été amenées à faire appel à nos services pour l'exécution de leurs missions locales ; on peut citer à cet égard l'unification des services de voirie, le contrôle des distributions d'énergie électrique et plus récemment l'animation et le contrôle des constructions scolaires, universitaires et sportives. Une telle évolution nous paraît toujours très souhaitable. La multiplication des services locaux propres à chaque Ministère engendre forcément, à des échecs et des degrés divers, des gaspillages de moyens, des pertes d'énergie importantes par frottements aux

limites, et des solutions inadaptées par une vue plus limitée des problèmes. C'est ainsi qu'actuellement, nous souhaiterions voir nos Services prendre une part plus importante dans les tâches d'urbanisme et d'aménagement du territoire confiées au Ministère de la Construction et à l'égard desquels la majorité des Ingénieurs, en particulier les jeunes, marque un intérêt constamment accru. De même nous sommes tout prêts à amplifier le concours que nous apportons au Ministère de l'Agriculture, dans des tâches souvent ingrates qui relèvent de notre compétence en matière de génie civil ; la tâche immense à accomplir pour l'équipement agricole du pays exige le plein emploi de tous les services existants, chacun dans le domaine qui lui est propre.

La souplesse de l'organisation actuelle de nos services autorise à cet égard des formules très diverses suivant les circonstances. N'existe-t-il pas, par exemple, suivant l'importance des tâches locales, tantôt des services spéciaux distincts des services ordinaires — par exemple services maritimes ou services des bases aériennes — tantôt des arrondissements spécialisés au sein d'un même service départemental, tantôt enfin des services complètement fusionnés ? La réorganisation en cours perfectionnera encore les structures actuelles par une implantation interdépartementale et régionale comportant des regroupements techniques et des échelons spécialisés ; elle se traduira par une présence locale plus effective des Ingénieurs généraux, chargés d'animer et de coordonner l'action des services. L'intérêt du pays n'est-il pas dès lors que les différents départements ministériels utilisent à plein le potentiel intellectuel, les moyens humains que nos structures rénovées sont capables de mettre à leur disposition pour promouvoir la politique d'action régionale poursuivie par le Gouvernement ?

Une telle évolution ne doit pas, semble-t-il, faire craindre une tendance par trop extensive du Ministère des Travaux Publics. Il convient en effet de faire le partage entre les Administrations centrales et les services extérieurs. Il appartient toujours aux premières de définir dans chaque domaine la politique à suivre et les moyens à employer. Mais il apparaît de bonne administration que différents Ministères puissent faire appel à un même service technique extérieur pour les diverses réalisations qu'ils ont à mener à bien, à animer ou à contrôler.

Cette mise au point permet de dissiper un autre malentendu qui tendrait à isoler le rôle purement technique du Ministère des Travaux Publics et aboutirait à en faire une sorte de Ministère de l'Équipement cantonné dans l'exécution des travaux de génie civil, en laissant à un grand Ministère de l'Économie le soin de définir et d'appliquer la politique des transports. Il ne saurait être question, dans le domaine des transports, comme dans celui de l'énergie, de

distinguer le côté technique des problèmes de leur aspect économique ; cette vérité essentielle doit être affirmée sans ambages.

Ceci reste d'ailleurs vrai à l'échelle des Services. De nos jours, les problèmes qui s'offrent aux Ingénieurs de nos Corps sont nombreux et complexes, et nous ne pouvons leur apporter des solutions satisfaisantes qu'en considérant, en même temps que leur caractère technique, leurs autres aspects, économiques, sociaux, humains. En particulier, du niveau où nous abordons ces problèmes, le côté économique ne peut être dissocié du côté technique. J'hésite, certes, Messieurs les Ministres, devant les éminents économistes que vous êtes, à aborder le sujet de la vocation économique des Ingénieurs de nos Corps. J'y suis cependant incité par cette déclaration de notre Camarade, M. le Commissaire Général Pierre Massé, qui devait être parmi nous ce soir, mais en a été empêché par raison de santé, qui affirmait récemment : « Les servitudes de l'action m'ont fait comprendre que seule l'union étroite de la Technique et de l'Économie pouvait permettre de réaliser de grandes choses. » Cette union étroite, comment serait-elle plus effective, au niveau des réalités concrètes, que par l'unité des personnes ? Autre chose, certes, est l'élaboration des théories économiques — encore que certains de nos anciens s'y soient particulièrement illustrés — mais l'étude économique, à partir de ces théories, des problèmes pratiques d'énergie, de transport, d'investissements, a tout intérêt à être présentée par les Ingénieurs des Services des Ponts et Chaussées ou des Services des Mines intéressés. Il est très souhaitable également que les études économiques propres aux Directions Techniques de nos Ministères soient poursuivies par les Ingénieurs affectés à ces Directions, ce qui ne doit pas faire oublier que les Ingénieurs de nos Corps sont normalement appelés à jouer un grand rôle dans les organismes à vocation plus spécialement économique que requiert le fonctionnement de l'Administration à l'échelon ministériel ou interministériel. L'esprit de synthèse acquis au cours de plusieurs années d'études supérieures, la formation mathématique poussée que requiert nombre de calculs économiques, le sens profond du raisonnable, des incidences sociales et humaines, qu'assure un contact permanent avec le réel ne sont-ils pas des atouts majeurs pour aborder les problèmes économiques avec toute l'efficacité désirable ? Les Ingénieurs de nos Corps n'ont d'ailleurs jamais oublié cet aspect des choses ; et la majorité d'entre eux a réfléchi depuis fort longtemps aux avantages que retire la collectivité de la construction de tel ou tel ouvrage, à l'ordre logique de réalisation des travaux pour atteindre l'optimum des avantages économiques, etc... Il leur a peut-être manqué parfois dans ce domaine — je parle surtout ici pour les Ingénieurs des Ponts — une connaissance suffisante de

certains modes d'expression, qui caractérisent l'économie moderne, ainsi que d'une certaine aisance dans la présentation. Nous avons eu à faire un effort d'adaptation, de rénovation, de rajeunissement des modes de pensée, pour nous forger une conscience économique moderne. Mais ce mouvement est en marche et nos jeunes Camarades s'y engagent résolument : sait-on que de nombreux élèves de l'École des Ponts et de l'École des Mines se sont inscrits à la licence ès-sciences économiques et que certains d'entre eux s'intéressent à la préparation du doctorat, suivant les facilités données par un décret récent ? Ils sauront ainsi être ces hommes d'action qui, parfaitement instruits des mécanismes économiques, seront capables de les faire jouer dans les problèmes de leur ressort au mieux de l'intérêt général.

Oui, nous croyons que **technique** et **économie** participent des mêmes méthodes et doivent être étroitement liées alors que l'on a sans doute trop insisté jusqu'à présent sur une autre liaison, celle des points de vue **économique** et **financier**, qui n'est certes pas à négliger, mais qui parfois conduit à une identification abusive et fâcheuse, on a oublié que l'économie associée au social et à l'humain est le but, la finance comme la technique sont des moyens ; l'économie bien comprise apparaît ainsi comme le lien qui pourra susciter une compréhension toujours plus grande et bien souhaitable entre les techniciens et les financiers.

J'ai évoqué la part de spécialisation que comportera la réorganisation des Services des Ponts et Chaussées. Je voudrais insister à cet égard sur un cas particulier des services spécialisés, qui mérite toute notre attention, celui des services de recherches appliquées. C'est un lieu commun de souligner l'importance de la recherche scientifique et technique dans notre civilisation moderne et le caractère « payant » des dépenses qui y sont consacrées. Nous avons pu, au cours de ces dernières années, constater l'essor considérable de la recherche technique dans le secteur privé et semi-public, il est courant à l'heure actuelle que, dans les grandes affaires industrielles, la recherche absorbe de l'ordre de 5% des Ingénieurs et de 3% du chiffre d'affaires. On ne doit pas trop s'étonner, par ailleurs, que la lourde mécanique de l'État ne suive le mouvement qu'avec retard dans le secteur public. Mais, nous devons être pleinement conscients de la nécessité d'un effort important et soutenu pour que nos organismes de recherches soient capables de faire avancer la technique dans les domaines de notre compétence, leur renforcement en hommes et en moyens suivant un rythme continu constitue une mesure indispensable pour nous permettre de faire face aux tâches nouvelles qui se présentent à nous. Il ne faut pas non plus oublier qu'à son rôle d'avancement de la technique et de développement des connaissances scientifiques, la recherche

associe des fonctions diverses, dont certaines particulièrement importantes comme l'enseignement et l'aide et la coopération à l'étranger, que la recherche appliquée ne peut se développer que si elle s'appuie sur une base solide de recherche fondamentale, que nos Corps doivent enfin permettre à leurs membres, qui ont une vocation scientifique particulière, d'être affectés à des organismes de recherche en dehors de nos Administrations.

Voici de bien vastes horizons pour les perspectives que j'ai essayé de développer devant vous et qui constituent les principales préoccupations de nos Corps à l'heure actuelle, mon prédécesseur vous ayant entretenu l'an dernier de l'aide et de la coopération technique à l'étranger qui est également un problème capital de notre temps. Vous voyez, Messieurs les Ministres, que ces préoccupations tendent à épanouir l'action de nos Corps dans des domaines essentiels pour l'avenir du pays, je ne pense pas qu'on puisse y déceler des marques de repliement sur le passé, de sclérose interne — et cela malgré la malaise que ne manquent pas de susciter les complications, apparemment vaines dans bien des cas, que la tutelle des administrations financières introduit dans le fonctionnement des services ; il y a là un thème traditionnel, d'exploitation facile, sur lequel je me garderai d'insister, souhaitant qu'une bonne volonté réciproque continue à améliorer la mutuelle compréhension des techniciens et des financiers. Je voudrais en revanche souligner que l'orientation actuelle de nos Corps suppose pour l'avenir le maintien d'un recrutement de haute valeur, accompagné d'une formation exceptionnellement poussée. En ce qui concerne le recrutement, je ne vous cacherai pas que nous sommes inquiets pour l'avenir au sujet du Corps des Ponts, qui paraît exercer à l'heure actuelle moins d'attrait sur les jeunes à la sortie de l'École Polytechnique. Vous savez qu'à cet égard — c'est humain — la situation matérielle offerte aux Ingénieurs joue un rôle appréciable et, en particulier, la situation au cours des premières années de la carrière, il faut, Messieurs les Ministres, pour cette raison et dans un souci de justice, faire un effort en faveur de nos jeunes Camarades, et en particulier des Ingénieurs-élèves, nous sommes tout récemment intervenus à ce sujet et l'Assemblée Générale de notre Association, qui s'est tenue cet après-midi, a tenu à insister à nouveau en votant une motion dans le même sens, nous comptons sur votre appui bienveillant pour un aboutissement favorable de nos demandes. Un autre élément est important dans le choix de la carrière, c'est l'assurance pour chacun de pouvoir s'orienter plus tard suivant sa vocation propre, il est certes normal que l'État demande des engagements aux Ingénieurs dont il prend en charge la formation mais une fois ceux-ci remplis, et abstraction faite des impératifs temporaires résultant de graves motifs de

politique nationale, il n'est pas sans danger, pour l'avenir des Corps, d'apporter des restrictions notables aux possibilités statutaires de mise en disponibilité pour les Ingénieurs qui souhaitent exercer dans le secteur privé leur esprit d'entreprise ou qui désirent se spécialiser dans des organismes extérieurs à l'Administration. Aussi avons-nous été heureux, Monsieur le Ministre, des mesures de desserrement que vous avez prises récemment à cet égard pour les Ingénieurs du Corps des Ponts et qui traduisent à nos yeux une évolution très souhaitable.

Avec la valeur du recrutement, j'ai insisté sur la formation très poussée requise par les multiples secteurs de notre compétence et l'évolution rapide des techniques : formation initiale à l'Ecole des Mines et à l'Ecole des Ponts, mais aussi formation complémentaire et spécialisation éventuelle tout au long de la carrière, sous forme de cycles d'études, de stages de perfectionnement, de centres de documentation. Il y a là tout un programme à mettre au point, notamment en ce qui concerne l'Ecole des Ponts qui doit être, pour le Corps des Ponts et Chaussées, le centre de

rayonnement assurant l'influx intellectuel indispensable à l'ensemble des Ingénieurs. Le P.C.M. a l'intention de se pencher sur ces problèmes au cours de la présente année et j'espère que je serai en mesure l'an prochain, à pareille époque, de vous présenter nos suggestions sur les orientations souhaitables dans ce domaine essentiel. Le rôle d'une Association comme la nôtre, qui groupe un grand nombre d'Ingénieurs occupant des postes de responsabilité, n'est-il pas d'exposer aux Pouvoirs Publics les problèmes de conscience que pose, pour l'activité de nos Corps, l'évolution du pays et de l'Administration, afin que ces Pouvoirs aient la possibilité d'en tenir compte — parmi, bien sûr, beaucoup d'autres considérations — pour l'orientation de leur politique à cet égard. C'est dans cet esprit, Messieurs les Ministres, que j'ai essayé de parler ce soir au nom de mes Camarades, et je voudrais vous assurer à nouveau en terminant du sens du service public et du dévouement à l'intérêt supérieur du pays qui animent les Ingénieurs du Corps des Mines et les Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées.

Discours de M. Robert BURON, Ministre des Travaux Publics et des Transports

Mon Cher Collègue,

Messieurs,

La stabilité ministérielle ne va pas sans inconvénients nombreux pour l'intéressé ; ils sont également parfois sérieux pour des Associations comme la vôtre.

J'ai connu, comme vous-mêmes une époque où le Ministre vivait, un cours laps de temps d'ailleurs, en tête-à-tête avec quelques problèmes principaux de son Ministère, et, à son départ, les laissait intacts à son successeur.

Le danger, si je puis dire, de la stabilité ministérielle, c'est qu'il arrive qu'on soit tenté de résoudre les problèmes et vous savez ce qui arrive quand un problème est résolu ; sous ses pas il naît dix problèmes nouveaux auxquels on n'avait jusque là jamais pensé, puisque le premier n'avait jamais été résolu. Ce qui fait la tâche des Ministres stables difficile, attrayante et aussi utile, je le crois, c'est qu'ils peuvent, ayant résolu un problème, en découvrir d'autres, et ont au moins la fierté de penser, contrairement au passé, qu'ils peuvent léguer à leurs successeurs des problèmes nouveaux et d'ailleurs généralement plus difficiles encore à résoudre que ceux dont ils ont défini la solution.

Mais, pour les associations comme la vôtre, le problème est plus redoutable encore : le Président de l'Association repassait comme la « tête de veau » dont je parlais l'an dernier, ses revendications essentielles à un Ministre différent chaque année ; il lui

suffisait de changer, comme je le disais, le persil dans les narines pour que la tête de veau ait encore bon aspect l'année suivante, puisque le Ministre à qui elle était présentée était différent !

L'année dernière, d'un commun accord, M. **Pialoux** et moi-même avions choisi un thème de portée générale et auquel lui, moi et j'ai cru le comprendre, vous aussi, attachions la plus grande valeur. On avait traité un grand problème général on avait relativement peu parlé des légitimes préoccupations de vos Camarades.

Je vois, Monsieur le Président — et je tiens à vous en féliciter — que vous avez pris la seule solution courageuse, celle de la marche en avant, consistant puisque les Ministres restent, à travailler les questions pour pouvoir, sur les mêmes problèmes, proposer des solutions nouvelles chaque année. Si ce n'était que cela, la stabilité ministérielle, je me réjouirais que le P.C.M. soit conduit par cette stabilité à travailler comme vous l'avez fait, avec ardeur, avec l'appui de vos Camarades, à approfondir les problèmes des Corps intéressés, à préciser ce qui peut être votre rôle de demain, parce que, ainsi tournés vers l'avenir, vous êtes sûrs de trouver des idées nouvelles et constructives profitables au Pays.

Messieurs, l'homme politique que je suis se sent un devoir : je m'en excuse mon cher Président, mais l'homme politique, par définition, a le respect des minorités ; je voudrais d'abord dire quelques mots aimables aux Mineurs...

J'ai eu l'impression — peut-être ai-je mal écouté, peut-être une tendance naturelle m'a-t-elle poussé à ne retenir que ce qui visait essentiellement ce dont je suis responsable, c'est-à-dire les Ponts et Chaussées, peut-être une bonne spécialisation des tâches et la présence de mon vieil ami Jean-Marcel **Jeanneney**, avec lequel nous écoutons les cours de M. le Ministre des Finances quand il n'était pas Ministre des Finances et que nous n'étions pas respectivement Ministre des Travaux Publics et Ministre de l'Industrie, peut-être sa présence m'a-t-elle délivré d'un charme chaque fois que vous traitiez les graves problèmes du Corps des Mines, mais j'ai eu, disais-je, l'impression que la balance n'était pas tout à fait égale et, par conséquent, je dois à la courtoisie en même temps qu'à l'amitié que je porte à Jean-Marcel **Jeanneney** de dire à nos amis Mineurs qui sont ici l'intérêt que je porte à leur Corps et à leur formation.

D'ailleurs, comment n'aurais-je pas le plus grand respect des Ingénieurs du Corps des Mines, en apercevant ici quelques vieux amis comme Albert **Denis** ; mon cousin germain Raymond **Chéradame**, qui n'est pas là ce soir, m'a appris depuis bien longtemps bien des choses sur les Ingénieurs des Mines, et puis, j'ai découvert, chez moi, qu'il y avait un Ingénieur des Mines en Mayenne ; cela m'a donné des idées sur ce qu'étaient les Mines : il n'y a pas besoin des mines pour qu'il y ait des Ingénieurs des Mines ; c'est là une différence essentielle entre ce Corps et celui des Ponts et Chaussées !...

Je suis naturellement très heureux de voir ici réunis ce soir ceux qui furent, quelle que soit l'option qu'ils ont choisie, les meilleurs éléments de l'Ecole Polytechnique, celle qui nous donnait à rêver dans notre jeunesse, lorsque je faisais des études bien simples et bien modestes au Lycée Henri IV et que nous étions admis à l'honneur d'aller regarder les tableaux noirs que les tapins avaient prématurément blanchis d'équations qui nous paraissaient insolubles !

En tous cas, si je ne suis pas qualifié pour leur donner des paroles d'encouragement pour leur avenir (mais la présence de leur Ministre constitue, aux yeux des Mineurs le meilleur des encouragements), je tenais à les saluer avant que de répondre à ce qui, bien sûr, concernant les uns et les autres, mais qui, à mes oreilles, sinon dans la bouche du Président, s'est formulé plutôt en termes de Ponts et Chaussées.

Messieurs, un jeune Ingénieur des Ponts et Chaussées, suffisamment jeune encore pour être resté poète m'a tout à l'heure « passé une idée » : il m'a dit « Si vous cherchez un thème, pourquoi ne pas comparer le Corps des Ponts à un palétuvier ! » Je me suis dit que l'idée était bonne et que, si j'étais Ingénieur des Ponts et Chaussées, je voudrais être comparé à un palétuvier ! Puis je me suis demandé pourquoi et j'ai pensé qu'en effet le palétuvier (nous avons, n'est-ce pas mon cher voisin, des connaissances tropicales,

vous et moi, qui nous permettent d'évoquer le palétuvier !), j'ai pensé que le palétuvier avait des racines nombreuses et que, cependant, il cherchait à pousser sa tête au-delà des cimes, et j'ai compris ce qu'était en train de me dire dans un style plus prosaïque M **Durand-Dubief** (il en est à la période où l'on n'est plus poète et où l'on attend de le redevenir avec l'âge) j'ai bien compris son discours en trois points : le premier point, c'étaient les racines, le second point, c'était la tige, et le dernier point c'étaient les sommets que le palétuvier ne pouvait manquer d'atteindre ! Et je dois dire que, comme Ministre des Travaux Publics, j'étais d'accord avec mon jeune poète et avec M. **Durand-Dubief**.

En réalité, en vous écoutant, mon Cher Président, je me souvenais qu'il fut un temps où, quand on disait qu'il fallait amimer ou ranimer l'économie, on donnait des milliards au Ministre des Travaux Publics. En 1932, M. **Chéron** ayant fait dans l'hiver 1931 des économies importantes et qui se chiffraient à 19 milliards de très anciens francs en année pleine, on décida qu'il fallait stimuler l'économie et remit cinq milliards de très anciens francs au Ministre des Travaux Publics. Ah ! la belle époque que celle où le Ministre des Travaux Publics était ainsi chargé de stimuler l'économie et comme je me suis senti palétuvier, mon Cher Président, en songeant à cette époque pendant que vous évoquez, peut-être pour le Ministre des Travaux Publics, mais surtout pour le Corps des Ponts et Chaussées — et, après tout, je ne veux pas les distinguer ce soir —, les tâches multiples qui pourraient vous revenir

Mais bien sûr, la spécialisation, la division des tâches sont venus. L'Energie, cher Jean-Marcel **Jeanneney** a changé de toit. Et puis cela a été, cher Préfet **Hutin**, la construction. Et puis cela a été le Commissariat au Plan, qui prétend, comme le dit M. **Durand-Dubief**, contrôler l'utilisation d'un argent qui, remis à des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, feraient si bien prospérer l'économie. Oh ! je sais bien, les financiers sont habiles pour nous donner le change : ils ont nommé comme Commissaire Général au Plan un Ingénieur des Ponts et Chaussées, mais nous ne nous laissons pas tromper, ni vous ni moi, nous savons que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont des serviteurs si fidèles et si disciplinés de l'Etat, nous savons qu'ils ont si bien enfoncée en eux-mêmes une vocation économique qui ne demande qu'à se développer, que nous craignons — mais tout de même faut-il bien le crandre ? — qu'un Ingénieur des Ponts et Chaussées devenu Commissaire Général au Plan soit plus Commissaire Général au Plan qu'Ingénieur des Ponts et Chaussées. Et nous regrettons l'absence ce soir de M. Pierre **Massé**, qui nous empêche de lui rappeler que le Corps des Ponts et Chaussées d'une part, et le Ministre des Travaux Publics de l'autre, mais ensemble et collaborant, constituent le meil-

leur instrument de la politique d'infrastructure qu'il ne peut manquer de souhaiter.

Messieurs, vous avez raison de vouloir être mêlés à la vie économique profonde du Pays. Je voudrais dire que je ressens quelque chose de ce qu'exprimait **M. Durand-Dubief** en demandant que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées soient « participants à part entière » à l'aménagement du Territoire.

Il est bien certain, tout d'abord, que le développement des voies et moyens de transports constitue une des « clefs » de l'aménagement du Territoire, et que ce serait une gageure que de vouloir développer l'économie d'une région sans accorder la plus grande attention aux problèmes de transports, problèmes qui sont vôtres, qui sont nôtres, dirai-je, au sein bien sûr de l'indispensable coopération entre Services. De ce point de vue déjà, par conséquent, ce que vous demandez, Monsieur le Président, est fort sage et je suis sûr que tous les Ministres ici présents et tous ceux qui les représentent, ne peuvent qu'être d'accord avec vous.

Mais, au-delà bien sûr, il y a d'autres tâches qui attendent les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et qui dépassent — devrais-je dire hélas — les limites de mes propres attributions ; vous en avez très bien donné la raison en disant que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, étant placés avec leurs collaborateurs les Ingénieurs T.P.E. « sur le terrain », à la base en quelque sorte, constituent des éléments indispensables à tout effort en vue d'un aménagement ou d'un équipement d'ensemble sur le plan local ou régional.

Sur ce point, je ne suis pas inquiet, et je pense même que la réforme que nous allons réaliser facilitera votre tâche, si notamment au risque de bousculer quelques habitudes — et je m'en excuse au passage auprès des intéressés, si j'ai demandé aux Ingénieurs Généraux, pour aider à la transformation ou à l'amélioration du rôle des Ponts et Chaussées dans le sens qu'a indiqué **M. Durand-Dubief** tout à l'heure, de se préparer, dans toute la mesure du possible, et demain d'une façon générale, et après-demain d'une façon absolue, à résider en province, c'est parce que je pense que les Ingénieurs Généraux doivent jouer un rôle essentiel de coordination dépassant le cadre des attributions qui sont les leurs au titre du Ministère des Travaux Publics. Il est indispensable que ces fonctionnaires de haut rang, dont la compétence est reconnue, soient présents sur place, parce que, alors, tout naturellement les problèmes évoqués par **M. Durand-Dubief** recevront, au moins partiellement, leur solution ; c'est tout naturellement à eux que les fonctionnaires locaux s'adresseront, voyant en eux des personnalités de valeur, compétentes et capables.

C'est pourquoi mon Cher Président, je suis persuadé que la réforme que nous réalisons ensemble avec, je le sais, l'aide et l'appui de vos Camarades et de vous-même aura pour objet de permettre au palétuvier d'appuyer sa croissance et la montée de sa

sève sur les racines nombreuses et puissantes que vous souhaitez conserver !...

Naturellement, il y a une toute petite difficulté, mais, pour ma part, je ne la considère pas comme telle : c'est que, pour que vous soyez pleinement utilisés — et vous revendiquez, dès le début de votre discours, le plein emploi de vos qualités, il faut que vous vous fassiez désirer. Là, vous avez fait preuve un moment d'une humilité qui nous a beaucoup touchés, ceux d'entre nous qui ne sommes pas Ingénieurs des Mines ou des Ponts et Chaussées : vous nous avez dit que vous aviez tout pour plaire, sauf certaine facilité d'expression, et que, si j'ai bien compris votre discours — vous me permettez de le traduire à ma façon —, si le don du « baratin » vous avait été donné, alors on ne saurait plus rien vous refuser ! Eh bien, Messieurs, je suis tout prêt à vous le prêter !... Et, par conséquent, comptez sur moi pour faire valoir vos mérites auprès des Administrations parallèles et voisines, afin que, sur le plan local, vous receviez le plein emploi de vos qualités que tout le monde sait être grandes.

Sérieusement, je le répète, je l'ai dit l'an dernier et je ne veux pas y revenir, il est vrai que quiconque a vécu vraiment la vie de province — que ce soit au niveau du département ou simplement du canton, sait que le fonctionnaire essentiel pour tout ce qui concerne le modelage de la région, c'est, dans le département, l'Ingénieur des Ponts et Chaussées et, dans le canton, l'Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat, bras séculier du Maire que je suis, ce Maire si fier de posséder, comme Ingénieur des T.P.E. dans sa commune celui qui est sorti premier de la promotion de l'Ecole des Travaux Publics l'an dernier. (Applaudissements).

Je suis sûr que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées peuvent rendre les services que tout le monde sait sur le plan local et régional, qu'ils sont à même de les rendre ; d'ailleurs, cher **M. Hutin**, pour rassurer **M. Durand-Dubief** s'il en était besoin, je ne citerai, parmi tant d'autres, que deux témoignages que vous ne démentirez pas :

Je remettais, il y a quinze jours, la rosette de la Légion d'Honneur à l'Ingénieur en Chef de la Savoie **M. Michaud**, et je crois que la Construction lui doit autant que les Travaux Publics, mais d'ailleurs le Tourisme et le Sport lui doivent encore beaucoup plus que nous deux réunis !

Et j'étais lundi matin, en cachette, à Brest, sur le port, de bonne heure, bien avant l'heure d'ouverture des bureaux des Ponts et Chaussées, et là, j'ai entendu les débardeurs, les ouvriers, tout ce petit peuple qui travaille tôt sur les quais, faire l'éloge de **M. Piquemal**, et je pense que, là aussi, nous apportons la preuve qu'un Ingénieur des Ponts et Chaussées peut être un instrument particulièrement indispensable pour d'autres Ministères.

Par conséquent, je trouve très légitime, mon Cher Président, votre demande, et je crois qu'en réalité c'est une question de mise en œuvre, mais que tout le monde, ou presque, est d'accord pour aboutir en gros à ce que vous souhaitez.

Mais vos racines ne vous suffisent pas, il vous faut des fonctions très larges, et non seulement vous voulez très légitimement le plein emploi de vos qualités, mais vous voulez la pleine compréhension de vos mérites. Vous n'acceptez pas d'être repoussés au rôle d'Ingénieur : cela j'en discuterai peut-être un peu plus. Si je suis entièrement d'accord avec vous sur le premier point, je serai, a priori, enclin à faire deux sortes de réserves sur le second.

D'abord, je ne trouve pas que le métier d'Ingénieur soit un métier si limité. Si je devais plaider la cause de vos Collègues, mon Cher Président, ce n'est pas ainsi que je m'y prendrais, je ne plaiderais pas en disant que n'être que l'instrument d'exécution, c'est être peu de chose si l'on vous refuse la conception économique. Je pense profondément que le métier d'Ingénieur est un grand métier en soi et je ne pense pas qu'il faille accepter le risque de le dévaluer. Aussi bien, appliquerais-je au métier d'Ingénieur, cette définition que le philosophe Jean Grenier donne du couteau : « Le couteau qu'on aiguise ne sait pas ce qu'il coupera, le problème pour lui, c'est d'être prêt à couper. » L'Ingénieur tel que nous le concevons ne doit pas être formé de telle sorte qu'il sache par avance exactement ce qu'il fera, il doit d'abord être prêt à le faire, cela n'est-il pas déjà, en soi, un merveilleux métier ?

Mais j'entends bien ce que vous dites, et je suis d'accord avec vous. Le couteau ne coupe bien que s'il est aiguisé techniquement et s'il est aussi aiguisé économiquement et, pourquoi pas, spirituellement. Bien sûr, mais là aussi — et c'est ma seconde réserve —, je voudrais faire une distinction.

Pour la formation de l'Ingénieur, une qualification économique est indispensable, cela j'en suis, M. le Président **Durand-Dubief**, complètement d'accord avec vous, et je pense qu'un Ingénieur qui n'aurait pas une formation économique suffisante risquerait de devenir bien vite un Ingénieur insuffisant. La conception et l'exécution des grands ouvrages nécessitent, alliées aux qualités techniques indispensables, une compréhension économique du problème, et si je ne me retenais pas de renvoyer la balle ailleurs, je dirais que, dans ce domaine-là, certains architectes gagneraient à prendre quelques leçons d'économie politique.

Par conséquent, je ne chercherai pas, pas plus que vous-même, M. le Président, à séparer l'économique du technique. Bien malin, d'ailleurs, celui qui pourrait en définir la frontière exacte.

Mais, s'il est une qualification économique qui est indispensable aux grands techniciens, il est des pro-

blèmes économiques totalement distincts et qui ne sont pas nécessairement de la compétence de l'Ingénieur en tant que tel, ce qui ne veut pas dire bien entendu que les Ingénieurs — ou du moins certains d'entre eux — ne soient pas au même titre que d'autres capables de les résoudre. Mais si l'Ingénieur doit être économiste pour bien faire sa tâche, il y a une tâche particulière qui est celle des arbitrages économiques, qui nécessite un certain nombre de qualifications assemblées dont la technique peut être un élément, mais où bien d'autres éléments sont nécessaires.

Entre le financier et le technicien, dans le monde moderne, il y a un rôle spécifique pour l'économiste. Nous en parlons avec mon voisin de droite, nous parlons des équipes qui travaillent au développement, à la mise en valeur et à l'aménagement de certaines régions outre mer, dans ces équipes, il faut bien sûr mélanger, ajouter les compétences, faire travailler ensemble et les urbanistes et les Ingénieurs et cette espèce très spéciale qu'on appelle les économistes, dont je n'ose pas parler davantage, car vous avez qualifié mon ami Jean-Marcel **Jeanneney**, qui le mérite, et moi, qui le mérite beaucoup moins, de ce titre d'économiste, je ne pourrais concevoir, par conséquent, qu'il soit tout à fait sans valeur, même s'il ne s'appuie pas, soit sur une technique suffisante comme dans le cas de l'Ingénieur économiste, soit sur une réalité suffisante comme dans le cas du financier économiste.

Oui, réellement, il faut développer la formation économique de nos Ingénieurs, et je suis très frappé de ce que vous disiez, M. le Président, et que j'ai vérifié maintes fois : c'est que, chez les jeunes à l'heure actuelle, notamment à l'École Polytechnique et dans les Ecoles d'application, le souci de la culture économique, de la formation économique, ne cesse de croître, souvent jusqu'à devenir prédominant.

Oh ! nous avons connu, dans notre jeunesse, bien des crises, et nous avons vu naître lorsque les polytechniciens se sont plongés dans les problèmes économiques, ce que l'on appelle aujourd'hui la technocratie, nous avons vu naître la synarchie. C'était le résultat du premier mélange, explosif d'ailleurs, de l'économie et de la technique. Il est normal que technique et économie se marient, il est normal que les jeunes se passionnent pour une telle association ; mais n'oubliez pas que, dans le même temps où, très justement, les Ingénieurs comprennent que leur métier ne peut être accompli pleinement que si l'économie se mêle étroitement à la technique, la vie moderne se complique, les spécialités se multiplient, le rôle de l'économiste proprement dit devient de plus en plus spécifique et qu'en définitive seul l'esprit d'équipe peut permettre d'apporter leur solution aux problèmes posés. C'est en effet, l'esprit d'équipe qui est indispensable dans ce domaine et qui seul peut permettre de réaliser le maximum, les uns prêtant aux autres leur

concours et aucun ne prétendant, même paléuvier, représenter à lui seul l'ensemble des arbres. Mais telle n'est pas, je le sais, votre prétention ; et, finalement, ce à quoi vous aspirez, ce souhait qu'a exprimé tout à l'heure en votre nom le Président **Durand-Dubief**, n'est-ce pas précisément de participer plus pleinement, à la mesure de vos capacités, à cette coopération si indispensable, à cette élaboration en commun de solutions aux multiples problèmes qui nous attendent ? J'en suis, croyez-le, bien persuadé, et ne puis que m'en réjouir.

Vous avez indiqué une troisième préoccupation, et elle est fort noble et fort sympathique, en matière de recherche. Je suis entièrement d'accord avec vous dans ce domaine. Peut-être la tendance, dans ces dernières années, a-t-elle été trop facilement suivie d'opposer la recherche fondamentale à la recherche appliquée. En réalité, après quelques années d'opposition, on s'aperçoit que les différences sont moins grandes qu'on ne le croit, ou plutôt qu'à mi-chemin de la recherche fondamentale et de la recherche appliquée il y a une recherche qui permet et facilite le travail des Ingénieurs et c'est dans celle-là que, j'en suis persuadé, vos Camarades et vous-mêmes pouvez admirablement réussir.

C'est pourquoi, d'ailleurs, j'ai pris les dispositions dont vous parliez tout à l'heure, moi qui ouvre si difficilement les portes de la cage dans laquelle sont retenus les Ingénieurs des Ponts et Chaussées comme les Ingénieurs des T.P.E. et les Adjointes techniques, avare que je suis de ce bien précieux qu'est votre intelligence, avare que j'en suis pour la conserver au service de l'Etat. On m'a fait comprendre qu'en réalité, comme tous les avares, mon avarice nuisait à la gestion de mon avoir et qu'à force de vouloir garder pour moi, l'ensemble des intelligences des Ingénieurs, ceux qui n'étaient pas encore rentrés dans la « cage » hésitaient à y entrer en se convainquant que je voudrais les garder s'ils y entraient. Et l'on m'a dit : « l'avenir est aux corps libéraux, aux corps dans lesquels on entre pour éventuellement en sortir. » J'ai cru comprendre, chers amis de la minorité, que, dans une certaine mesure, les réflexions qui m'étaient faites au Ministère des Travaux Publics visaient peut-être le Corps des Mines, sinon l'Inspection des Finances.

Eh bien j'ai compris vos problèmes... et j'ai entrouvert la porte de la cage. J'autorise maintenant les Ingénieurs à partir dans trois cas :

Premier cas : Lorsque, leur belle jeunesse ayant été consacrée au service de l'Etat, la quarantaine atteinte ils souhaitent orienter leur activité vers d'autres horizons.

Deuxième cas : Lorsque, ayant déjà servi, soit à l'étranger, ou, plus souvent, dans nos territoires d'outre-mer, en Afrique ou en Asie, ils ont gagné à mes yeux, par les services ainsi rendus (je me réfère là à ce que nous disions l'an dernier en matière d'assistan-

ce technique) et par le tribut, parfois fort lourd, ainsi payé à l'Etat, le droit de mener leur vie comme ils l'entendent ; j'autorise d'ailleurs, de la même manière, à partir ceux qui, quelque soit leur âge, sont appelés à servir en assistance technique directe ou indirecte en Algérie, dans la Communauté ou à l'étranger ou appelés par des affaires privées, pour assurer réellement la présence française, tâche primordiale et éminente à la hauteur de votre valeur.

La troisième catégorie, vous le savez, mon cher Président, se relie à mon propos : c'est l'autorisation qui est donnée par principe pour tous ceux qui font de la recherche au sens où nous l'avons évoquée tout à l'heure, car il est indispensable que les meilleurs d'entre-vous puissent se consacrer, s'ils en ont l'occasion, à ce qui est un élément essentiel de l'avenir de notre pays.

Messieurs, je reviens à mon propos du début en terminant, adoptant au fond un mode d'exposition particulièrement logique et que vous avez pu, celui-là, apprendre sur les bancs de l'Ecole Polytechnique ou des Ecoles d'application, inspiré qu'il est par cette figure géométrique qui s'appelle le cercle !...

Vous cherchez à élargir vos préoccupations : cela est essentiel et j'en éprouve un très grand plaisir ; il est également essentiel que vous preniez de plus en plus pleinement conscience — et je sais que vous le faites — de cette vérité absolue que, dans le monde moderne, seul le travail d'équipe permet de résoudre les difficultés. Bien sûr, élargissez votre domaine le plus possible, prenez à bras-le-corps l'économique, ne négligez pas l'esthétique — je tiens à dire à ce sujet combien j'ai été frappé, lors des dernières inaugurations que j'ai présidées, de voir quelle place les soucis d'esthétique tenaient dans vos préoccupations, et notamment, en matière de ponts, combien les ponts que j'inaugurais me paraissaient esthétiquement supérieurs aux ponts qu'ils remplaçaient ; élargissez donc votre domaine le plus possible, mais défiez-vous en permanence de la tentation de remplacer d'autres spécialistes. Il serait trop simple de citer, à la fin de ce repas, la fable des membres et de l'estomac ; aussi bien, ne croyez pas que j'aie l'intention d'arbitrer ni en votre faveur ni à votre détriment les éventuels conflits de l'économiste et de l'Ingénieur. N'y comptez pas, du moins ne me demandez pas cela à moi. Nous sommes quelques-uns ici, peut-être en toute petite minorité, à penser en effet que, s'il y a un conflit parfois entre le financier, l'économiste ou le technicien, il n'appartient qu'à une sorte d'homme d'arbitrer : l'homme politique. Mais ne vous y trompez pas et ne croyez pas que je veuille dresser mon paléuvier à mon tour ! Je n'entends pas forcément par homme politique le politicien, j'entends par homme politique celui qui est justement le spécialiste des idées générales, comme on l'a parfois appelé, celui qui ne prétend pas à la connaissance technique dans le domaine technique,

à la connaissance technique dans le domaine économique, à la connaissance technique dans le domaine financier, mais qui, ayant des attaches suffisantes avec les uns et les autres et des préoccupations humaines, a pour rôle de déterminer les arbitrages parce qu'il faut en définitive que les arbitrages soient déterminés

Messieurs, rien dans tout cela ne doit être tout à fait nouveau pour vous, et peut-être trouverez-vous que les propos que nous avons échangés, M. Durand-Dubief et moi, ont un caractère un peu « définitif ». Chez lui, c'est le propre de la jeunesse et de la formation scientifique que les affirmations un peu tranchées : chez moi, c'est la déformation habituelle aux hommes politiques que de mettre en formules simples et, par conséquent, fausses, les problèmes compliqués de notre époque.

En fait, il n'y a guère de règle immuable, selon laquelle l'économie ce serait ceci, la technique cela, les finances cette autre chose, la politique couronnant le tout. L'homme digne de ce nom n'est pas assimilable au simple technicien, au simple économiste, au simple financier, au simple homme politique. En réalité, et selon les circonstances, c'est un Ingénieur qui sera le meilleur économiste — nous en avons donné des exemples tout à l'heure —, ou c'est un économiste qui prendra des responsabilités dans un domaine technique. Et c'est là que je souhaite que, à l'Ecole Polytechnique, à l'Ecole des Mines et à l'Ecole des Ponts et Chaussées, on s'efforce de faire toujours da-

vantage, de vous des hommes aussi complets que possible afin que votre valeur déborde les cadres qui vous sont assignés et que vous soyez pleinement préparés aux tâches qui vous attendent et à celles que vous serez capables de remplir par votre valeur propre.

Messieurs, renonçons, malgré votre formation mathématique, aux formules trop précises les schémas parfaitement agencés ne correspondent pas, vous le savez, aux réalités humaines. Repensons à la phrase de Paul Valéry « Nous entrons dans l'avenir à reculons », ce qui veut dire très précisément que les visions justes, magnifiques, les perspectives bien ordonnées, satisfaisantes pour le technicien, l'économiste, le financier, l'esthéticien, ou l'homme politique, c'est après qu'on les dégage, quand l'événement est passé.

Vous, votre vie, la nôtre à tous, c'est d'être dans le présent et de bâtir sans esprit de système, mais avec le désir d'affirmer une personnalité sans cesse plus riche, et, grâce à la richesse de cette personnalité, en acceptant sans aucune réticence la collaboration avec ceux qui ont poussé leur formation dans d'autres directions. Les Ingénieurs des Mines et les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, j'en suis certain, continueront à œuvrer pour le bien commun, mieux que jamais, et c'est pourquoi je les remercie d'avoir invité ce soir une fois encore et selon la tradition celui qui a la charge de veiller à ce que le palétuvier se développe dans les meilleures conditions pour l'intérêt général et celui du Pays tout entier.

Une expérience nouvelle à l'E.N.P.C. :

L'examen avant les cours

Cette année a eu lieu à l'Ecole des Ponts et Chaussées une expérience étrange. Le cours de Navigation Intérieure a été professé... après l'examen.

Essayée dans le scepticisme général, cette formule a abouti à un franc succès. Pour quelles raisons ?

✱

Donnons d'abord le détail de l'expérience. Sur les dix-sept leçons professées avant l'examen (plus une visite d'ouvrages) que comportant jusqu'ici le cours de Navigation Intérieure, seize ont été supprimées. Elles ont été remplacées par dix placées après l'interrogation, et par deux études de cas concrets.

Les résultats :

pour l'examen, une difficulté de préparation légèrement accrue (son programme étant resté à peu près inchangé) ;

pour le cours oral, une présentation entièrement re-

nouvelée du sujet plus variée, plus complète, plus nuancée ;

pour le professeur, la satisfaction de s'adresser, sous une forme moins scolaire, à des élèves préparés et de les voir plus attentifs ;

pour les élèves, la possibilité de suivre l'amphi sans effort, et d'y participer activement par des remarques et des questions

✱

Cette formule a été suggérée il y a deux ans par les élèves de l'Ecole. L'idée n'est pas nouvelle. Elle hante les promotions des Ponts et Chaussées depuis une dizaine d'années, elle a inspiré la réforme des études à l'Ecole des Mines de Nancy.

Les élèves, pour suivre avec fruit l'enseignement oral, doivent avoir étudié préalablement les « feuilles » soit une demi-journée à l'avance — c'est la nou-

velle formule de **Nancy** —, soit quelques semaines plus tôt — c'est la formule que vient d'adopter l'Inspecteur Général **Aubert** pour son cours de Navigation Intérieure à l'E.N.P.C. Dans l'un et l'autre cas, cette étude préalable des feuilles est contrôlée : à **Nancy** chaque après-midi par des assistants, à l'occasion des « petites classes » ; à l'Ecole des Ponts et Chaussées par le professeur, lors de l'examen.

L'absence de cours polycopiés autrefois rendait obligatoire à l'amphithéâtre une attention soutenue des élèves et la prise de notes personnelles. Aujourd'hui les élèves ne prennent plus de notes, et le cours magistral professé sans étude préalable des feuilles est devenu une cérémonie de peu de profit.

L'expérience faite cette année a consisté à utiliser la formule du cours magistral sous une forme plus efficace.

Nombreux sont les aménagements profitables que

l'on peut songer à apporter à l'enseignement rue des Saints-Pères. Certains sont des réformes profondes — on nous permettra peut-être d'en dire un jour ici quelques mots. Récemment, dans ce même bulletin, un ensemble à notre avis très judicieux de suggestions a été présenté par **Houdet** et **Weber**.

Mais toute réforme doit tendre vers ce but fondamental :

Mobiliser l'esprit de l'élève, obtenir sa « participation » active au cours ; remplacer par une autre, toute forme d'enseignement où l'esprit de l'élève reste passif.

L'expérience tentée (et réussie) en plein accord avec la Direction de l'Ecole, par M. l'Inspecteur Général **Aubert** dans son cours de Navigation Intérieure — qu'il veuille bien s'en trouver ici remercié — ouvre une voie dans ce sens, montrant que la chose est possible.

P. Grinspan,

Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Ecole des Mines de Nancy

Ce que les Elèves pensent de leur Ecole

1960 — La réforme de l'Ecole des Mines de Nancy a trois ans d'existence. La promotion qui l'a inaugurée sortira dans trois mois. S'il est encore trop tôt pour conclure, il est déjà possible de tirer un enseignement de l'opinion des élèves sur leur Ecole. C'est dans ce but que nous avons demandé aux élèves de rédiger un article.

Pour que la réforme puisse être mise sur pied après avoir été conçue, il fallait réaliser un accord solide entre la Direction et les Elèves. A cet accord est venue s'ajouter une coopération très étroite. Cette idée de coopération n'est pas évidente dans l'esprit du taupin qui arrive à l'Ecole en première année. Aussi les élèves de deuxième et troisième années se chargent-ils d'accueillir leurs jeunes camarades en essayant de les initier le plus rapidement possible à ce nouvel esprit. Si une réforme s'est avérée nécessaire, c'est que les anciennes méthodes étaient démodées. Pour éviter le retour à une situation semblable, il faut un perpétuel réajustement. Ainsi, les élèves prennent maintenant conscience du caractère dynamique des méthodes et l'idée d'évolution s'impose à eux ; elle se traduit maintenant dans les faits : les élèves savent qu'ils sont responsables de la vie et de l'évolution de leur Ecole, ce qui nécessite une lutte quotidienne. La question nous a été souvent posée : « Que se passera-t-il quand votre Directeur sera parti ? » Il y a là, certes, un problème qui nous préoccupe, mais dont la solution commence déjà à se préciser ; et cela justement grâce au rôle très important que les élèves ont à jouer

dans l'application des nouvelles méthodes d'Enseignement.

En pratique, chaque semaine, les délégués des groupes de travail de 12 élèves, choisis au début de l'année par leurs camarades comme représentants des élèves auprès de la Direction, se réunissent dans le Bureau de M. **Schwartz** ; groupe par groupe et année par année, sont exposés dans une atmosphère de confiance mutuelle les problèmes de la semaine : rapports avec les professeurs ou les assistants, intérêt qu'ont pris les élèves aux cours, incidents éventuels, etc... Une solution est alors recherchée en commun pour répondre aux besoins des professeurs ou des élèves. Les délégués doivent ensuite rapporter au groupe ce qui a été dit lors de la réunion et faire en sorte que soient appliquées les solutions envisagées. A la fois responsables devant la Direction de l'application des mesures prises et, devant le groupe, de leur représentativité, les délégués doivent assurer la double charge de la discipline collective et de la représentation de leurs camarades. Nous ne devons d'ailleurs pas cacher la difficulté d'un tel rôle, qui au-delà du

travail pratique, consiste pour le délégué à susciter le développement d'une conscience de groupe en s'appuyant sur son autorité morale. Ce rôle demande une maturité qui ne peut s'acquérir en quelques mois. Il y a là une difficulté qui n'a pas encore été résolue, mais aussi un domaine immense à défricher et qui laisse les plus grandes raisons d'espérer.

La responsabilité des élèves dans le succès des méthodes employées prend un relief particulier au cours des séances de travail par petits groupes de 12 élèves, cet effectif réduit doit permettre un travail plus actif, mais il nécessite de la part des élèves une attention très soutenue qui est favorisée par la réduction même du groupe et par l'atmosphère détendue qui l'accompagne. Il est difficile de se faire ignorer au cours de ces séances où l'assistant suit chacun des élèves et s'attache à aider ceux qui vont moins vite que les autres dans la résolution du problème posé, les ingénieurs qui nous guident, souvent jeunes, éprouvent parfois les mêmes difficultés que nous dans la compréhension du cours, ou les ont éprouvées il y a peu de temps, quand ils sont entrés en fonction. Ils ne sont pas tous, naturellement des pédagogues et doivent fournir un effort important, car il leur faut adapter leur expérience à l'enseignement de façon à la rendre plus profitable pour les élèves. Leur personnalité est un aspect essentiel de l'efficacité du travail de groupe... S'ils sont dynamiques, le travail effectué peut être considérable, la densité de travail dans le groupe est alors supérieure à celle que l'on pourrait espérer des élèves pris séparément, le niveau du groupe est, en effet, plus élevé que celui des individus qui le composent, et l'habitude du travail en équipe peut conduire l'élève à se surestimer en attribuant inconsciemment les qualités et les résultats du groupe. Les interrogations orales ou écrites hebdomadaires permettent de faire le point. Certains assistants exigent beaucoup, ce qui conduit des élèves à s'intéresser particulièrement à telle ou telle matière. Cela nous amène parfois à effectuer un travail personnel approfondi pouvant aller jusqu'à déterminer le choix d'une carrière future.

L'année scolaire est coupée en deux par deux mois de stages. Tel qu'il était traditionnellement conçu, le stage ne remplissait pas ses fonctions. Il n'assurait pas ce lien désiré par tous les élèves des Ecoles entre l'Industrie et l'Université, le travail en Usine ou en Laboratoire et l'enseignement scolaire. Un stage fait pendant les vacances d'été, alors que les industries elles-mêmes tournent au ralenti, ne peut être fait avec le même sérieux qu'un travail scolaire tel qu'on nous le demande à l'Ecole. En plaçant les stages dans le courant de l'année, il devenait possible d'éviter l'esprit vacancier qui les accompagnait et de les intégrer dans l'enseignement. Un travail préparatoire se fait au cours de réunions placées sous la direction d'un professeur

en psychologie industrielle, où chacun de nous, en première année, est amené à rechercher les idées a priori qu'il peut avoir sur le milieu ouvrier dans lequel il va être plongé pendant deux mois. Le rôle du professeur est de nous aider dans cette recherche et d'apporter des éléments de discussion valables pour nous permettre d'aborder cette expérience avec un esprit neuf. Le stage est très dur physiquement et moralement, et les élèves ont souvent peur de ce qui les attend. Si la plupart d'entre nous sont arrivés ici par le jeu du concours avec tout ce qu'il a d'aveugle, nous considérons implicitement l'épreuve du stage ouvrier comme une seconde « intégration » à l'Ecole. Un séminaire d'une semaine nous rassemble pour une mise en commun et une comparaison des expériences. En seconde année, pour nous favoriser avec les premiers problèmes de commandement, nous effectuons un stage de maîtrise ou d'organisation, préparé lui aussi par des séances analogues. Le choix du stage de troisième année correspond généralement à un problème plus technique intéressant particulièrement un élève et sur lequel il a pu déjà travailler personnellement.

En effet, et nous avons conscience pour cela de faire beaucoup d'envieux, toute liberté nous est laissée pour le travail personnel sur une matière. Il faut reconnaître que là aussi tout n'est pas résolu, tant dans le choix que dans l'exécution de ces travaux qui peuvent demander de quatre à dix heures par semaine, et cela pendant un ou plusieurs semestres. Mais dans ce domaine, comme dans les autres, les erreurs d'une année sont étudiées par les professeurs et les élèves pour être évitées l'année suivante. Dans l'éventail des matières, les élèves choisissent le plus souvent de faire un travail personnel en statistique ou en électronique. La résistance des matériaux, la thermodynamique, l'économie, le droit, sont également en faveur. Les élèves portent généralement à ces travaux un grand intérêt et cela les conduit souvent à en faire des activités extra-scolaires régulières. En particulier, plusieurs élèves de l'Ecole ont assuré cette année un cours de statistique au CUCES (1). Certains assument à l'Ecole un poste d'assistant de professeur et, ailleurs, un poste de professeur de classe secondaire ou technique. D'autres ont passé une partie de leur temps libre au Laboratoire d'électronique pour construire des postes de radio ou des électrophones. D'autres encore, pour prolonger certains cours de l'Ecole, préparent des certificats de Faculté (Math, Droit). De manière plus générale, 85% des élèves ont une activité régulière individuelle ou collective, demandant au minimum trois heures par semaine : sport, œuvres sociales, art dramatique, photo, musique, travail au sein du Bureau des élèves (Journal, publicité, caisse domaines syndical ou universitaire, etc.).

(1) CUCES Centre Universitaire de Coopération Economique et Sociale assurant des cours du soir de promotion du travail (ouvriers) et de formation post scolaire (cadres) du personnel des Usines de la région.

Par tout cet ensemble, nous avons conscience d'être privilégiés par rapport à la grande majorité des Etudiants et des Elèves des Grandes Ecoles : les méthodes d'enseignement, certes, sont et seront toujours plus satisfaisantes dans la mesure où nous continuons à les critiquer et les ajuster aux objectifs que doit atteindre une Grande Ecole. Mais cela n'est qu'un moyen et, plus que les méthodes, l'esprit qui préside à la réforme de notre Ecole, favorise chez la plupart d'entre nous un épanouissement individuel incontestable.

Le choc du stage ouvrier de première année, l'habitude prise d'une critique analytique et constructive de

tout notre travail, l'atmosphère de confiance qui règne entre le Directeur, les professeurs et les élèves, la responsabilité personnelle en face du travail relativement peu contrôlé, la responsabilité collective au sein du groupe et à l'égard des promotions futures, tout cela n'est, au fond, autre chose que formation du caractère, de la personnalité, d'une méthode de pensée, seuls éléments durables que l'on puisse apprendre en Ecole, les connaissances scientifiques ne venant qu'ensuite s'insérer harmonieusement dans ce cadre auquel nous sommes tous attachés.

François Viallet,
Président des Elèves.

Les Annales des Mines d'Avril 1960

M. Masson, Doyen de la Faculté des Sciences de Dakar, termine l'inventaire des applications possibles de l'énergie solaire.

Ouvrant un cycle de conférences sur les problèmes de l'énergie, M. Majorelie nous aide à jeter des regards sur l'évolution des problèmes énergétiques.

Que veut faire la France du pétrole français? M. Desprairies apporte sa réponse à cette question d'actualité.

M. Gy évoque les facteurs ayant une influence dans l'échantillonnage des minerais, afin de mieux faire comprendre comment les erreurs prennent naissance.

Une chronique des métaux, minerais et substances diverses, les statistiques mensuelles des productions minières et énergétiques, une bibliographie, des communiqués et des indices divers complètent cette livraison.

BIBLIOGRAPHIE

Exemples numériques d'application de révision et d'actualisation des marchés.

Textes officiels parus en 1959 sur les révisions des prix et des marchés. (1)

Cet ouvrage comporte deux parties : l'une, contenant des exemples numériques d'application de révision et d'actualisation de marchés ; l'autre, rassemblant les textes officiels parus en 1959 sur la révision des marchés.

En ce qui concerne les exemples numériques, ils s'appliquent en général à des marchés conclus après la loi-cadre de 1957.

Pour chacun des corps d'état du Bâtiment, sont donnés trois exemples de calculs comportant :

- des formules simples ne comportant qu'un paramètre main-d'œuvre et un paramètre matières ;
- des formules simples ne comportant que deux index construction ;

(1) Editions du Moniteur des Travaux Publics, 32, rue Le Peletier, Paris.

— des formules complexes comportant plus de deux paramètres ou plus de deux index.

Appointements et salaires en vigueur dans le bâtiment et les travaux publics du 1^{er} janvier au 31 décembre 1959. (1)

Cet ouvrage groupe l'ensemble de textes et documents relatifs aux appointements et salaires dans le Bâtiment et les Travaux Publics (accords nationaux, conventions collectives, tableaux des appointements et salaires pour tous les départements, etc...) pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 1958 et le 31 décembre 1959.

Ce recueil est d'une importance particulière, quant à son volume (166 pages 24x31 cm), en raison de la place donnée aux accords applicables aux employés, techniciens, agents de maîtrise (E.T.A.M.).

L'ouvrage comporte, en annexe, les différents coefficients de charges sociales qui entrent dans l'établissement des formules de révision des marchés.

(1) Editions du Moniteur des Travaux Publics, 32, rue Le Peletier, Paris.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ DU P.C.M.

Séance du Vendredi 1^{er} Avril 1960

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 1^{er} avril 1960 au Ministère des Travaux Publics, à Paris

Étaient présents M **Durand-Dubief**, Président du P.C.M., M **Bringer**, Vice-Président, M **Rouer**, Secrétaire; MM **Costet**, **Dreyfuss**, **Laurent**, **Lefoulon**, **Lhermitte**, **Longeaux**, **Lassalvy**, **Mathieu**, **Quérenet** et **Rérolle**.

Assistaient à la séance. MM **Bonitzer**, **Brunot**, **Fargier**, **Grinspan**, **Lerouge** et **Peltier**.

Absents excusés MM. **Aubert**, **Baste**, **Bonnemoy**, **Bourrières**, **Colin**, **Dreyfus**, **Fumet**, **Fuzeau**, **Moret**, **Pasquet**, **Saillard**.

1^o) Procès-verbaux des précédentes séances.

Le Comité ne formulant pas d'observations, les procès-verbaux des séances du Comité du 4 mars et du 10 mars 1960 sont adoptés à l'unanimité

2^o) Composition du Comité du P.C.M.

M **Durand-Dubief** signale au Comité que le groupe d'Afrique du Nord a demandé à M. **Fumet**, Ingénieur en Chef à Annecy (et précédemment Directeur du Laboratoire des Ponts et Chaussées à Alger), de le représenter au sein du Comité avec M. **Vasseur**. M. **Bringer**, qui vient d'effectuer une tournée d'études au Sahara et a eu ainsi l'occasion de prendre contact avec des Camarades d'Afrique du Nord, signale que ceux-ci seraient très heureux de contacts plus étroits avec les Camarades de la Métropole, en particulier par l'organisation d'un voyage du P.C.M. en Algérie. M. **Brunot** qui a également eu l'occasion de se rendre en Algérie souligne la situation difficile des Camarades envoyés en service au Sahara qui, malgré des sujétions toutes spéciales, conservent le régime général des fonctionnaires en Afrique du Nord alors que les Sociétés privées accordent de très nombreux avantages à leurs ingénieurs, notamment en matière de congés

M. **Pasquet** a fait connaître par ailleurs qu'après sa nomination officielle au laboratoire des Ponts et Chaussées à Paris, il provoquerait une réunion du Groupe d'Orléans, qui désignerait un nouveau représentant

Quant à la section Mines, M **Fischesser** a précisé au Secrétariat que la représentation antérieure était maintenue.

3^o) Assemblée générale et Banquet.

M **Durand-Dubief** rend compte du déroulement de la dernière Assemblée générale du 10 mars 1960 ainsi que du banquet et de la tournée au Havre qui l'ont suivie.

Un échange de vues auquel participent notamment

MM **Lhermitte**, **Bringer** et **Rérolle**, a lieu au sujet des discours prononcés au banquet

4^o) Composition des Groupes de Travail.

Le Comité examine la composition des groupes de travail, à la suite des changements intervenus au sein du Comité

Le Groupe I (Situation matérielle des Ingénieurs) reste toujours présidé par M. **Bringer** et c'est M. **Lefoulon** qui lui sera adjoint pour suivre de près les questions de personnel, ainsi que le Comité d'étude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique avec M **Laurent**. Les questions de rémunérations accessoires seront suivies par M **Arquié**, avec un Ingénieur en Chef qui reste à désigner en remplacement de M de **Conihout**.

Le groupe II (Problèmes de gestion des services) continuera à être dirigé par M **Longeaux**, aidé de M **Rouer** qui remplace M **Faisandier**; il n'y a pas de modifications à apporter aux sections spécialisées

Enfin, M **Baudet** ne faisant plus partie du Comité, c'est à M **Rérolle** que M **Durand-Dubief** demande de bien vouloir présider le groupe III — ce qu'il accepte à titre provisoire — avec le concours de M **Lhermitte**, étant entendu que M **Baudet** continuera à suivre les questions relatives au Ministère de la Construction. La composition du groupe est complétée par MM **Grinspan** et **Pasquet**.

5^o) Voyage du P.C.M. en 1960.

Le projet de voyage en URSS étant abandonné pour 1960, M **Durand-Dubief** demande au Comité de bien vouloir lui donner son avis au sujet d'un court déplacement qui pourrait avoir lieu vers le mois d'octobre, soit dans le Sud Ouest, soit en Algérie

Après un échange de vues, le Comité charge son bureau d'étudier l'organisation d'un voyage en Afrique du Nord, en liaison avec les Camarades d'Algérie

6^o) Réponse aux Administrateurs civils.

M **Durand-Dubief** donne connaissance de la réponse que le Groupe III a préparée pour l'Association des Administrateurs civils, comme suite à sa note sur la répartition des emplois au sein du Ministère des Travaux Publics

Un débat s'engage sur le rôle respectif des administrateurs civils et des ingénieurs, la collaboration qui peut s'instaurer efficacement entre eux et la répartition possible des emplois

Le Comité charge le Groupe de mettre au point en conséquence la réponse préparée en vue d'une pro

chaîne entrevue avec les représentants des Administrateurs civils.

7°) Attributions des Ingénieurs généraux.

Un large débat au cours duquel MM. **Rérolle, Bringer, Brunot, Peltier** et **Longeaux** font part de leurs expériences personnelles, s'engage à propos de la réorganisation des services des Ponts et Chaussées, sur la répartition des tâches entre services départementaux et interdépartementaux, ainsi que sur les conditions de localisation et de rattachement de ces derniers.

Le Comité demande à MM. **Bringer, Dreyfuss, Longeaux** et **Mathieu** de faire part à M. **Rérolle** de leurs observations sur cette question en vue d'essayer de définir une position du P.C.M. sur ce sujet.

8°) Journée d'Etude sur la Recherche Appliquée.

Le Comité ayant adopté la motion sur la recherche appliquée, celle-ci a été publiée dans le Bulletin et envoyée aux Directeurs de notre Administration, en particulier à M. le Directeur des Routes et de la Circulation routière. M. **Durand-Dubief** donne lecture de la réponse de celui-ci donnant son accord de principe pour qu'une journée du prochain cycle d'études soit consacrée à la Recherche appliquée. Il demande au Comité son avis sur les dispositions à prendre pour l'organisation de cette journée.

M. **Peltier** suggère qu'un seul rapporteur général soit nommé, car il pense que c'est la solution la plus efficace, et propose au Comité de désigner M. **Lhermitte** à cette fonction.

De plus, il propose qu'avec M. **Durand-Dubief**, M. **Lhermitte** et lui-même, une visite soit faite à M. **Pigniol**, Délégué général à la Recherche scientifique et Technique qui, à son avis, pourrait assurer la présidence de cette journée avec dynamisme et efficacité ; au cours de cette visite, le problème du programme pourrait être abordé.

Le Comité donne son accord à toutes ces suggestions et demande à M. **Lhermitte** de suivre l'organisation et la mise au point de cette journée.

M. **Bonitzer** estime que si le titre prévu peut-être accepté il n'y a pas lieu de dissocier la recherche appliquée de la recherche fondamentale.

M. **Grinspan** signale le problème particulier de la documentation, actuellement à l'étude dans le cadre du Fonds National de la Recherche scientifique ; M. **Lhermitte** pense qu'il s'agit en effet d'un problème important, mais qui ne rentre pas exactement dans le cadre de la recherche appliquée.

9°) Service Central Economique.

M. **Durand-Dubief** fait le point de la question de la création du Service des affaires économiques au Ministère des Travaux Publics. Il rappelle à ce propos la position prise par le Comité lors de sa réunion du 4 mars dernier.

Le Comité procède à ce sujet à un échange de vues, au cours duquel sont évoquées notamment la question de l'affectation d'un Camarade à ce Service et celle plus générale de la situation des Ingénieurs en service à l'Administration Centrale.

10°) Frais de Fonctionnement des Services.

M. **Durand-Dubief** donne lecture au Comité de la lettre préparée par M. **Bringer** à l'intention de la Direction du Personnel au sujet des frais de fonctionnement des services (frais téléphoniques, frais de représentation, indemnités kilométriques pour usage des voitures personnelles...)

Cette lettre donne lieu à un échange de vues du Comité qui décide son envoi à notre Administration.

11°) Relations avec les Ingénieurs-Conseils.

M. **Durand-Dubief** rappelle que le P.C.M. avait donné son accord en 1958, sur la rédaction d'une convention-type réglant l'intervention simultanée des Ingénieurs-Conseils en matière d'étude des projets et des services des Ponts et Chaussées en matière de direction des travaux, revient à l'ordre du jour. Il n'y a eu jusqu'ici que peu d'exemples d'application de ce système en particulier du fait des réticences du Ministère de l'Intérieur. La question est à nouveau posée par les Ingénieurs-Conseils, compte tenu notamment des interventions pour les études V.R.D. des zones à urbaniser en priorité.

M. **Durand-Dubief** rend compte des contacts que lui-même et M. **Arquié** ont eus avec divers Camarades, avec notre administration et avec certains représentants des Ingénieurs-Conseils pour essayer de mettre au point cette question.

12°) Affaire Peter-Agard.

M. **Durand-Dubief** indique que l'affaire Peter-Agard paraît sur le point de voir son terme, un accord semblant devoir intervenir par la publication d'une mise au point qui donnerait satisfaction aux Ingénieurs du Corps intéressés. Dans ces conditions, et sous la réserve de la conclusion de cet accord, le Comité donne son accord pour que l'action engagée par le P.C.M. soit retirée.

13°) Affaires diverses.

M. **Durand-Dubief** donne en fin de séance quelques informations sur les points suivants :

— Lettre de M. A. **Coyne**, répondant à celle que le Président lui avait adressée au nom du P.C.M., à la suite de la catastrophe de Malpasset.

— Réforme de la voirie communale ; notre Administration est toujours en liaison avec le Ministère de l'Intérieur pour la mise au point du texte à intervenir.

— Orientation du Service de l'Hydraulique et de l'Equipement rural en Algérie.

— Recours contre un arrêté du Ministère de l'Agric.

culture en matière de contrôle des distributions d'énergie électrique ; l'affaire a été retardée par suite de la transmission du dossier à un nouveau rapporteur.

Avant que la séance ne soit levée, M. **Peltier** informe le Comité que la Commission RIVALLAND a donné la veille son accord pour un agrandissement du Labo-

ratore Central des Ponts et Chaussées portant sur 5 000 m, cette mesure est liée à une déconcentration ultérieure des activités du Laboratoire par l'extension des Laboratoires régionaux.

Le Secrétaire,
B Rouer.

Le Président,
M Durand-Dubief.

COMPOSITION DU COMITÉ D'ADMINISTRATION DU P.C.M.

(à la suite de l'Assemblée Générale du 10 Mars 1960)

A. — BUREAU

Président. M **Durand-Dubief**.

Vice-Présidents : MM. **Bringer, Bourrières, Fischesser**.

Secrétaire : M. **Rouer**.

Secrétaire-adjoint : M **Proust**.

Trésorier : M. **Dreyfus**.

Trésorier adjoint : M. **Pebereau**.

B — MEMBRES.

M. **Alias**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 14, rue de Thann, Paris-17°.

M. **Aubert**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ministère de la Construction, Quai de Passy, Paris-16°.

M. **Baste**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, 246, boulevard Saint-Germain, Paris-7°.

M. **Bonnemoy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 17 bis, rue Riquet, Toulouse (Haute-Garonne).

M. **Bourrières**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du B.C.E.O.M., 90, boulevard Latour Maubourg, Paris-7°.

M. **Bringer**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 57, rue de Mulhouse, Dijon (Côte-d'Or)

M. **Costet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 33, rue Moncey, Lyon (Rhône).

M. **Dauvergne**, Ingénieur général des Mines, 18, avenue des Sycomores, Villa Montmorency, Paris-16°.

M. **Dreyfus**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, rue Beaubourg, Paris-4°.

M. **Dreyfuss**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 10, rue de l'Esplanade, Metz (Moselle)

M. **Durand-Dubief**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, rue Beaubourg, Paris-4°.

M. **Fischesser**, Ingénieur en Chef des Mines, 60, Boulevard Saint-Michel, Paris-6°.

M. **Fumet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 23, rue de la Paix, Annecy, (Haute-Savoie)

M. **Fuzeau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 9, rue Charles-Monselet, Bordeaux (Gironde).

M. **Gouni**, Ingénieur des Mines, 72, Avenue de Châtillon, Paris-14°.

M **Lassalvy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 11, rue Bernard-Aton, Nîmes (Gard).

M. **Laure**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 18, rue de Martignac, Paris-7°.

M. **Laurent**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 24, rue de l'Université, Paris-7°.

M. **Lefoulon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées 2, Quai de Grenelle, Paris-15°.

M. **Leygue**, Ingénieur-Elève des Ponts et Chaussées 28, rue des Saints-Pères, Paris-7°.

M. **Lhermitte**, Ingénieur des Ponts et Chaussées 244, boulevard Saint-Germain, Paris-7°.

M. **Longeaux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 13, rue des Grands-Vezières, Arras (Pas-de-Calais)

M **Mathieu**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 41, rue Gounod, Nice (Alpes-Maritimes).

M **Moret**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite, 7, Avenue du 1^{er} Septembre, Compiègne (Oise).

M **Parisot**, Ingénieur en Chef des Mines, 90, boulevard Flandrin, Paris-16°.

M. **Pertus**, Ingénieur des Mines, 40, Avenue d'Iéna, Paris-16°.

M. **Proust**, Ingénieur en Chef des Mines, 99, rue de Grenelle, Paris-7°.

M **Querenet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Cabinet du Ministre des Finances, 93, rue de Rivoli, Paris-1^{er}.

M. **Rérolle**, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, 33, rue Moncey, Lyon (Rhône).

M. **Robert**, Ingénieur en Chef des Mines, 39 bis, rue de Marseille, Lyon (Rhône).

M. **Rouer**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 7, passage Pilatre-de-Roziers, Versailles (Seine-et-Oise).

M **Saillard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 29, rue de la Bienfaisance, Paris-8°.

M. **Trotel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 3, place du Général de Gaulle, St-Brieuc (C-du-N.).

M **Turpin**, Ingénieur Elève des Mines, 60, boulevard Saint-Michel, Paris-6°.

M **Vasseur**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 291, boulevard Raspail, Paris-14°.

M. **Ventura**, Ingénieur en Chef des Mines, 218, boulevard Saint-Germain, Paris-7°.

COMPOSITION DES SOUS-COMITÉS

A) Section Ponts et Chaussées

BUREAU.

Président : M. Durand-Dubief.
Vices-Président : MM. Bringer, Bourrières.
Secrétaire : M. Rouer.
Trésorier : M. Dreyfus.
Trésorier adjoint : M. Pebereau.

DELEGUES GENERAUX.

MM. Alias, Baste, Bringer, Durand-Dubief, Lassalvy, Laure, Lhermitte, Moret, Rérolle, Rouer.

DELEGUES DE GROUPE.

Groupe de Paris : MM. Aubert, Dreyfus, Laurent, Lefoulon, Quérenet, Saillard.
Groupe d'Amiens : M. Longeaux.
Groupe de Nancy : M. Dreyfuss.
Groupe de Lyon : M. Costet.
Groupe de Toulouse : M. Bonnemoy.
Groupe de Marseille : M. Mathieu.

Groupe d'Orléans :

Groupe du Mans : M. Trotel.
Groupe d'Afrique du Nord : MM. Fumet et Vasseur.
Groupe de la France d'Outre-Mer : M. Bourrières.
Groupe des Ingénieurs-Elèves : M. Leygue.

DELEGUES DE LA SECTION MINES.

M. Proust.

B) Section Mines

BUREAU.

Président : M. Fischesser.
Vice-Président : M. Ventura.
Secrétaire : M. Proust.

DELEGUES.

MM. Dauvergne, Fischesser, Gouni, Parisot, Pertus, Proust, Robert, Ventura, Turpin.

DELEGUE DE LA SECTION DES PONTS ET CHAUSSEES.

M. Lhermitte.

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

(arrêtée à la suite de la réunion du 1^{er} Avril 1960)

I. — SITUATION MATÉRIELLE DES INGÉNIEURS.

M. Bringer, responsable du Groupe, assisté de M. Lefoulon.

M. Arquié (Indemnités accessoires); M. Laurent (Comité d'Etude et de Liaison pour la défense de la Fonction Publique); M. Moret (Retraites); M. Pertus (Corps des Mines); M. Fumet (Afrique du Nord).

MM. Brunot, Fargier, Fertin, Lassalvy, Laure, Leygue, Trotel.

II — PROBLÈMES DE GESTION DES SERVICES.

M. Longeaux, responsable du Groupe, assisté de M. Rouer.

MM. Chauchoy, Albert, Dreyfuss, Parant (Voirie Communale).

MM. Bourrières, Albert, Colin, Fertin, Robert, Lorigère (hydraulique, eau et assainissement) .

MM. Laurent, Mathieu, Vergnes (électricité).

MM. Baquerre, Costet, Fuzeau.

En annexe, réunions de liaison avec les Ingénieurs du Génie Rural (MM. Longeaux, Faisandier, Fertin).

III — ATTRIBUTIONS GÉNÉRALES ET ORIENTATION DE NOS CORPS.

(Organisation des Services des Ponts et Chaussées Construction - Assistance technique - Enseignement aux Ecoles des Ponts et des Mines).

M. Rérolle, responsable du Groupe, assisté de M. Lhermitte.

MM. Aubert, Baste, Baudet, Brunot, Bonitzer, Bourrières, Bouzoud, Dreyfus, Filippi, Grinspan, Laure, Leygue, Lerouge, Fischesser, Pasquet, Quérenet, Turpin.

QUESTIONS PARTICULIÈRES.

Air (M. Vasseur).

Logement (M. Aubert).

COMMISSION DE RÉDACTION DU BULLETIN.

MM. Dreyfus, Fargier, Lhermitte, Ventura.

Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 10 MARS 1960

RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT

Mes chers Camarades,

Les douze mois qui se sont écoulés depuis notre dernière assemblée générale ont été plus spécialement marqués, pour notre syndicat, par l'une des interventions essentielles en vue desquelles il fut formé voici maintenant 13 ans. Vous savez en effet le compte-rendu du Président du P.C.M. vient d'ailleurs de s'étendre longuement là-dessus, que la promulgation, en février 1959, de notre statut particulier, a tout de suite entraîné la constitution de la commission administrative paritaire de notre corps, c'est pour la désignation des représentants élus du personnel à cette commission administrative paritaire que le syndicat général a eu à se rapprocher, sous l'égide du P.C.M., des autres syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, afin de pouvoir présenter aux suffrages des camarades une liste unique. Par la proportion considérable des votants, et par le nombre saisissant de ceux-ci ayant donné leur suffrage à cette liste unique, vous avez donné une nouvelle preuve de la profonde unité de notre corps grâce au soutien qui leur est ainsi apporté par tous, nos représentants ont vraiment toute l'autorité nécessaire pour faire du bon travail, ils n'y ont pas manqué, en particulier lors de l'élaboration des tableaux d'avancement sortis depuis l'an dernier.

La réforme générale de nos services, dans le cadre de laquelle notre statut particulier prend sa vraie signification, doit être en principe examinée par le Comité technique paritaire ministériel, qui a dû être reconstitué à cette occasion, nous avons donc été récemment appelés à y désigner un représentant titulaire et un suppléant, dans les personnes de nos Camarades **Durand-Dubief** et **Baudet** ; je vous rappelle que cette désignation ne peut être, aux termes de la loi, faite que par une organisation syndicale, et que notre syndicat a donc été appelé de par sa forme propre à y procéder.

En dehors de ces deux importantes questions, et si l'on note qu'aucun cas ne nécessitant le recours au fonds de solidarité n'a été porté à notre connaissance, nous avons attribué les prix traditionnels de résistance des matériaux et d'économie politique aux Ingénieurs élèves ; de même que les années précédentes, le prix de résistance des matériaux a dû être partagé en deux, et grâce à un prélèvement de 5 000 fr sur le fonds de solidarité nous avons pu donner 7 500 fr au lieu de 5 000 fr à chacun des attributaires.

Il semble d'ailleurs que la somme de 10 000 fr représentant chacun des prix, fixée il y a plusieurs années, a perdu de sa valeur relative et que son augmentation correspondrait mieux au niveau actuel des prix de toutes choses, tout en marquant mieux encore l'intérêt constant que nous attachons à ces deux formations de base de nos jeunes camarades la formation technique et la formation économique. Le relèvement de la cotisation à 200 fr (soit 2 NF), adopté par votre Comité fin 1959, conformément à l'autorisation donnée par la précédente assemblée générale, devrait d'ailleurs permettre cette augmentation la valeur effective de chacun des prix pourrait, dans la limite d'un maximum de 20 000 fr, être fixée par votre Comité.

Il vous est, en conséquence, proposé

1°) de vouloir bien approuver le présent rapport moral,

2°) de décider que, conformément à la tradition, deux prix seront attribués, en 1960, à deux Ingénieurs élèves, l'un pour l'économie politique, l'autre pour la résistance des matériaux,

3°) que la valeur de chacun de ces prix, en augmentation sur le taux de 10 000 fr appliqué en 1959, sera dans la limite d'un maximum de 200 NF., fixé par votre Comité.

PROCÈS VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Le Syndicat général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a tenu son Assemblée générale le 10 mars 1960, à l'École nationale des Ponts et Chaussées, à l'issue de celles des P.C.M. et de l'Amicale d'entraide, conformément à la convocation publiée à cet effet dans le bulletin du P.C.M.

1°) Après avoir ouvert la séance, M. **Bringer**, Président du comité sortant, a donné connaissance du résultat du renouvellement des délégués généraux sortants.

MM **Rérolle** et **Bernard Rouer**, membres du Syndicat, qui étaient candidats en qualité de délégués

généraux au Comité du P.C.M., et qui n'avaient pas formulé l'opposition prévue par nos statuts, ont été nommés délégués généraux à la suite de leur élection en la même qualité au Comité du P.C.M., et ceci en remplacement de MM. **Baudet** et **Faisandier**.

D'autre part, M. Gilbert **Dreyfus**, qui se présentait aux suffrages des membres du Syndicat, en remplacement de M. **Laure**, et qui a recueilli 43 voix, a été déclaré élu délégué général pour une durée de un an.

2°) Le Président sortant a ensuite donné lecture du rapport moral, que l'Assemblée a adopté en prenant la décision :

a) D'attribuer, en 1960, conformément à la tradition, deux prix à deux Ingénieurs-élèves, l'un pour l'économie politique, l'autre pour la résistance des matériaux ;

b) D'augmenter la valeur de chacun de ces prix, qui était précédemment de 10.000 fr, en laissant au Comité le soin d'en fixer le nouveau taux, dans la limite d'un maximum de 200 NF.

3°) Au cours de la discussion qui a suivi, la présentation du rapport moral, M. **Couteaud**, ancien Président du Syndicat général, en se réjouissant de ce que l'on ait songé à augmenter la valeur des prix qui n'étaient plus en rapport avec le coût de la vie,

et qui n'en resteront pas moins encore d'un niveau modeste, a émis le souhait que leur remise aux lauréats donne lieu à une manifestation un peu moins limitée que ce qui se fait actuellement dans le cadre d'une simple réunion du Comité. Il appartiendra à ce dernier, compte tenu des possibilités financières, de pourvoir à l'organisation d'une telle manifestation, sur le principe de laquelle l'adhésion de l'unanimité des Camarades présents a été recueillie.

4°) Au cours de la même discussion, plusieurs questions ont été posées par des Camarades sur la réorganisation en cours des services ordinaires, l'assemblée constatant cependant qu'il appartient à l'Administration de répondre à de telles questions. Il a été toutefois entendu, conformément aux suggestions faites par les représentants des services spéciaux, qu'une démarche serait faite en commun avec le P.C.M. pour que ces services reçoivent, à titre d'information, toutes les instructions et circulaires afférentes à cette réforme ; bien que n'ayant pas à en prévoir actuellement l'application intégrale, elles présentent pour eux un très grand intérêt sur le plan général, alors que dans la plupart des cas elles ne leur ont pas été adressées dans leur totalité.

Le Secrétaire,
M. **Saillard**.

Le Président,
R. **Bringer**.

MUTATIONS, PROMOTIONS et DÉCISIONS diverses concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

NOMINATIONS

Ont été promus Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées, à compter du 1^{er} janvier 1960, les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées dont les noms suivent :

MM. **Saïgot, Drouhin, Laval, Weckel, Bauzil, Joubert, Coquand, Lesieux, Dumas (Paul), Pousset, Renoux, Dollet, Larras** (Décret du 24 février 1960. J.O. du 1^{er} mars 1960).

Les Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées ci-après désignés ont été affectés aux sections du Conseil Général des Ponts et Chaussées indiquées comme suit :

MM. **Vautier**, aux 1^{er} et 3^{es} sections,
Callet, aux 2^{es} et 4^{es} sections,
Valentin, aux 1^{er} et 4^{es} sections,
Lapébie, aux 1^{er} et 4^{es} sections,
Morel, aux 1^{er} et 3^{es} sections,
Renault (Roger), aux 1^{er} et 3^{es} sections,
Gilbert, aux 2^{es} et 4^{es} sections,
Pétry, à la 2^e section,

Rérolle, aux 1^{er} et 3^{es} sections,
Champsaur, aux 1^{er} et 4^{es} sections,
Baudet, aux 1^{er} et 3^{es} sections.

(Arrêté du 19 février 1960. J.O. du 1^{er} mars 1960).

M. **Coupric**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a été chargé, à la résidence d'Alger, de la deuxième Inspection Générale des Services des Travaux Publics, de l'Hydraulique et de l'Équipement rural. (Arrêté du 19 février 1960. J.O. du 1^{er} mars 1960).

M. Robert **Leclercq**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été mis à la disposition du délégué général du Gouvernement en Algérie, à compter du 1^{er} mars 1960, pour être affecté à la circonscription de Bône (Direction des Travaux Publics et des Transports). (Arrêté du 19 février 1960. J.O. du 1^{er} mars 1960).

M. Gérard **Colas**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été mis, à compter du 1^{er} mars 1960, à la disposition du délégué général du Gouvernement en Algérie, pour être chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef (circonscription d'Oran, Direction des Travaux Publics et des Transports). (Arrêté du 19 février 1960. J.O. du 1^{er} mars 1960).

M. **Baudelaire**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Rouen, M. **Lizée**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Rouen et M. **Dutilleul**, Ingénieur, en Chef des Ponts et Chaussées à Lille, ont reçu, à compter du 1^{er} janvier 1960, rang et prérogatives d'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées (Art. 7, §§ 4 et 5 du Décret n° 59-358 du 20 février 1959). (Arrêté du 2 mars 1960. J.O. du 10 mars 1960).

M. Christian **Renié**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Bourges, a été chargé à compter du 1^{er} février 1960, de l'arrondissement du Nord du Service des Ponts et Chaussées du Cher, ainsi que l'intérim de l'arrondissement du Sud du même service. (Arrêté du 30 janvier 1960. J.O. du 9 mars 1960).

M. Antoine **Vinciguerra**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Dijon, a été attaché, en sus de ses attributions actuelles, au Service du Contrôle de l'Électrification des Chemins de fer de la S.N.C.F., en remplacement de M. **Muyard**. (Arrêté du 23 février 1960. J.O. du 9 mars 1960).

M. Jean **Millet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été mis, à compter du 1^{er} janvier 1960, à la disposition du Port Autonome de Bordeaux pour être chargé de l'Arrondissement des travaux neufs. (Arrêté du 27 février 1960. J.O. du 9 mars 1960).

M. **Huynh Van Diem**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été placé en service détaché auprès du Ministère des Affaires Étrangères comme Directeur Général du Plan auprès du Gouvernement du Viet-Nam. (Arrêté du 4 mars 1960. J.O. du 9 mars 1960).

M. Michel **Malherbe**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été placé en service détaché auprès de l'Administration Générale de la France d'Outre-Mer (Bureau Central d'Études pour les équipements d'Outre-Mer). (Arrêté du 4 mars 1960. J.O. du 9 mars 1960).

M. André **Pages**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été nommé directeur du Port Autonome de Bordeaux, à compter du 15 mars 1960. (Décret du 7 mars 1960. J.O. du 11 mars 1960).

M. Claude **Cans**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été placé en disponibilité pour exercer les fonctions de Directeur attaché à la Direction Générale de la Société Transports africains. (Arrêté du 7 mars 1960. J.O. du 12 mars 1960).

M. Pierre de **Conihout**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été placé, sur sa demande, en disponibilité, à compter du 1^{er} mars 1960. (Arrêté du 7 mars 1960. J.O. du 12 mars 1960).

M. Marcel **Huet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées au Havre, a été chargé, avec résidence à Angers, à compter du 16 mars 1960, du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Maine-et-Loire, du Service de Navigation du Maine, de la Mayenne (2^e Section) et de l'Oudon, de la Sarthe et du Loir (2^e Section), du Canal de la Dive et du Thouet canalisé

et du Service hydrométrique et d'Annonce des crues des bassins du Loir, de la Sarthe et de la Mayenne. (Arrêté du 1^{er} mars 1960. J.O. du 15 mars 1960).

M. Pierre **Bernasse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} avril 1960, du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Puy-de-Dôme. (Arrêté du 1^{er} mars 1960. J.O. du 15 mars 1960).

M. Bernard **Teysseidier de La Serve**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 16 mars 1960, du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Gironde. (Arrêté du 1^{er} mars 1960. J.O. du 15 mars 1960).

M. Louis **Feuillard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} avril 1960, du Service Maritime et des Bases Aériennes de la Guadeloupe. (Arrêté du 1^{er} mars 1960. J.O. du 15 mars 1960).

M. Pierre **Macodier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 16 mars 1960, du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de l'Ain et du Service Hydrométrique et d'Annonce des crues du Bassin de l'Ain. (Arrêté du 2 mars 1960. J.O. du 15 mars 1960).

M. **Fézandier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé de l'intérim des fonctions de Directeur de l'Infrastructure aéronautique à Dakar, à compter du 1^{er} février 1960. (Arrêté du 2 mars 1960. J.O. du 15 mars 1960).

M. Edouard **Krau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été détaché auprès du Ministère des Affaires Étrangères (Maroc), à compter du 1^{er} avril 1958. (Arrêté du 9 mars 1960. J.O. du 15 mars 1960).

M. Paul **Josse**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} mars 1960, de l'Arrondissement Sud du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de Charente-Maritime. (Arrêté du 5 mars 1960. J.O. du 17 mars 1960).

M. **Ducoussot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur Général, a été chargé, à compter du 1^{er} mars 1960, à la résidence d'Oran, de la 1^{re} Inspection Générale des Services des Travaux Publics, de l'Hydraulique et de l'Équipement rural. (Arrêté du 14 mars 1960. J.O. du 24 mars 1960).

M. Gabriel **Dupont de Dinechin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 15 février 1960, de l'Arrondissement d'Alger (Direction de l'Hydraulique et de l'Équipement rural en Algérie). (Arrêté du 14 mars 1960. J.O. du 24 mars 1960).

M. Edouard **Rérolle**, Ingénieur en Chef des Mines, a été placé en disponibilité, à compter du 15 octobre 1959, pour lui permettre de prêter son concours à la Sté Commerciale du Méthane Scharien. (Arrêté du 18 mars 1960. J.O. du 26 mars 1960).

Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

Compte Rendu de l'Assemblée Générale du 10 Mars 1960

L'Assemblée Générale s'est réunie le 10 mars 1960 à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, sous la présidence de M. **Lesieux**.

293 membres étaient présents ou représentés.

1. — Rapport moral.

L'Amicale réunit aujourd'hui 318 adhérents complets et 93 partiels contre 303 complets et 89 partiels en mars 1959. Cette évolution favorable correspond à l'entrée en fonction d'un nombre élevé de jeunes Ingénieurs qui sont maintenant régulièrement informés, au cours de leur séjour à l'Ecole, des buts et des moyens d'action de l'Amicale.

Nous avons eu à déplorer en août 1959 le décès du Camarade **Siegfried**, adhérent complet depuis la fondation de l'Amicale. Sa famille a bénéficié dès 1959 des secours prévus par l'article 25 des Statuts.

Le montant total des secours distribués au cours de l'année 1959 a été de 4.710.000 francs, en substantielle augmentation, grâce au relèvement des cotisations intervenu en 1959, sur le chiffre correspondant de 1958 (3.750.000 francs).

Parmi les allocations les plus importantes on relève :

- 900.000 francs pour une famille de 5 enfants,
- 750.000 francs pour une famille de 4 enfants.

En raison des charges nouvelles qui lui incombent et du relèvement des traitements dans la fonction publique, le Comité a décidé de relever en 1960 le taux des cotisations familiales.

Les cotisations totales de 1959 et 1960 sont ainsi les suivantes :

	1959	1960
Solidarité	8.000	8.000
Familiale 1 enfant	11.400	12.000
— 2 enfants	12.400	14.000
— 3 enfants	13.350	16.000
— 4 enfants	14.350	18.000
— 5 enfants et plus ..	15.300	20.000

D'autre part, répondant en cela à un vœu exprimé par de nombreux Camarades, le Comité a, après enquête ouverte avec le concours du bulletin du P.C.M., décidé d'admettre comme adhérents complets les Camarades retardataires qui en font la demande et qui satisfont aux deux conditions suivantes :

1°) Leur 1^{er} enfant est né après le 31 décembre 1959 ou leur entrée dans le Corps est postérieure à cette date ;

2°) Ils acceptent de verser, outre leur cotisation normale de 1960, un rappel de 8.000 francs pour chacune des années antérieures à 1960 pendant lesquelles ils auraient dû cotiser.

Jusqu'à présent, 15 de nos Camarades ont demandé à bénéficier de cette mesure exceptionnelle prise par le Comité par application de l'article 27 des statuts, mais dont la mise en œuvre a été différée jusqu'à l'Assemblée Générale.

Pour terminer, les membres du Comité dont les mandats expirent comme suit :

Bringer, Courbon, Lesieux, Roques, Wennagel, en 1961 ;

Brandeis, Fischesser, Mathieu, Vasseur, Viellard, en 1963,

rappellent que les jeunes doivent avoir leur responsabilité dans la gestion de l'Amicale et qu'ils seraient heureux d'accueillir la candidature de quelques-uns d'entre eux lors du prochain renouvellement.

2. — Rapport du Trésorier.

A. — RECETTES Francs
Cotisations perçues au cours de l'Exercice 4.817.900

B. — DEPENSES
Frais d'administration 76.225
Secours distribués 4.710.000

..... 4.786.225

C. — EXCEDENT DES RECETTES DE L'EXERCICE
A - B 31.675
D. — RESERVE AU 31-12-58 433.396
E. — RESERVE AU 31-12-59 465.071
D+C

Après avoir entendu le rapport moral et le rapport du Trésorier, l'Assemblée Générale a approuvé la gestion du Comité pour la période du 12 mars 1959 au 10 mars 1960.

Le Secrétaire,
J. Vasseur.

Le Président,
L. Lesieux.

LISTE DES ADHÉRENTS DE L'AMICALE

ADHÉRENTS PARTIELS.

MM.
Aron Jean-Claude.
Artigue Joseph.
Aulard Claude.
Barbet Gaston.
Baste André.
Baudouin Léonard.
Beteille Paul.
Boileau André.
Bollard André.
Briquel Henri.
Brute de Remur Alain.
Burseaux Jacques.
Cazès Pierre.
Cezari Antoine.
Chenevier Jean.
Couture Pierre.
Coyne André.
Cresto Raymond.
Cumin Georges.
Daqallier Henri.
Desvignes Louis.
Deymie Philippe.
Dollet H.
Dumas Lucien.
Dutilleul Jean.
Etienne Marcel.
Fanton d'Anton André.
Feuillard Louis.
Friedel Edmond.
Galard Ernest.
Garbe Georges.
Garnier Jean.
Genhial André.
Girard Georges.
Gonon René.
Goux Maurice.
Hagueneau Daniel.
Huet Robert.
Issarte Henri.
Jamme Gabriel.
Japiot Marcel.
Kervern Georges.
Ladefroux André.
Lafond Henri.
Lamouroux François.
Lazard Raymond.
Lesbre André.
Lesage Yves.
Le Sueur Henri.

MM.
Mabilleau René.
Magnien Julien.
Malcor Henri.
Martinot René.
Matheron Jean.
Mazen Henri.
Mérot Jean.
Mesnager René.
Migaux Léon.
Moch Paul.
Moreau de Saint-Martin
Jean.
Morel Etienne.
Mothe Pierre.
Occhiminuti Jean-Baptiste.
Pagézy Henry.
Pélissonnier Marcel.
Piraud René.
Pousse Marcel.
Raquin Eugène.
Rebuffel Antoine.
Reffay Louis.
Renaud Bernard.
Renet Pierre.
Renollaud René.
Richin Jean.
Rollet Edmond.
Saulgeot Louis.
Simon Jules.
Soret Louis.
Suard Pierre.
Turpin Michel.
Vermont Camille.
de Viry François.
Wahl Paul.

ADHÉRENTS COMPLETS.

Agard Jean.
Ailleret Pierre.
Alby Pierre.
Allais Philippe.
Almeras Robert.
Antoine Jean.
Antoine Georges.
Arhanchiague Jean.
Armengaud Pierre.
Arquié Georges.
Arribehaute Pierre.
Astier Jean.
Aubert Yves.

MM.

Aubriot Jacques.
Avril Pierre.
Bablon Georges.
Bagory Jacques.
Ballade Pierre.
Bardy Antonin.
Barillon Charles.
Baudelaire Jean.
Baudet Jean.
Baudouin Jean.
Bayon Jean.
Becker Edouard.
Bernard Michel.
Bernard Paul.
Bernasse Pierre.
Berteloot René.
Berthomieu Louis.
Bertin Pierre.
Bes de Berc Olivier.
Bideau Emile.
Bigot Pierre.
Blaise Pierre.
Blanc François.
Blondeau François.
Boilot Pierre.
Boisse Jacques.
Boissin Henri.
Bonafos André.
Bontron Joannes.
Boué Jacques.
Bouillot André.
Boulin Philippe.
Bourgin André.
Bourrières Paul.
Bouvet Jacques.
Bouzoud Albert.
Bouzy André.
Brandeis Yves.
Bringer Raymond.
Brunot André.
Brunschwig Gérard.
Bryant Jacques.
Buteau Léon.
Cachera Alphonse.
Callot François.
Cambau Jean.
Cambau Vincent.
Carpentier Pierre.
Castres-Saint-Martin Michel.
Cayet Jean.
Cayla Jean.
Cayotte Pierre.

MM.

Ceylon David.
Chaffardon François.
Chaffois Eugène.
Champsaur Michel.
Charreton Charles.
Charvet Louis.
Chaste Roger.
Chauchoy Jean.
Chauvet Etienne.
Chazy Claude.
Chevrier Charles.
Chirat Gilbert.
Citerne Jean.
Claudon Jean-Gérard.
Clermont Vincent.
Coche Lucien.
Colas Gérard.
Collin Jean.
Colliot Jean.
Coquand Roger.
Cot Pierre-D.
Couderaq Pierre.
Coulomb René.
Courbon Jean.
Couteaud J.-Eugène.
Couvreur Ernest.
Croquet Guy.
Crosnier Paul.
Crousle Thierry.
Curet Henri.
Cyna Henri.
Dantu Pierre.
Dardé André.
Dealberto Albert.
Deberge Jean.
Decelle André.
Defossez Pierre.
Delattre Maurice.
Delaunay Christian.
Delmas Georges.
Delmas René.
Delorme André.
Deloro André.
Denantes Jacques.
Deschamps Jacques.
Deschênes Henry.
Desrousseaux Jacques.
Diotel André.
Dontot Jacques.
Doumenc André.
Doumenc M.-Raymond.
Dreyfus Gilbert.

MM.

Dreyfuss Gilbert.
 Drouhin Georges.
 Dufeutrel Hubert.
 Dumard Pierre.
 Dumas Max.
 Dupire Georges.
 Dupouy Georges.
 Durand Auguste.
 Durand Jules.
 Durand René.
 Durand-Dubief Maurice.
 Durrieu Jean.
 Dussine Marcel.
 Escoffier Henri.
 Esmiol Gaston.
 Faisandier Pierre.
 Fanton d'Andon Bernard.
 Fauveau Pierre.
 Fernique Nadau des Islets
 François
 Fertin Jean.
 Fifis Jean.
 Fischesser Raymond.
 Flinois Alfred.
 Fonlladosa Fernand.
 Fontaine Jean-Pierre.
 Fontana Ernest.
 Fort René.
 Fournel Paul.
 Franck Gérard.
 Frédy André.
 de Frondeville René.
 Frybourg Michel.
 Fumet Paul.
 Galatoire-Malegarie Henri.
 Garabiol Robert.
 Garrigou-Lagrange Paul.
 Gaud Paul.
 Gaudel Jean.
 Gautier Michel.
 Gendre André.
 Gendreau Yvon.
 Gendrot Paul.
 Genthon Michel.
 Gerodolle Michel.
 Girardot Roland.
 Godin Adrien.
 Goguel Jean.
 Goubet André.
 Graff René.
 Gueronik Sacha.
 Gueydon de Dives J.
 Guillon Pierre.
 Guillot Roger.
 Halbronn Georges.
 Hasson Henri.

MM.

Heckenroth Maurice.
 Hémar Jacques.
 Henry Marc.
 Herzog André.
 Hoffmann Eugène.
 Houdet Jacques.
 Huet Marcel.
 Hug Michel.
 Huvillier J.-Jacques.
 Irion René.
 Izabel Marc.
 Jammet Georges.
 Jaupart Edouard.
 Judy Jean.
 Joneaux René.
 Jouvent Albert.
 Kerisel J.
 Krau Edouard.
 Lacroix Georges.
 Lafaix Michel.
 Laffin Maurice.
 Lafond Marcel.
 Lafouge André.
 Lamoureux Jean.
 Laporte Henri.
 Lassalle Jacques.
 Lassaille Michel.
 Lecerf Yves.
 Leclercq Robert.
 Lecomte Pierre-François.
 Lefebvre Charles.
 Le Franc Maurice.
 Léger Louis.
 Le Gorgeu Victor.
 Legoux Pierre.
 Legrand J.-Claude.
 Legrand Maurice.
 Legrand Michel.
 Lehuédé Michel.
 Lépouse Georges.
 Lerouge Jacques.
 Leroy R.
 Lesieux Louis.
 Leveau Michel.
 Le Vert Paul.
 Lévy Gilbert.
 Lévy François.
 Lhermitte Pierre.
 Lion Pierre.
 Lion Pierre-Jules.
 Lizée Jacques.
 Loison Roger.
 Loisy Théodore.
 Longeaux Louis.
 Loriferne Hubert.

MM.

Mabile Jacques.
 Mabs Jean.
 Malcor René.
 Manson Pierre.
 Mante Jean.
 Marchal Maurice.
 Marie Pierre.
 Marme Lucien.
 Martin Roger.
 Marty Pierre.
 Mathieu Jean.
 Mathieu Henri.
 Maurus Robert.
 Menez Pierre.
 Merlin Pierre.
 Mermet Maurice.
 Meunier Georges.
 Meunier Stéphane.
 Mialaret François.
 Moineau Louis.
 Morel Jacques.
 Morin Martial.
 Morisson Jean.
 Musso Vincent.
 Nau André.
 Neltner Louis.
 Pages André.
 Pavaux Emile.
 Peccia-Galletto Jacques.
 Pechère Michel.
 Pélissonnier Hubert.
 Peltier Raymond.
 Perrineau Georges.
 Pertus Jean-Pierre.
 Pervychine Rostilas.
 Pezet Gabriel.
 Pfahl Henri.
 Pfeiffer Jacques.
 Pialoux Jules.
 Planté Roger.
 Poitrat Raymond.
 Portiglia Michel.
 Pottier Jean.
 Poullain Pierre.
 Prandi Erio.
 Protat Pierre.
 Proust Jean-Noël.
 Prunier Michel.
 Rama Marcel.
 Ramel Fernand.
 Rattier Claude.
 Ravoux Jean-François.
 Rebière André.
 Regard Marcel.
 Régnier Jean.
 Rérolle Jacques.

MM.

Reverdy Georges.
 Reymond Marcel.
 Riffaud Ernest.
 Robert Etienne.
 Robin Albert.
 Robin Marcel.
 Romain Robert.
 Roos René.
 Roques Clément.
 Roulet Jean.
 Rousseau Gaston.
 Rousselin Michel.
 Roux Jacques.
 Rutman Gilbert.
 Saint-Guilhem René.
 Schmit André.
 Schneider Emile.
 Schnell Bernard.
 Schwartz Bertrand.
 Sensfelder Raymond.
 de la Serve Henri.
 Servières André.
 de Sèze Jean.
 Soubeyrand René.
 Stahl Alain .
 Teissier du Cros.
 Tessonneau Pierre.
 Texier Georges.
 Thédié Jacques.
 Théry Jacques.
 Thiébault André.
 Trédé Charles.
 Treton Henri.
 Vandange Robert.
 Varoquaux Jean.
 Vasseur Jacques.
 Vauday Paul.
 Velut Jean.
 Vendryes Georges.
 Verdier Jacques.
 Vergne Jean.
 Vernisse Jean.
 Vicariot Henri.
 Viellard Jean.
 Vielledent Lucien.
 Vignal Jean.
 Vignier Charles.
 Vincent Daniel.
 Vinciguerra Antoine.
 Vincotte Jean.
 Vrain Georges.
 Vuillot Jean.
 Watel Pierre.
 Wennagel Jean-Louis.
 Wilbois Michel.

ENTREPRISES CAMPENON BERNARD

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10.080 000 NF

42, Avenue Friedland - PARIS (8^e) - Tél. CAR. 10-10



TRAVAUX HYDRAULIQUES - BARRAGES

TRAVAUX MARITIMES - PONTS

TRAVAUX SOUTERRAINS

OUVRAGES D'ART

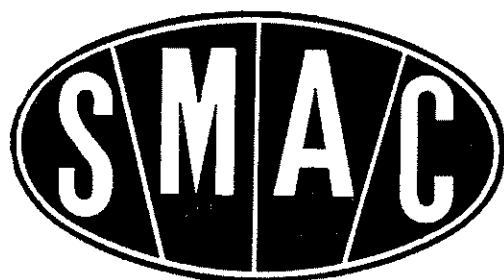
TRAVAUX AÉRONAUTIQUES

BÂTIMENTS INDUSTRIELS - IMMEUBLES

CONSTRUCTIONS EN BÉTON PRÉCONTRAIT

Procédés FREYSSINET

PONTS D'ORLY



REVÊTEMENTS
DE TOUTES ÉPAISSEURS

REPROFILAGES

TAPIS MINCES

Bétonsmac

Béton bitumineux

Asphalte coulé



S.A. des MINES de BITUME et d'ASPHALTE du CENTRE

SIÈGE SOCIAL : 41, AV. MONTAIGNE, PARIS 8^e - ELY. 46-00

ENTREPRISE

C. MONTGOCOL

S.A.R.L. AU CAPITAL DE 1.000.000 NF

82, Quai de la Rapée

PARIS - XII^E

Téléphone : DIDEROT 57 54 (cinq lignes)



TRAVAUX SOUTERRAINS
TERRASSEMENTS
REPRISES EN S/ŒUVRE
POSE DE VOIES
MAÇONNERIE
BÉTON ARMÉ -- PONTS
BATIMENTS INDUSTRIELS
IMMEUBLES

**JURIS-CLASSEUR
CONSTRUCTION**2 VOLUMES EDITES SUR FASCICULES MOBILES
CONSTAMMENT TENUS A JOURCommentaire des textes législatifs
et réglementaires en matière de :

Construction et Reconstruction
Urbanisme, Lotissements, Remembrement
Copropriété, Dommages de guerre etc.

OUVRAGE ESSENTIELLEMENT PRATIQUE

Tous les commentaires
sont assortis de formules d'application**JURIS-CLASSEURS**128, rue de Rivoli - PARIS (1^{er})**TRAVAUX PUBLICS**CHAUSSÉES
BÉTONNÉES

AÉRODROMES

CANALISATIONS
D'EAU ET DE GAZ
ASSAINISSEMENT**BATIMENT**CONSTRUCTIONS
EN BÉTON ARMÉ

Sté D'ENTREPRISES

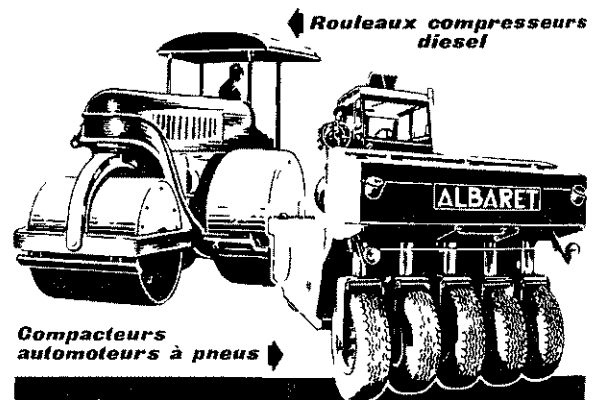
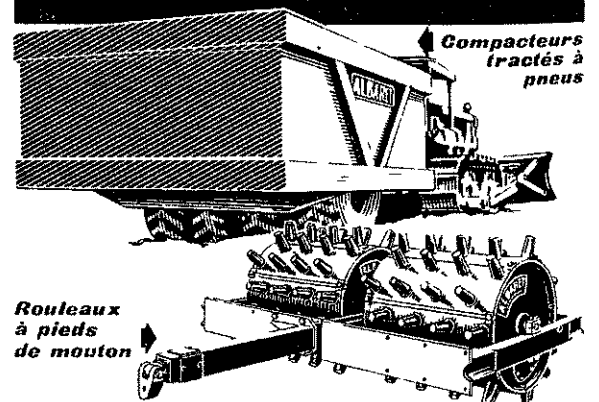
PERRIN

S. A. au Capital de 750.200 NF.

5, RUE SCHEFFER, PARIS-16^e
POINCARÉ 37-60

Agences. ANGERS, LORIENT, CLERMONT-FERRAND

pvc-publicite

Compacteurs
automoteurs à pneus**ALBARET**
RANTIGNY (Oise) - Tel 148 + LIANCOURTRouleaux
à pieds
de mouton

C.A.M.O.M.

CONSTRUCTEURS ASSOCIÉS POUR LE
MONTAGE D'OUVRAGES MÉTALLIQUES

Société Anonyme au Capital de 1.300.000 NF

82, Boulevard des Batignolles - PARIS (17^e) - WAG. 66-40

**Tuyauteries - Charpentes
Réservoirs**

TOUS TRAVAUX de RIVETAGE et SOUDURE

L

l'amélioration et le développement du Réseau Routier, en France comme en Union Française, exigent l'intervention de techniciens hautement qualifiés et expérimentés.

L'Industrie Routière offre donc aujourd'hui aux jeunes ingénieurs une profession où l'intérêt technique s'allie avantageusement à de belles perspectives d'avenir.

Les Ingénieurs de la Société Routière Colas, seraient heureux de voir de nombreux camarades se joindre à eux et profiter de ces perspectives.

Téléphoner : Elysées 39-63

R. SAINT-PIERRE



CHAVANE PARIS

DAVEY-BICKFORD SMITH & C^{IE}

FABRIQUÉES
SPECIALÉMENT
PAR :
LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES EXPLOSIFS

POUR

DAVEY-BICKFORD SMITH & C^{IE}



ETABLISSEMENTS
DAVEY-BICKFORD - SMITH & Co
4, rue Stanislas-Girardin, ROUEN (S.M.)
Tél. : 71-08-72

TOUS ACCESSOIRES DE TIR
pour mines, carrières,
travaux publics

NOS TECHNICIENS
sont à votre disposition pour
étudier votre problème

120 années d'expérience

PAUL MARTIAL 151

Pour

- ◆ LE BÉTONNAGE PAR TEMPS FROIDS.
- ◆ L'ACCÉLÉRATION DE LA PRISE ET DU DURCISSEMENT DU BÉTON.

Pour

- ◆ RÉDUIRE LA DURÉE D'IMMOBILISATION DES MOULES ET DES COFFRAGES.
- ◆ OBTURER RAPIDEMENT LES VENUES D'EAU.
- ◆ PROVOQUER LA FUSION DE LA NEIGE ET DU VERGLAS.

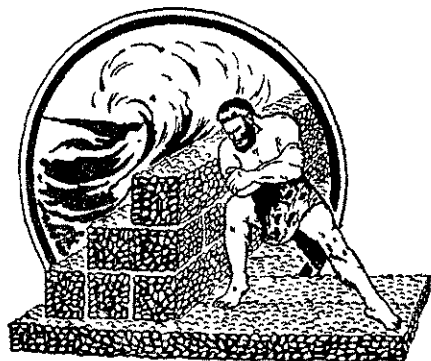
Utilisez le

CHLORURE DE CALCIUM

POUR TOUTS RENSEIGNEMENTS, S'ADRESSER A :

SOLVAY & C^{IE}

— 12, cours Albert 1^{er}
PARIS (8^e) BALzac 29-83



GABIONS "HERCULE"

S.A.R.L. Capital 1.000.000 NF

**POUR DÉFENSE CONTRE LES EAUX
ET CONSOLIDATION DE TERRAINS**

LES PLUS EFFICACES
NOMBREUSES RÉFÉRENCES

SAINT-JUST-SUR-LOIRE (Loire) - Tél. 53-30-75 (3 lignes groupées)

SOCIÉTÉ DES GRANDS TRAVAUX DE MARSEILLE

Société Anonyme au Capital de 16.800.000 NF

Siège Social : **25, Rue de Courcelles, PARIS (8^e)** - Tél. ELYsées 64-12

Aménagements hydroélectriques — Centrales thermiques
 Constructions industrielles — Ouvrages d'art
 Travaux de Ports — Reconstruction — Béton précontraint

SOCIÉTÉ CHIMIQUE DE LA ROUTE

2, avenue Vélasquez - PARIS (8^e) - Tél. LAB. 96-33

**TOUS TRAVAUX ROUTIERS
 PISTES D'AÉRODROMES
 MATÉRIAUX ENROBÉS**

MICMELL

Emulsions alcalines normales et surstabilisées

MICTAR

Bitumes fluides

ACTIMUL

Emulsions activées acides

SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET RURAL

S. A. U. R.

5, Rue de Talleyrand - PARIS-VII^e

**Exploitation des Services Publics
 de Distribution d'Eau**

Nombreux réseaux exploités sous le contrôle
 de l'Administration des Ponts et Chaussées

PARIS, PAU, LA ROCHELLE, ANGERS
 ANGOULÊME, LA ROCHE-SUR-YON

S^TE DES ENTREPRISES
LIMOUSIN

S.A.R.L. Capital 1.600.000 NF

R.C. Seine 55 B 1679

TRAVAUX PUBLICS - BÉTON ARMÉ

20, Rue Vernier — PARIS

Téléphone : ETOILE 01-76

S^te Métallurgique Haut-Marnaise

JOINVILLE (Haute-Marne)

TÉLÉPHONE 56 et 112

*Tout ce qui concerne le Matériel
 d'adduction et de distribution d'eau :*

Robinets-Vannes - Bornes-Fontaines - Poteaux
 d'Incendie - Bouches d'Incendie - Robinetterie
 Accessoires de branchements
 et de canalisations pour tuyaux :

Fonte - Acier - Eternit - Plomb - Plastiques

Joint « PERFLEX » et « ISOFLEX »

Ventouses « EUREKA »

Matériel « SECUR » pour branchements
 domiciliaires

Raccords « ISOSECUR »

**ÉQUIPEMENT DES CAPTAGES
 ET DES RÉSERVOIRS**

Capots - Crépines - Robinets-Flotteurs
 Gains étanches - Soupapes de Vidange
 Dispositif de Renouvellement Automatique
 de la Réserve d'Incendie dans les Réservoirs

MATÉRIEL POUR L'ENTRETIEN ET
 LA CONSTRUCTION DES ROUTES

**ROUX-LÉGER
 CONSTRUCTEURS
 DIJON**

Bureaux et Usine : 27-29, Rue Auguste Brullé - Tél : 32-18-23

SOCIÉTÉ ARMORICAINE D'ENTREPRISES GÉNÉRALES

Société à Responsabilité limitée au Capital de 500.000 NF

**TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS****SIÈGE SOCIAL :**

7, Rue de Bernus, VANNES

Téléphone :

2-90 et 10-90

Société Parisienne de Canalisations**S. Pa. C.**

S. A. au Capital de 1.800.000 NF

Siège Social et Direction Générale :

13, Rue Madame de Sanzillon**CLICHY (Seine)**

Téléphone : PEReire 94.40 (+)

**EAU - GAZ - HYDROCARBURES
ET TOUS FLUIDES****S.A.C.E.R.**

Société Anonyme au Capital de 7.560.000 NF

Siège Social : 1, rue Jules-Lefebvre, **PARIS (9^e)**

Téléph. TRI. 35-34

TOUS TRAVAUX ROUTIERS**VOIRIE URBAINE****PISTES D'ENVOL**— en béton bitumineux —
et en béton de ciment**TERRAINS DE SPORT**Directions régionales : **PARIS - SEGRE**
BESANÇON - CLERMONT-FERRAND - GRENOBLE
TOULOUSE - MARSEILLE**CHARPENTES et PONTS MÉTALLIQUES****E^{ts} DEMULDER & GAJAC**

S.A.R.L. au Capital de 600.000 NF

61, rue de Paris, St-ETIENNE-du-ROUVRAY (près ROUEN S.-M^{me})

Tél. ROUEN 75. 12-73

Ponts routes de tous types - Ponts de chemin de fer
Passerelles - Charpentes de bâtiments - Ossatures
industrielles - Entretien d'usines
Travaux de montage - Levage**CHASSE-NEIGE MODERNE**

(Système L. BAUCHON)

— **ETRAVES, LAMES BIAISES** —
TRIANGLES REMORQUÉS SUR ROUES
à commandes pneumatiques ou hydrauliques**ANCIENS ÉTABLISSEMENTS DURAND**Rue Raspail -:- **GRENOBLE** -:- Tél. : 22-863, rue La Boétie
PARIS 8Téléphone
ANJOU 10-40**TOUS TRAVAUX**
sur Routes et Aérodrômes

ENTREPRISE DE CYLINDRAGE ET DE GOUDRONNAGE

A. Burger S. A. R. L.

Erstein (Bas-Rhin)

Fondée en 1899

Registre de Commerce Analytique B 5312

Téléphone : 14

TOUS TRAVAUX ROUTIERS
 CYLINDRAGES ♦ GOUDRONNAGES ♦ BITUMAGES ♦ EMULSIONS

RÉGIE GÉNÉRALE de CHEMINS de FER et TRAVAUX PUBLICS

Société anonyme au Capital de 3.000.000 NF

Siège Social : 52, rue de la Bienfaisance — PARIS (VIII^e)

Tél. : LAB. 76 27 (lignes groupées) - Télégr. : REGIVIT-PARIS

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

TERRASSEMENTS — CHEMINS DE FER — PONTS ET GRANDS
 OUVRAGES — REVÊTEMENT DE ROUTES MODERNES —
 BARRAGES — PORTS MARITIMES — CANAUX — AÉRODROMES
 — TRAVAUX SOUTERRAINS — BATIMENTS

EXPLOITATION DE RÉSEAUX FERRÉS

ENTREPRISE

J.-B. HUILLET et ses FILS

COUR-CHEVERNY (Loir-et-Cher)

Téléphone : 15

PUITS PROFONDS - CAPTAGES

*Les Plus Grands Spécialistes
des Puits Filtrants dans les Sables*

Entreprise de Travaux Publics et Bâtiments

Edmond SCHNITZLER

S. A. au Capital de 500.000 NF

44, route de la Briquerie, THIONVILLE (Moselle)

TÉL. 59-16-21 - 59-16-22

Constructions de Routes

Ponts et Voies Ferrées 6 Revêtements Spéciaux
 Assainissements - Gros Terrassements
 Tous Travaux de Génie Civil - Béton Armé

POMPES

POUR tous
produits routiers

MOUVEX

5, Rue du Sahel
PARIS-12^e

MOISANT-LAURENT-SAVEY

S. A. au Capital de 1.500.000 NF

GÉNIE CIVIL
 OUVRAGES D'ART
 BATIMENTS

Siège Social : 14, rue Armand-Moisant — PARIS

Tél. SEG. 05-22 - SUF. 82-13

Agences : NANTES et RENNES

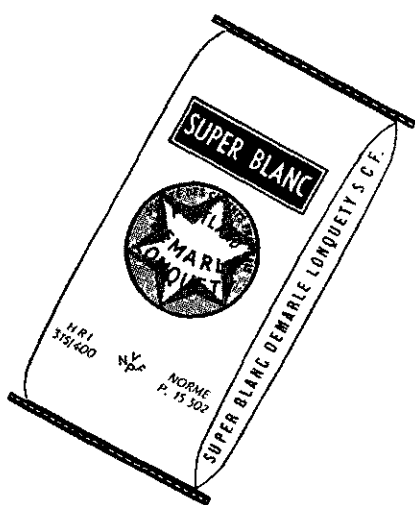
ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS**J. PASCAL & Fils**

19, Rue Augereau - GRENOBLE - Téléph. : 44-87-82 et la suite

Béton armé et Précontraint

Routes — Viaducs — Ouvrages d'Art

Travaux hydrauliques — Pistes d'envol



DEMARLE LONQUETY
SOCIÉTÉ DES CEMENTS FRANÇAIS
 80 RUE TAITBOU PARIS (PIGALLE 91-90)

Sarrade & Lannes

ING. I. E. G.

PARIS (8^e)

18, Rue du Colisée

Tél. ÉLYSÉES 08-51

BIARRITZ

Rue SAINT-JEAN

TÉLÉPHONE N° 413-46

INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

SOUS STATIONS — POSTES H. T. — USINES

TABLEAUX — ÉCLAIRAGE PUBLIC — PRIVÉ

Phares — Aérodomes — Signalisation — Téléphone

ENTREPRISE LANTRUA & OLIVIER

Route de Champs

BORT-LES-ORGUES (Corrèze)



TERRASSEMENTS avec Engins Mécaniques

DRAGAGES

CONSTRUCTION DE ROUTES

SABLES - CAILLOUX - GRAVIERS

Mignonette, Grain de Sel

TECSA Société Technique
des Sables de Seine

Siège Social : 45 bis, Rue J. Dulud - NEUILLY-sur-SEINE (Seine)

Bureaux : 14, Rue Ch. Laffitte - NEUILLY-sur-SEINE (Seine)

Téléphone : MAILLOT 43-44 et 85-41

DÉPÔTS DE VENTES

NANTERRE Route de Chatou, T. MAL. 3479

LEVALLOIS Quai Michelet, T. PER. 3819

PANTIN Quai de l'Aisne, T. VIL. 8265

AUBERVILLIERS Pont du Landy

BONDY Pont d'Aulnay

Entreprises H. COURBOT

Société anonyme : 990.000 NF

**PIEUX - PALPLANCHES
SCAPHANDRES**

19, Avenue Gambetta - MONTROUGE (Seine)

Alésia : 03 81

C^{IE} LYONNAISE D'ENTREPRISES ET TRAVAUX D'ART

2, Avenue Leclerc, LYON — Tél. 72-14-61 — Adresse Télégr. : C.L.E.T.A. LYON

BARRAGES

CANAUX

USINES

PONTS



TUYAUTERIES INDUSTRIELLES

ST^E J.-F. BOCCARD

Capital : 1.750.000 NF

158, route de Vaulx - **VILLEURBANNE**

Téléph. : 84.83.08 (lignes groupées)

PRÉFABRICATION EN ATELIER

Nombreuses Références sur chantiers

CENTRALES THERMIQUES - BARRAGES

INDUSTRIES DIVERSES

STATIONS DE STOCKAGE DE LIANTS

DÉPOTS D'HYDROCARBURE

Société Routière du Midi

S. A. au Capital de 340.800 NF

Siège Social : 11, cours de Verdun -- LYON

Direction des Exploitations : Rue Rolland -- GAP (H.-A.)

Entrepôts : Chemin du Pignonnet -- AIX-EN-PROVENCE

**ÉMULSIONS DE BITUME
MATÉRIAUX ENROBÉS
REVÊTEMENTS SUPERFICIELS
Tous Travaux Routiers et Urbains**

L'ENTREPRISE INDUSTRIELLE

◆◆ ÉLECTRICITÉ ◆ GÉNIE CIVIL ◆◆

Terrassements — Travaux souterrains
Conduites forcées — Usines hydroélectriques
Bâtiments industriels — Barrages

Électrification
de
Voies Ferrées



Distribution
d'Électricité
de Gaz et d'Eau

29, rue de Rome — PARIS (8^e)

Europe 50-90

entreprise de dragages
dragages de canaux et de rivières
défenses de berges

PHÉDITION

M. CRETEUR et Cie

6, RUE DE BELLEVUE - DIJON (Côte-D'or)

HYGEA - SIMPLEX

ÉPURATION DES EAUX USÉES

STATIONS D'ÉPURATION - FOSSES SEPTIQUES

25 ANNEES D'EXPERIENCE
USINES RENAULT
HOULLERES DE LORRAINE
VILLES - AGGLOMERATIONS

PARIS - 35, rue St-Dominique - Tél. INV. 77-22

PELLES EIMCO

2, Rue de Clichy

PARIS (9°)

Téléphone : TRINITÉ 69-47 (2 lignes)

Télégrammes EMCOR-PARIS

S^{te} A^{me} des FONDERIES & ATELIERS

de MOUSSEROLLES à BAYONNE (B.-P.)

Tél. : 501-35

Capital 280.000 NF

FONTES ORDINAIRES ET SPÉCIALES

FONTE MALLÉABLE

Bronze — Laiton — Aluminium

GALVANISATION A CHAUD

Spécialité de pièces en grande série
pour chemins de fer

SOCIETE DE MONTAGE INDUSTRIEL

S.A.R.L. Capital 140.000 NF

SIÈGE SOCIAL BUREAUX } 9, rue Chaptal - PARIS-IX°

TRINITÉ : 50-71



Tous Travaux de Montage - Levage
de Charpentes métalliques et Ponts

MODIFICATIONS -- TRANSFORMATIONS

COMPAGNIE PARISIENNE DES ASPHALTES

FONDÉE EN 1877

39, rue de Liège — PARIS

R. C. 3148

Tél. Europe 61-30 et 61-31

USINES

DUNKERQUE - PANTIN - GRAND-QUEVILLY - MONTARGIS - LE COTEAU
(Nord) (Seine) (Seine-Maritime) (Loiret) (Loire)

PRODUITS POUR ROUTES

GOUDRON -- GOUDRON BITUME -- ÉMULSIONS

FRANÇOIS BERNARD

50, Rue Nicolas-Leblanc à LILLE

Téléph. : 54-66-37, 38 et 39



UNION COMMERCIALE DU PORPHYRE

(Lessines - Quenast et Bierghes)



Tous Matériaux de viabilité :

MACADAMS - GRENAILLES - SABLES

ETC...



Livraisons rapides pour toutes quantités
par eau, fer et route

TRES JUSTES
RES PRECIS
RES SENSIBLES
TRAYVOU
APPAREILS DE PESAGE
MACHINES D'ESSAI
POUR TOUS MATERIAUX

SIÈGE SOCIAL ET USINE : 7, rue Camille Chardin
LA MULATIERE (Rhône)

AGENCES : PARIS - LYON - MARSEILLE - BORDEAUX

Société Auxiliaire des Distributions d'Eau

S. A. D. E.

CAPITAL : 8.100.000 NF

28, rue de la Baume - PARIS. 8^e - ELY. 61-10

ENTREPRISE GÉNÉRALE
TRAVAUX de DISTRIBUTION D'EAU & de GAZ
PIPE-LINES - FEEDERS

Puits - Forages - Filtration et Stérilisation
Assainissement - Epuration des Eaux usées
Canalisations

SUCCURSALES

ARRAS
CARCASSONNE

LILLE
LYON
MARSEILLE

NEVERS
RENNES
ROUEN

Société Générale d'Entreprises

Société Anonyme au Capital de 18.080.000 NF

56, rue du Faubourg St-Honoré, PARIS (8^e)

ENTREPRISES GÉNÉRALES

USINES HYDRO-ÉLECTRIQUES
ET CENTRALES THERMIQUES

USINES, ATELIERS ET BATIMENTS INDUSTRIELS

TRAVAUX MARITIMES ET FLUVIAUX

AÉROPORTS — OUVRAGES D'ART

ROUTES — CHEMINS DE FER

CITÉS OUVRIÈRES

ÉDIFICES PUBLICS ET PARTICULIERS

ASSAINISSEMENT DES VILLES

ADDUCTIONS D'EAU

ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES INDUSTRIELS

ET POSTES DE TRANSFORMATION

RÉSEAUX DE TRANSPORT D'ÉNERGIE

A HAUTE TENSION

ÉLECTRIFICATION DE CHEMINS DE FER

RÉSEAUX D'ÉLECTRIFICATION RURALE

Travaux Publics **Etab^{ts} ROGER GOULON**

Société Anonyme
au Capital de 1.250.000 NF

MAISON FONDÉE EN 1908

**Constructions
Métalliques**

SIÈGE SOCIAL : 11 bis, Av. Mac-Mahon - PARIS (17^e)

Tél. : ETOILE 65.58

Usine à PONT-DU-CHATEAU (Puy-de-Dôme)

Embranchement particulier S. N. C. F.

Télé : 73 et 70



**... Au Service
de la Route
et de l'Automobile**



STATIONS DE POMPAGE

Centrifuges et à pistons
Hydro-pompes et centrifuges
verticales pour puits profonds

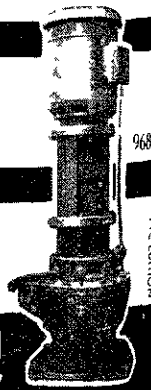
POMPES DILACÉRATRICES

et pompes spéciales pour
relèvement d'eau d'égouts

POMPES D'ÉPREUVE ET POMPES A DIAPHRAGME

POMPES MENGIN

220, rue E. MENGIN - MONTARGIS - TÉL. : 97



ENTREPRISES ALBERT COCHERY

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 13 860 000 NF

SIÈGE SOCIAL : **6, rue de Rome - PARIS (8^e)**

Téléph. : EUROPE 31-87

Télégrammes

(10 lignes groupées)

SUPERACCO-PARIS



GOUDRONS RECONSTITUÉS

**GOUDRONS SPÉCIAUX
POUR ROUTES**

TARMACADAM DE LAITIER

**ÉMULSIONS DE GOUDRON
ET DE GOUDRON BITUME**

**MATÉRIAUX ENROBÉS
SPÉCIAUX POUR TROTTOIRS**

BÉTONS BITUMINEUX

CONSTRUCTION & ENTRETIEN DE CHAUSSÉES - PISTES D'ENVOL

FORCLUM

Société Anonyme au capital de 453.600.000 de frs

67, Rue de Dunkerque - PARIS-IX^e

Trudaine 74-03

TOUTES INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

ÉCLAIRAGE PRIVÉ ET PUBLIC

ÉQUIPEMENT USINES ET CENTRALES

TABLEAUX

RÉSEAUX DE DISTRIBUTION

LIGNES ET POSTES TOUTES TENSIONS

CANDÉLABRES D'ÉCLAIRAGE PUBLIC

DE WENDEL & C^{ie}

Société Anonyme Capital de 150.000.000 NF

Siège Social : **1, rue Paul Baudry - PARIS (8^e)**

R. C. Seine n° 54 B 4760 — Répertoire Product. Seine 5965 C.A.O.

Agence Générale de Vente :

V. A. L. O. R., 17, rue de Surène, PARIS (8^e)

Etablissements Principaux :

Forges à Hayange	Mines de Fer à Hayange
Moyeuve, Rosselange	Moyeuve et Jœuf
(Moselle)	Fours à coke à Moyeuve
Jœuf (Meurthe et-Moselle)	Moulins à scories à
Messempre (Ardennes)	Ebange
Fours à Chaux à Sorcy	

Principaux Produits :

FONTES

Fonte d'affinage - Fonte Thomas - Fonte de Moulage

ACIERS THOMAS & MARTIN

DEMI PRODUITS

Laminés marchands - Tôles fortes, moyennes et fines
Fers blancs et fers noirs - Poutrelles, rails, traverses
Matériel d'attache - Fil machine

Acier au cuivre - Aciers soudables
Aciers de constructions - Cadres de Mines

Produits Secondaires :

TARMACADAM - CRASSES CASSEES - GRENAILLE - LAITIER
PRODUITS de DISTILLATION de HOUILLE
(Petit coke, goudron, sulfate d'ammoniaque, benzol, naphthaline)
SCORIES THOMAS

Cartouches pour le tir à l'oxygène liquide

COMMUNAUTÉ DE NAVIGATION FRANÇAISE RHÉNANE

1, Place de Lattre, **STRASBOURG** - Tél. : 34.07.39 à 34.07.45 - Téléx 87005

Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin

63, Quai Jacoutot — Direction Générale 1, Place de Lattre, *Strasbourg*. — Tél. 34.07.39 à 34.07.45 - Téléx 87005.

Sanara - Sté Alsacienne de Navigation Rhénane

10, Rue du Bassin-du-Commerce, *Strasbourg-Port-du-Rhin*. — Tél. 35.35.04 - Téléx 87019.

Sté le Rhin - Sté Gén. de Navigation et d'Entrepôts

11, Rue de la Minoterie, *Strasbourg-Port-du-Rhin*. — Tél. 35.24.90 - Téléx 87017.

Société Française de Navigation Rhénane

9, Rue de la Minoterie, *Strasbourg-Port-du-Rhin*. — Tél. 35.33.14 - Téléx 87018.

Lloyd Rhénan

11, Rue de la Minoterie, *Strasbourg Port-du-Rhin*. — Tél. 35 24 90 - Téléx 87017.

Armement Seegmuller S. A.

Bassin d'Austerlitz, *Strasbourg-Neudorf*. — Tél. 34 21.11 - Téléx 87016

Compagnie de Transports Rhénans

4, Rue Léon-Jost, *Paris (17^e)*. — Tél. Carnot 07.80.

Société Strasbourgeoise d'Armement

18, Rue du 22 Novembre, *Strasbourg*. — Tél. 32.25.71.

BALE - LUDWIGSHAFEN - DUISBOURG - ANVERS - ROTTERDAM

DUMÉZ

SOCIÉTÉ

33, Rue Henri Rochefort. Paris. 17^e

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
TRAVAUX MARITIMES
OUVRAGES D'ART

33, rue Henri-Rochefort	PARIS
46, cours Pierre-Puget	MARSEILLE
2, place d'Istly	ALGER
25, rue de Portugal	TUNIS
16, rue Galliéni	CASABLANCA

TRAVAUX PUBLICS
CONSTRUCTIONS en BÉTON ARMÉ
OUVRAGES D'ART

SOCIÉTÉ DES ENTREPRISES

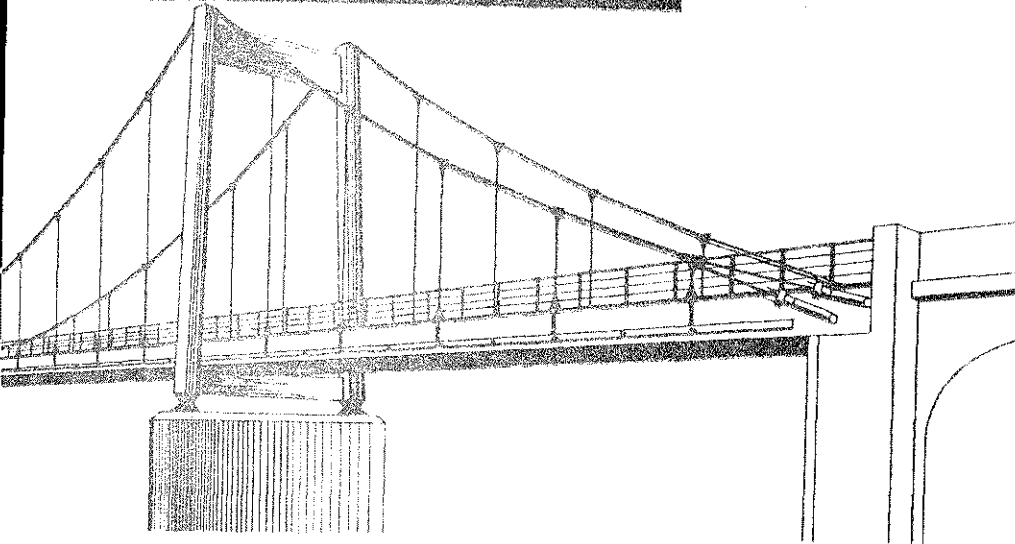
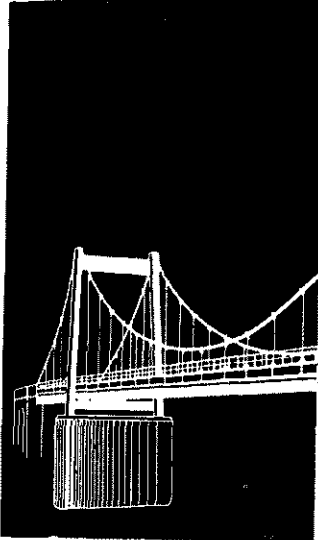
BOUSSIRON

LA Borde 53-11

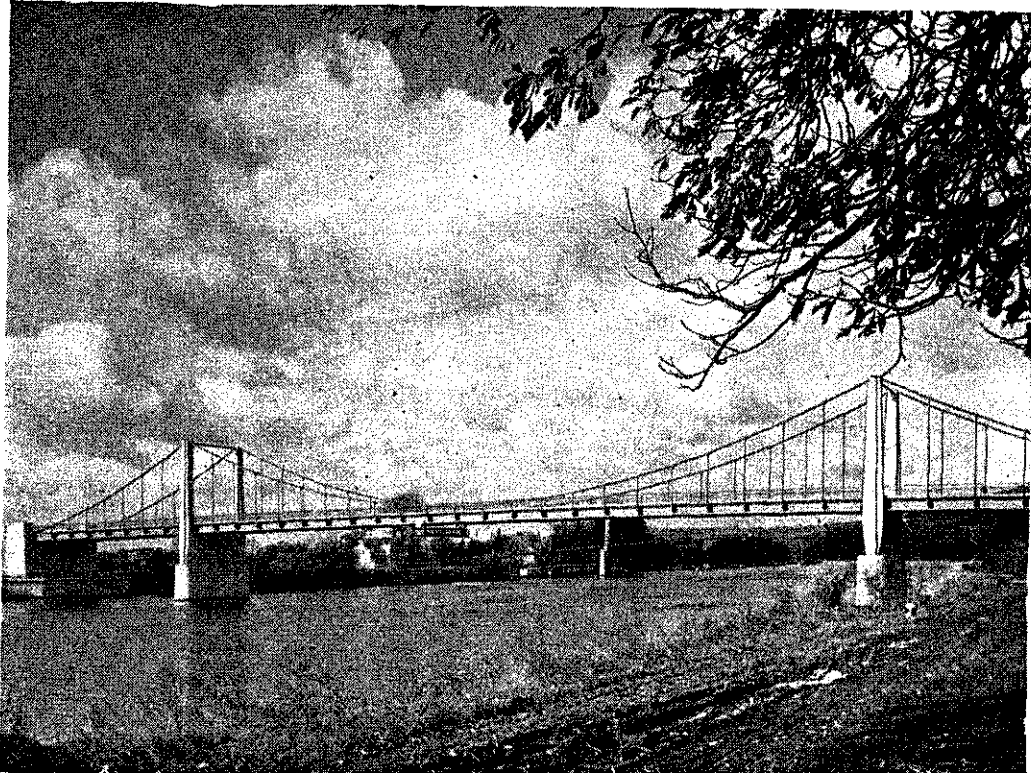
10, Boul. des Batignolles — PARIS (17^e)
ALGER — CASABLANCA — ABIDJAN — CONAKRY

LA PILE
LECLANCHE
FRANCE
POITIERS
LA PILE FRANÇAISE DE QUALITÉ

PONTS MÉTALLIQUES



Pont
de TRIEL sur la SEINE
(Seine-et-Oise)
Trois travées suspendues
dont une de 106 m.
et deux de 39 m.
600 tonnes.



pyc-publicité

Baudin - Châteauneuf

Société Anonyme au capital de 1.250.000 NF

Châteauneuf-sur-Loire (Loiret) - Tél. Orléans 89-43-09

BUREAU A PARIS : 254, RUE DE VAUGIRARD - XV° - TÉL. LEC. 27-19 +

grue bison

2.000 KG A 8 M

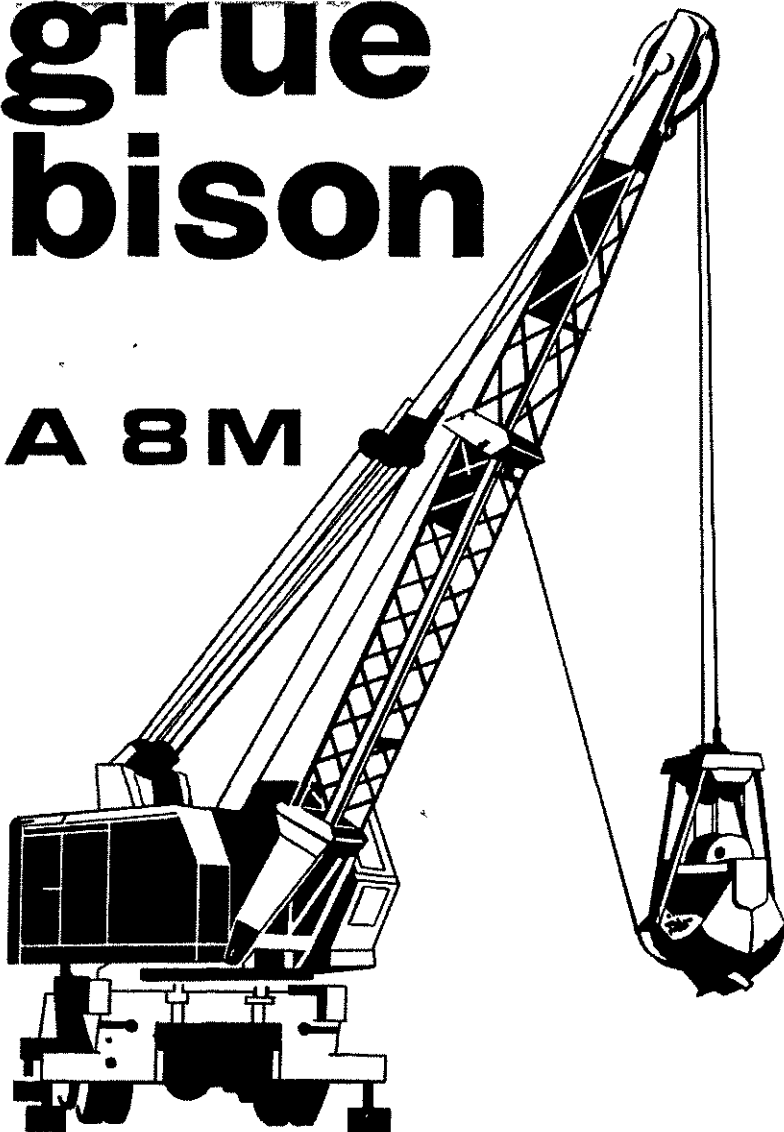
Fleches : 9 m. - 11 m.
13 m. - 15 m.

Treuil à tambours
de grand diamètre
Capacité d'enroulement
sur une couche 30 m.

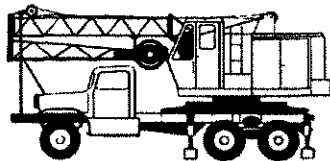
Rotation surpuissante
sur rond à double
rangée de billes

Vitesse 3 ou 5 tours minute.

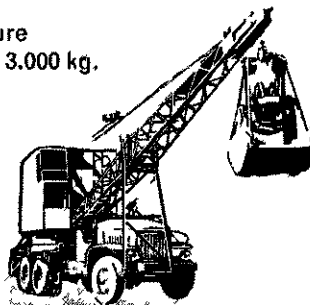
Cabine de manœuvre
indépendante à grande visibilité.



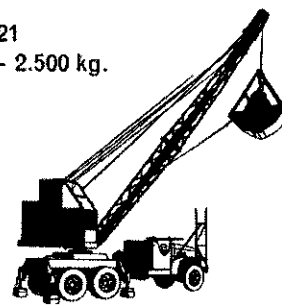
Bison sur camion
flèche repliée



Centaure
1.500 - 3.000 kg.



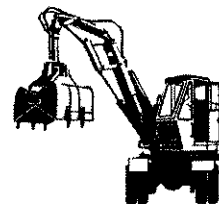
GRT 21
1.000 - 2.500 kg.



9 rue de l'Échelle, Paris
tél. Ric. 87-41 - Usine à Dijon



Boilot-Pétolat



Pelle Hydraulique BP. 30
équipement benne preneuse

ETABLISSEMENTS

KUHLMANN

Société Anonyme au Capital de 89.561.100 NF

25, B^D DE L'AMIRAL BRUIX — PARIS (16^e)

Ponts et Chaussées :

**SILICATES POUR TRAVAUX SOUTERRAINS
ET PEINTURES - LITHOPONE.**

Mines :

**PRODUITS DE FLOTTATION : XANTHATES
SULFURE DE SODIUM - SULFHYDRATE DE
SOUDE - SULFURE DE CARBONE - ALCOOLS
SILICATES.**

dynamites

- **exploseurs - accessoires de tir**
- **toutes études d'abattage**

NOBEL-BOZEL

S. A. au Capital de 3.588.000.000 de Frs
Siège Social : 67, Bd Haussmann - Paris 8^e - Tél. : ANJou 46-30

ALANRUC/138

TRAVAUX PUBLICS

TERRASSEMENTS MÉCANIQUES
 ROUTES et PISTES — OUVRAGES D'ART
 TRAVAUX SOUTERRAINS
 FLUVIAUX et MARITIMES

BATIMENTS

ENTREPRISE GÉNÉRALE — CITÉS
 CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES

BÉTON ARMÉ

ENTREPRISE

MOINON

Société Anonyme au Capital de 1 600 000 NF

57, Rue de Colombes, NANTERRE (Seine)

Téléphone : BOI. 20-92 et la suite

RINCHEVAL**SOISY-SOUS-MONTMORENCY (S.-et-O.)**

Tél. : ENGHEN 04-21 lignes groupées

MATÉRIELS POUR L'ÉPANDAGE, le CHAUFFAGE, le STOCKAGE et le TRANSPORT des LIANTS

ÉPANDEUSES

AVEC RAMPES
 EURE-ET-LOIR
 A JETS MULTIPLES



POINT A TEMPS
 AUTOMOBILES



GRAVILLONNEUSES
 MÉCANIQUES



Épandeuse avec rampe à jets multiples

GROUPES MOBILES
 DE DÉGOURDISSAGE
 POMPAGE
 ET CHAUFFAGE DE LIANTS



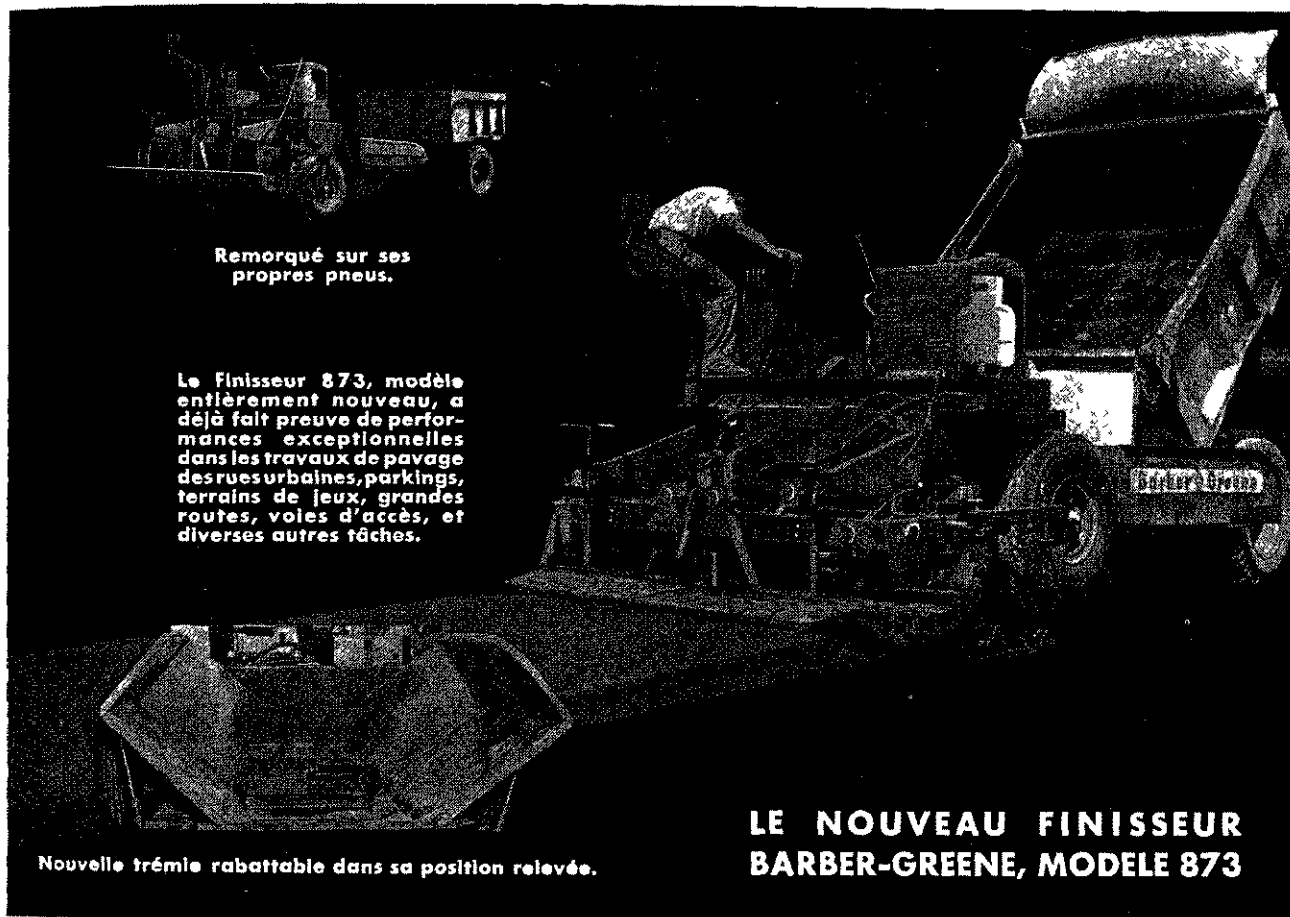
CITERNES
 DE TRANSPORT



CITERNES MOBILES
 DE STOCKAGE
 DE LIANTS

SPÉCIALISTES DE L'ÉQUIPEMENT DES STATIONS FIXES**60 RÉALISATIONS**

DEPUIS 1911, LES ÉTABLISSEMENTS RINCHEVAL CONSTRUISENT DES MATÉRIELS D'ÉPANDAGE



Remorqué sur ses propres pneus.

Le Finisseur 873, modèle entièrement nouveau, a déjà fait preuve de performances exceptionnelles dans les travaux de pavage des rues urbaines, parkings, terrains de jeux, grandes routes, voies d'accès, et diverses autres tâches.

Nouvelle trémie rabattable dans sa position relevée.

LE NOUVEAU FINISSEUR BARBER-GREENE, MODELE 873

pavage sur chenilles... roule sur pneus

Parmi les perfectionnements jamais offerts aux usagers jusqu'à maintenant par les machines de ce genre, le nouveau finisseur Barber-Greene travaille sur chenilles de façon à faire les revêtements les plus divers y compris les parkings, avenues, terrains de jeux, etc... et peut être remorqué sur ses propres pneus hydrauliquement rétractables à la vitesse d'un camion.

Le finisseur Barber-Greene modèle 879-B, plus grand, applique les principes les plus avancés pour le compactage, le nivellement et le contrôle de l'épaisseur.

Pavage sur chenilles : Le modèle 873 s'adapte à tous genres de pavage et à toutes conditions de base - notamment les bases les moins stables - grâce à sa traction sur chenilles.

Roulement sur pneus : La machine se lève hydrauliquement sur ses pneus pour être remorquée avec son propre crochet de remorque.

Nouvelle trémie rabattable hydraulique : capacité et dégagement maxima dans la position ouverte. Les côtés se lèvent hydrauliquement pour alimentation automatique. Pas de zones mortes. La largeur se réduit à 2 m. 43 pour transport.

Nouvelles commandes simplifiées : Levier de direction unique. Nouvelles commandes hydrauliques pour le débit du matériau, le levage du screed, les roues de remorquage et la trémie rabattable.

Largeurs de pavage : de 1 m. 83 à 3 m. 66, par paliers de 7,6 cm.

Vitesses de pavage : jusqu'à 15 m. par minute. Vitesses de remorquage jusqu'à 48 km/heure. Pour passer de la position de travail à la position de remorquage, il suffit de quelques secondes.

Demandez de plus amples renseignements sur ce progrès remarquable dans les travaux d'asphaltage.

Consultez votre distributeur

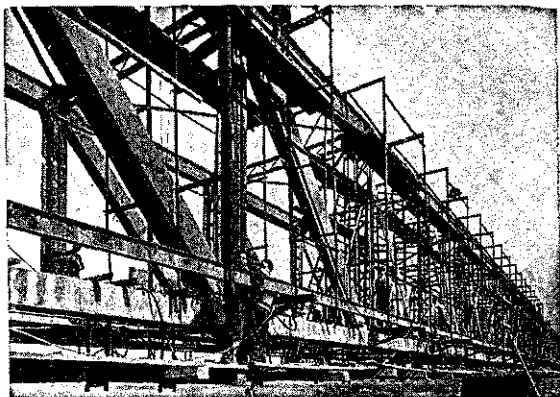
Barber-Greene



DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS :

FRANCE METROPOLITAINE S.T.I.M.E., 23, rue Boissière, Paris 16^e - CAMEROUN SOCIETE D'EQUIPEMENT POUR L'AFRIQUE, Douala B.P. 113
ALGERIE Etablissements G. MUSSO, 126 bis, Rue Michelet, Alger - A. B. F. MANUTENTION AFRICAINE Abidjan B. P. 1299 - Dakar B. P. 173
Cote d'Ivoire B. P. 336 - Bamako B. P. 33 - Niamey B. P. 136 - MADAGASCAR SOCIMEX Antananarivo, Tananarive, B. P. 83 - MAROC SOCOPIH,
9 à 21, rue d'Audenge, Casablanca - TUNISIE AGRICULTOR, 54, rue de Turquie, Tunis - REPUBLIQUES DU TCHAD, DU CONGO ET CENTRAFRICAINE
SOCIETE COMMERCIALE DU KOULOU-NIARI - REPUBLIQUE GABONAISE HATTON ET COOKSON

TRANSPORTEURS ... CHARGEURS ... EXCAVATRICES ... MATERIEL DE PAVAGE



SOLOCOMET

Société Lorraine de Constructions Métalliques
Société Anonyme au Capital de 1.020.000 NF

Siège Social : **rue Octave-Feuillet**
PARIS-XVI

Téléphone : TROCADERO 17-54

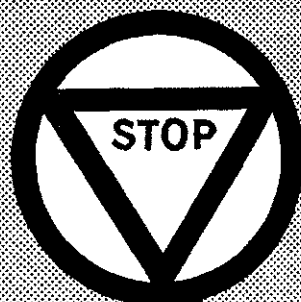
USINES à MAIZIÈRES-LES-METZ — Téléphone : 53



PONTS et CHARPENTES MÉTALLIQUES
CHAUDRONNERIE
MATÉRIEL de MINES et d'USINES

PANNEAUX DE SIGNALISATION

armor



SUREAU-NICE

A G R E M E N T M I N I S T E R I E L N ° 8

SOCIÉTÉ D'ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS

René LEVAUX

S A AU CAPITAL DE 6 000 000 NF

13, rue La Fayette, PARIS (9^e) — Téléphone : **PIGalle 74-92** et la suite

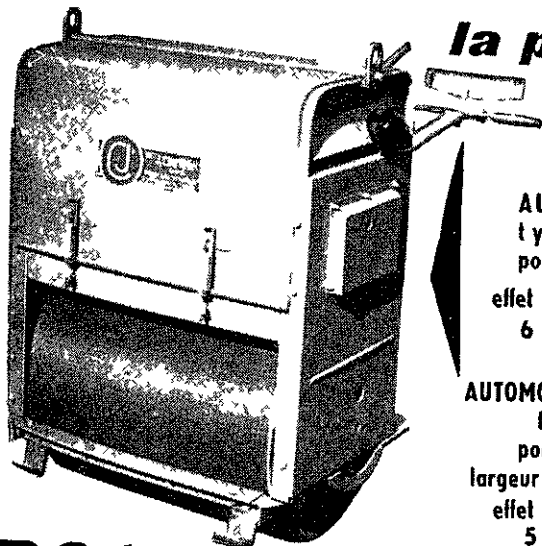
TRAVAUX PUBLICS ET PRIVÉS
 TRAVAUX MARITIMES — DRAGAGES
 TRAVAUX SOUTERRAINS
 TRAVAUX HYDRAULIQUES
 GROS TERRASSEMENTS
 ROUTES et AÉRODROMES
 OUVRAGES D'ART
 BATIMENTS INDUSTRIELS et IMMEUBLES

Travaux en France, Algérie, Communauté Française, Maroc, Tunisie et Etranger

S P E R A R

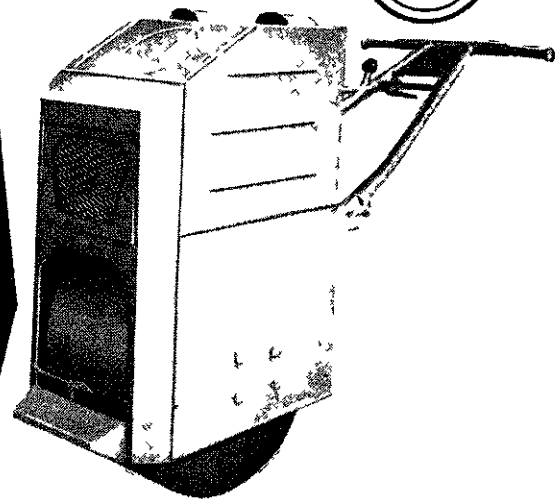
la première marque dans la

VIBRATION



AUTOMOTEUR
 type 28 R
 poids : 360 kgs
 effet de compaction
 6 à 10 tonnes

AUTOMOTEUR TRANCHEES
 type 13 R
 poids : 190 kgs
 largeur hors-tout 0 m 44
 effet de compaction
 5 à 8 tonnes

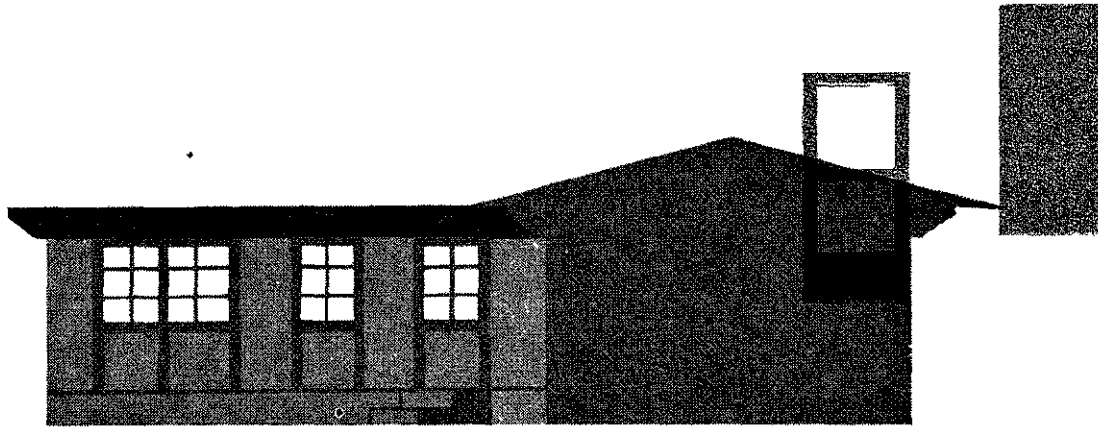


ROULEAUX VIBRANTS

- * ROBUSTES
- * MANIABLES
- * EFFICACES
- * ÉCONOMIQUES

Éts J. COUTHON

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 624 000 NF
 7 bis, RUE MÉRIMÉE, PARIS-16^e - TÉL. KLÉ. 49-30



LOGEMENTS COLLECTIFS

toutes constructions démontables préfabriquées

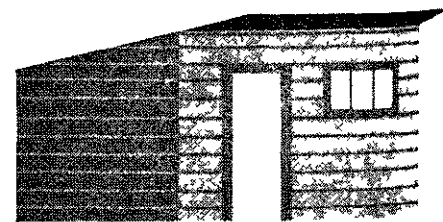
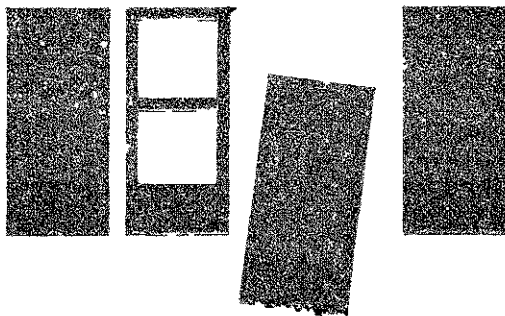


53, BOULEVARD BINEAU • NEUILLY-SUR-SEINE (SEINE)

Tél. : MAI. 94-39 et MAI. 90-54

Dépot à Aubervilliers (Seine)

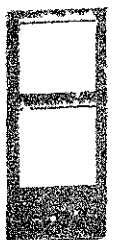
Usine à Saint Pardoux la Rivière (Dordogne) - Tel n° 1



BARAQUES DE CHANTIERS



BUREAUX



"PUBLICITÉ 28"

JEAN COLIN