

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

Dîner du P.C.M. du 16 mars 1961 :		Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines	15
Allocation de M. DURAND-DUBIEF	2		
Discours de M. Robert BURON	5	Activité des Groupes :	
Les Annales des Mines de Mars et Avril 1961	9	Groupe du Nord	16
Procès-verbal de l'Assemblée Générale Ordinaire Annuelle du P.C.M. du jeudi 16 mars 1961	10	Visite des Chantiers d'extension du Port de Dunker- que et de l'Usine sidérurgique « Usinor »	16
Composition du Comité d'Administration du P.C.M.	11	Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. :	
Décès	12	Séance du vendredi 7 avril	21
Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chau- ssées : Assemblée Générale du 16 mars 1961	13	Mutations dans le Personnel	22
Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chau- ssées (C.G.T.-F.O.)	14	Echanges d'idées et d'informations techniques	24

N° de Compte de Chèques Postaux du P.C.M : PARIS 508-39

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)

DINER du P.C.M. du 16 MARS 1961

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

Monsieur le Ministre,

Voici bientôt trois ans que vous êtes à notre tête et voici la troisième fois que vous voulez bien présider notre réunion annuelle, répondre aux préoccupations que nous vous exposons. Sans aucun esprit de flatterie, je peux bien dire, au nom de tous nos Camarades, que c'est une grande satisfaction pour nous. Et loin de regretter le temps où nous pouvions être tentés de repasser chaque année à des Ministres successifs la fameuse « tête de veau » que vous évoquiez plaisamment devant nous l'an dernier, la connaissance mutuelle qui va en se développant et en s'approfondissant entre vous et vos Ingénieurs nous permet d'aborder avec grand profit, plus directement, plus concrètement, les problèmes de nos Corps, sur un tour plus personnel et plus vivant que les habituels discours protocolaires. C'est dans le même esprit que nous avons cru pouvoir briser cette année la rigidité des banquets traditionnels en permettant à nos Ministres d'établir des contacts personnels avec un plus grand nombre de leurs Ingénieurs. Nous savions par avance que vous y seriez favorable, vous Monsieur le Ministre des Travaux Publics qui attachez une telle importance aux aspects humains et sociaux des problèmes et vous, Monsieur le Ministre de l'Industrie, qui cherchez toujours à établir des liaisons directes avec les responsables des affaires.

Je veux donc bien simplement, Messieurs les Ministres, vous remercier, au nom de tous mes camarades, d'avoir bien voulu venir à nouveau parmi nous ce soir. Je suis heureux également d'exprimer notre reconnaissance aux hautes personnalités qui nous ont fait l'honneur d'accepter notre invitation, tout particulièrement M. **Guillaumat**, Ministre délégué auprès du Premier Ministre, dont nous n'oublions pas qu'il est membre du Corps des Mines, M. Jean **Foyer**, Secrétaire d'Etat aux relations avec les Etats de la Communauté, M. **Le Bigot**, délégué ministériel pour la Marine, nos camarades Jean **Blancard**, délégué ministériel pour l'armée de l'Air et **André Bouloche**, ancien Ministre ; je remercie aussi M. **Sudreau**, Ministre de la Construction qui s'est fait représenter par M. le Préfet **Hutin**.

Le contexte si favorable que j'évoquais à l'instant doit me permettre d'aborder sans crainte de malentendu sérieux, sans besoin de longs préalables, le

sujet que j'ai à vous présenter ce soir et qui — je ne me le dissimule pas — comporte, par son actualité brûlante, pas mal de difficultés et d'embûches. Il s'agit des tâches de nos Services extérieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, du rôle que les Ingénieurs de nos Corps ont à jouer dans la vie des Départements et des Régions du pays.

Tout d'abord, il peut être délicat d'évoquer devant le Ministre des Travaux Publics les multiples fonctions que les Services des Ponts et Chaussées assurent déjà pour d'autres Administrations. S'il admet facilement de mettre ses Services à la disposition des Départements et des Communes pour l'équipement et la gestion des voiries locales, il peut lui paraître moins naturel que nous ne consacrons pas l'ensemble de nos préoccupations aux problèmes d'infrastructures routière, fluviale, portuaire et aéronautique qui constituent déjà un vaste domaine, et que nous assurions le contrôle des distributions d'énergie électrique pour le compte du Ministère de l'Industrie, le contrôle des distributions publiques d'eau et de l'assainissement pour le Ministère de l'Intérieur, la gestion du Service hydraulique pour le Ministère de l'Agriculture, les travaux de voirie et réseaux divers pour le Ministère de la Construction, le contrôle de l'équipement sportif pour le Secrétariat à la Jeunesse et aux Sports, le contrôle des travaux subventionnés d'équipement sanitaire et social pour le Ministère de la Santé Publique, l'animation et le contrôle des constructions scolaires et universitaires, conjointement avec les services de la Construction, pour le Ministère de l'Education Nationale.

Et je ne parle pas des missions diverses que nos Services sont amenés très fréquemment à remplir à la demande des Préfets et des Maires. La diversité est à peine moins grande du côté du Service des Mines, qui, en dehors du Ministère de l'Industrie, est chargé de diverses missions par le Ministère des Travaux Publics, le Ministère du Travail, le Ministère de la Santé Publique.

Je voudrais cependant affirmer combien nous sommes attachés à ces multiples attributions. Sans cette polyvalence, sans ces multiples facettes d'un métier si divers, qui permet aux hommes d'épanouir leur personnalité dans l'action et d'assumer de larges responsabilités, tout en laissant aux spécialistes la possibilité de vocations propres, ne risquerions-nous pas

d'affadir l'attachement des Ingénieurs pour leur métier, d'influer défavorablement sur le recrutement remarquable — je le dis avec conviction — que nous donne l'Ecole des Ingénieurs T.P.E., de ne pas mériter la fonction exceptionnellement forte que nos Corps font chaque année à la sortie de la première Ecole Scientifique du pays. Il me suffira de rappeler à cet égard le rapport très lucide et très significatif présenté au dernier Congrès du Syndicat des Ingénieurs T.P.E. sur l'avenir de la Subdivision territoriale des Ponts et Chaussées et qui marque le souci, chez nos collaborateurs les plus directs, d'une valorisation certaine de leurs fonctions.

Il nous paraît d'ailleurs bien certain qu'une telle organisation polyvalente présente bien d'autres avantages, du point de vue de l'intérêt général, notamment par l'allègement des structures administratives locales, par la réduction des frottements inévitables entre services, par les vues de synthèse que permet un éventail de préoccupations largement ouvert. Ainsi n'est-ce pas tout naturellement qu'au sein même de la Maison des Travaux Publics, la technique nouvelle de la circulation routière est venue s'ajouter aux attributions des services des Ponts et Chaussées, alors que dans tant de pays des corps spéciaux de fonctionnaires ont dû être créés pour cette nouvelle responsabilité des pouvoirs publics ?

Et dans un autre domaine à l'ordre du jour, celui de la pollution de l'atmosphère, ne serait-il pas normal que les tâches nouvelles correspondantes soient confiées au Service des Mines, qui pénètre déjà dans la plupart des établissements industriels au titre du contrôle de l'utilisation de l'énergie ; les moyens supplémentaires qui lui seraient nécessaires à cet effet sont certes très inférieurs à ceux dont il faudrait doter un service indépendant.

Je viens de parler de « moyens » et il est bien certain que c'est un élément capital des possibilités des services devant l'alourdissement de leurs tâches traditionnelles et l'extension constante de leurs attributions. Nous devons bien constater à cet égard qu'à l'heure actuelle, si nos cadres supérieurs — Ingénieurs du Corps et Ingénieurs T.P.E. — sont bien souvent surchargés, le potentiel intellectuel qu'ils représentent pourrait être utilisé avec une efficacité bien plus grande, s'ils disposaient de collaborateurs suffisants en nombre et en qualité et si les méthodes de travail étaient encore améliorées. Aussi sommes-nous très reconnaissants à M. le Ministre des Travaux Publics et à M. le Directeur du Personnel de la réforme de structure des Services des Ponts et Chaussées qui est en cours de mise en œuvre exactement dans cet esprit. Nous devons d'ailleurs avoir bien conscience qu'il s'agit là d'une première étape, déjà importante certes, et que d'autres seront encore nécessaires pour pouvoir disposer de services convenablement équipés, capables d'assurer avec une pleine efficacité

l'ensemble des missions qu'il est souhaitable de leur confier.

Mais je ne voudrais pas qu'à la faveur de ces considérations puisse s'accréditer l'idée d'une tendance à la suprématie de nos Services, celle en particulier d'un « impérialisme Ponts et Chaussées », qui placerait sous notre dépendance les représentants subsistants des autres Services locaux. Je peux l'affirmer avec l'appui unanime du Comité de notre Association, telle n'est pas notre volonté. Si nous estimons que certains regroupements sont souhaitables, si nous regrettons la multiplication des Services extérieurs distincts pour un même Ministère comme celui de l'Agriculture, c'est parce que nous croyons à la nécessité d'un petit nombre de Services départementaux, solidement charpentés, et d'un niveau suffisant pour permettre une saine répartition des tâches et une franche coopération sous l'autorité des Préfets ; je voudrais m'efforcer de préciser ce propos en prenant quelques exemples parmi les problèmes actuels.

Une grande tâche s'offre à notre pays dans les années qui viennent, celle d'animer et de coordonner les économies régionales, d'organiser l'aménagement du territoire, de rénover les structures urbaines. Nous sommes persuadés que les Ingénieurs de nos Corps ont à jouer un rôle très important dans cette œuvre. Aussi avons-nous demandé en particulier que les circulaires du Premier Ministre sur les conférences interdépartementales chargées d'étudier et de coordonner les mesures d'application des plans régionaux, fassent mention — à côté des Inspecteurs Généraux de l'Economie Nationale, et des Urbanistes en Chef — des Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées chargés de circonscription et nous avons éprouvé une certaine amertume de ce qu'il n'ait pas été donné suite à cette demande. Certes nous savons que les Ingénieurs Généraux n'en seront pas moins amenés **dans les faits** à une intervention profonde dans ce domaine car les problèmes de structure et d'exploitation des voies de communication ont une importance déterminante pour un bon aménagement du territoire ; en outre leurs moyens d'information et d'action locales reposant sur la structure très ramifiée des services, leurs possibilités constantes de référence à l'échelon national par leurs attaches avec l'organisation centrale constituent des atouts irremplaçables. De même les chefs d'arrondissement minéralogiques sont particulièrement bien placés pour jouer un rôle important dans les économies régionales par leur connaissance des ressources du sous-sol, leur action dans le domaine des industries de base, les contrôles multiples qu'ils exercent dans divers secteurs de l'industrie. La position prise à propos des circulaires dont je parlais nous semble ainsi témoigner une certaine méfiance à l'égard de partenaires que l'on craint trop envahissants. Pourtant nous

comprenons parfaitement que l'aménagement du territoire ne saurait être qu'une œuvre collective et que les plans régionaux ne pourront être élaborés et mis en œuvre qu'avec l'aide d'équipes vivantes, associant des hommes venus de divers horizons et nous estimons souhaitable que, suivant l'aspect prédominant des problèmes, et suivant la valeur des personnes, les animateurs de telles équipes soient pris, sans aucun esprit de système, dans telle ou telle Administration. Ne s'est-on pas d'ailleurs déjà engagé dans cette voie, que nous croyons la bonne, avec les équipes constituées à l'initiative du Commissariat au Plan pour la coordination des équipements urbains ?

Il en est de même pour l'importante question de l'eau qui préoccupe à juste titre les Pouvoirs Publics et dont une Commission spéciale du Commissariat au Plan est actuellement chargée. Là encore, une solution efficace au délicat problème de compétence administrative nous semble pouvoir être trouvée dans une coopération entre les principaux Services intéressés : Mines, Ponts et Chaussées, Génie Rural et Santé Publique, qui pourrait jouer sur les différents plans, celui du Département, celui du bassin, celui du pays. Au niveau du Département, par exemple, une conférence interservices pourrait être instituée amenant des solutions plus rapides et plus efficaces grâce à un examen commun des problèmes.

Dans cet esprit également, nous ne pourrions qu'être très réservés sur certaines propositions tendant à constituer un Service départemental unique, placé sous l'autorité hiérarchique du Ministre des Travaux Publics, qui serait chargé, pour le compte des différents Ministères, de l'ensemble des équipements mettant en jeu les techniques du Génie Civil.

Ceci m'amène au dernier cas que je voulais aborder ce soir ; le dernier mais non le moindre, car nous sommes bien conscients de son importance et nous y avons mûrement réfléchi depuis déjà plusieurs années. Il s'agit de la solution à trouver pour les cadres techniques supérieurs de la Construction, et là encore notre position reste dans la ligne que je viens d'esquisser. Le Ministère de la Construction a d'importantes missions à remplir ; nous souhaitons qu'il dispose pour cela de services locaux bien charpentés, avec des hommes de valeur. Mais, parce que nous voyons la difficulté de créer et de faire vivre des Corps à effectifs restreints, parce que nous pouvons comparer les conditions de travail des Services des Ponts et Chaussées et de ceux de la Construction, parce que nous constatons l'intérêt croissant des jeunes pour les questions d'urbanisme et d'aménagement du territoire, nous sommes tout disposés — comme nous l'avons déjà dit et écrit il y a près de 3 ans à M. le Ministre **Sudreau** — à ce que les cadres techniques supérieurs du Ministère de la Construction soient

fournis par le Corps des Ponts et Chaussées, dans les conditions qui permettent au Ministre de la Construction d'avoir une autorité propre sur ses Ingénieurs, tout en laissant possible et aisé pour ceux qui le désirent le passage d'un Ministère à l'autre en cours de carrière et en prévoyant une certaine mise en commun des moyens des deux Administrations. Sur ce dernier point, une première mesure doit pouvoir consister, pour un certain nombre de Départements, et dans la ligne de ce qui est déjà prévu par les textes en vigueur, à mettre un Chef commun à la tête des deux Services départementaux, sans pour cela établir une prééminence de l'un sur l'autre. Mais la coopération ne devrait pas, à notre avis, s'arrêter là ; en particulier nos jeunes camarades que passionnent les problèmes d'urbanisme et d'aménagement du territoire devraient pouvoir prêter dès maintenant leur concours aux Services de la Construction. Par ailleurs, nous avons toujours déclaré que nous étions favorables à une certaine intégration des cadres actuels du Ministère de la Construction dans le Corps des Ponts et Chaussées si cela est estimé souhaitable.

Ainsi, par une origine commune, une osmose constante, et une aide réciproque, serait favorisée la compréhension des hommes responsables à l'échelon départemental des tâches des deux Maisons et facilitée la création de ces équipes dont nous avons parlé ; en même temps, l'efficacité des Services se trouverait augmentée par une meilleure utilisation des moyens de chacun.

Toutes ces propositions, Messieurs les Ministres, nous semblent raisonnables ; elles nous paraissent correspondre à l'intérêt bien compris du pays, qui reste notre plus sûr guide. Ne faudrait-il pas que de son côté, pour pouvoir véritablement donner vie à ces structures administratives qui se dessinent, l'Etat fasse un sérieux effort pour rénover la Fonction Publique et lui donner les moyens et le niveau qui lui permettraient de remplir dans les meilleures conditions son rôle dans la Nation, rôle qui s'avère chaque jour plus essentiel en face de l'évolution des facteurs économiques et sociaux. Force est de constater qu'actuellement on préfère parer au plus pressé, se contenter d'ajustements partiels et consentir au démantèlement de l'autorité publique, en reportant dans le secteur semi-public ou privé des missions qui sont finalement confiées à ceux-là mêmes qui, avant de changer d'état, auraient eu à les exécuter comme fonctionnaires. Mais ceci est une autre histoire, et j'ai déjà été trop long. Si je termine sur cette note pessimiste, c'est qu'il me paraît difficile de négliger cet aspect essentiel des choses dans le souci qui est toujours le nôtre, Messieurs les Ministres, de servir le bien public.

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

Messieurs les Ingénieurs, et Messieurs qui ne l'êtes pas, ainsi puis-je m'adresser à vous puisque nous avons ici quelques personnalités traditionnelles et qui sont en quelque sorte du « P.C.M. d'honneur », constituant le fond d'invités à partir duquel les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines pensent qu'ils ne forment pas une coterie, puisqu'ils invitent toujours les mêmes... Puis ils invitent aussi les Ministres, pour se faire un alibi... Il y a deux ans, le Ministre était « un » ; l'an dernier, il était « deux ». Ce soir, il est « quatre », et encore ne comptai-je pas mon ami André **Bouloche**, qui est tellement plus Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées que Ministre qu'on ne sait jamais à quel titre exact il est là !

Je suppose donc que si la stabilité continue ses faits (je ne veux dire ni bienfaits ni méfaits, car j'aurais l'air de prendre une position politique dans une réunion purement professionnelle et technique), nous serons au moins cinq l'an prochain, ... et que ferons-nous dans quelques années, car même si le Conseil des Ministres est tout entier présent, vous ne pourrez pas augmenter le nombre de vos invités !... Nous n'en sommes pas encore là, et, par conséquent, nous nous contentons, aujourd'hui, à quatre, d'entendre les propos du Président **Durand-Dubief**.

Qu'il me permette d'abord de le féliciter pour la formule de ce soir. Je dirai presque que c'est la première fois de ma vie que je suis, sinon compris, du moins obéi, et il appartenait aux Corps des Ponts et Chaussées et des Mines de me donner ce grand plaisir. Il y a des années que je dis combien il est ennuyeux de banqueter et de dîner, pour un Ministre qui, de toute façon, n'a que deux voisins, alors qu'il voudrait prendre contact avec de nombreux invités. Eh bien, le Président **Durand-Dubief**, très simplement, très nettement, a entendu, enregistré, organisé. Aussi ai-je eu le plaisir de saluer la plupart d'entre vous avant les discours, de bavarder même avec quelques-uns et d'avoir l'impression de les voir presque tous. La formule est excellente, l'intimité se resserre, nous nous connaissons, nous nous comprenons et le Président **Durand-Dubief** en profite !

L'an dernier, je m'étais permis de comparer les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, et de manière moindre ceux des Mines, à un palétuvier. Cette année, le Président **Durand-Dubief** vient de nous raconter l'histoire du baobab, qui est le père de la forêt et sans lequel aucun autre arbre ne pourrait véritablement exister. Il suffit d'avoir entendu l'admirable fresque qu'il vient de tracer pour voir quelles multiples activités les Ingénieurs des Ponts et Chaussées peuvent avoir, et je crois que c'est seulement l'amitié qui vous lie aux Ingénieurs des Mines qui l'a empêché d'empiéter sur ce seul domaine réservé !

A dire vrai, mon cher Président, vous saviez que je m'étais permis, à une autre réunion, de citer les quinze malheureuses pages que Balzac a écrites dans le « Curé de Village » sur les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et sur leur Conseil Général, et vous venez d'y répondre magistralement ou presque. En tout cas, vous avez marqué que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, après l'« abrutissement nécessaire des années de Polytechnique » (ceci n'est pas de vous, mais de Balzac !), ne passent pas uniquement leur temps à compter des tas de cailloux, mais, au contraire, à rendre d'innombrables services à la nation, dont vous nous avez fait très légitimement l'énoncé synthétique.

Il est vrai que peu de corps et peu d'administrations ont, comme les vôtres, cette organisation napoléonienne du sommet jusqu'au bout des fibres nerveuses. Il est vrai aussi que, dans l'esprit napoléonien, c'est vous et l'Administration des Travaux Publics qui étiez chargés de l'exécution de toutes les tâches techniques de l'Administration, et c'est pourquoi, depuis le chef-lieu jusqu'à chaque canton, vous êtes présents, vous et les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat, c'est une très belle organisation et, je le répète, les Conseillers Généraux et Maires comme moi savent que le Corps des Ponts et Chaussées, les Ingénieurs des T.P.E. et leurs Adjoints techniques sont vraiment le bras séculier de toutes les autorités locales dans tous les domaines techniques, et ils leur en sont profondément reconnaissants. On n'imagine pas, dans nos régions de l'ouest, comme dans la plupart des régions de France, qu'un maire ou un responsable quelconque puisse prendre une initiative — excusez-moi, cher Préfet **Hutin** — en matière de construction d'un bâtiment communal, d'un club ou d'un vestiaire sans avoir consulté les Ponts et Chaussées ! C'est vraiment quelque chose de solide et qui compte ; je le dis peut-être sur un ton plaisant, mais, croyez-le, avec une profonde conviction...

Cette organisation de l'Administration des Travaux Publics et, en particulier, de votre Corps, je ne l'ai sentie nulle part aussi bien qu'en Algérie, croyant être le Ministre qui, depuis trente-trois mois, est allé le plus souvent de l'autre côté de la Méditerranée ; j'ai systématiquement visité chacun des départements, chacune des circonscriptions, chacun des cantons locaux et, je peux dire que, réellement, j'ai rencontré partout des Ingénieurs des Ponts et Chaussées préoccupés par tous les problèmes, des Ingénieurs des T.P.E. faisant le travail des conducteurs, courant des risques pour leur vie — plusieurs l'ont d'ailleurs perdue dans le simple accomplissement de leur tâche —. Je dois dire qu'à plusieurs reprises j'ai reçu avec sympathie et fierté, des témoignages venant de

parlementaires ou de journalistes étrangers qui ont trouvé partout, de bout en bout de l'Algérie et quels que soient les risques et les dangers, notre Administration présente pour toutes les tâches et, si j'ose dire, pour bien d'autres encore. Il est donc juste de lui rendre hommage ce soir ! (Applaudissements).

Et d'ailleurs, mon cher Président, vous avez bien voulu souligner, comme vous l'aviez fait déjà il y a deux ans, lorsque nous n'avions encore que le cocon, l'an dernier lorsque la chrysalide s'est formée, et maintenant que le papillon va commencer à s'envoler, l'importance de la réorganisation des Services des Ponts et Chaussées. Cette réforme qui est utile pour l'amélioration de la productivité des services, aura pour autre avantage de permettre de dégager, dans un moment comme celui-ci, les éléments indispensables pour l'Algérie, pour l'assistance technique, pour la coopération avec les pays de l'étranger ; en resserrant sur les points indispensables notre dispositif en France, nous pouvons dégager les éléments qui permettront d'assurer la présence française à l'étranger, en Afrique, et partout où l'on parle français, ce qui fait, un grand espace dans le monde !

Ceci, mon cher Président, c'est l'organisation que vous avez retracée tout à l'heure avec une fort légitime fierté. Vous avez insisté aujourd'hui — un peu fatigué malgré tout, de retrouver toujours le même voisin de droite — sur les tâches qui ne lui appartiennent pas... Il vous en est reconnaissant et il va vous suivre, malgré la présence de ses collègues ! Il fut un temps où vous demandiez à votre Ministre de vous emmener sur des chemins disputés ; je sens venir le temps où le Ministre vous suivra prudemment sur les chemins que vous prospectez... et ceci nous amène à l'aménagement du territoire.

Rassurez-vous, cher Préfet **Hutin**, je suis très respectueux des pouvoirs de mon ami Pierre **Sudreau**, et d'ailleurs c'est un des très nombreux points — mais celui-là particulièrement — où notre accord se fait tous les jours et très facilement.

Mon ami Jean-Marcel **Jeanneney**, avec lequel je m'entends aussi fort bien à ce propos, se rappellera ce jour du Comité interministériel d'aménagement du territoire où je l'interpellais en lui demandant combien il lui en coûtait comme prime de décentralisation accordée à Citroën pour favoriser le développement de la ville de Rennes ; la dépense était d'environ 3 Milliards. Et je me suis tourné vers mon ami Pierre **Sudreau**, lequel m'a précisé que l'apport de son Ministère pour les H.L.M. de Rennes était en gros d'un Milliard et demi. Mais l'ennui, c'est qu'on demande 42 Milliards aux Travaux Publics pour tenir ces promesses. Car, MM. les Ingénieurs, si le Ministre de l'Industrie et le Ministre de la Construction ont eu parfaitement raison et s'ils ne pouvaient pas ne pas faire ce qu'ils ont très heureusement fait, — et ils savent que je ne pense qu'à les aider sur ce plan

— en définitive, c'est vous et moi qui payons l'addition ; car pour trois malheureux Milliards de M. **Jean-neney**, pour une poussière de quelques dizaines de millions cent-cinquante fois répétés de M. **Sudreau**, il s'agit que non seulement je donne à votre collègue **Aubriot** ce qu'il faut comme routes de rocade et sorties de Rennes, mais que je permette à Citroën d'expédier ses nouvelles voitures à un rythme très soigneusement étudié qui ne peut être réalisé que si le tronçon Le Mans-Rennes est électrifié comme Paris-Le Mans — ce qui représente une dépense de 12 Milliards au minimum — et que si la section Chartres-Le Mans, de la route nationale, qui se trouve en très mauvais état à l'heure actuelle, est rapidement améliorée.

Cet exemple constitue une double leçon pour nous et pour mes collègues. C'est d'abord que, si par malheur ceux-ci ne nous consultaient pas — mais ce n'est leur idée à aucun titre —, ce qu'ils feraient serait brillant, mais inutile. En effet, si le Ministre des Travaux Publics ne prévoyait pas dans ses programmes, des investissements au coefficient 10 par rapport à leurs propres dépenses, de façon que ce qu'ils font ait son sens profond, leurs réalisations pour valables qu'elles soient, n'auraient aucun sens. Et ceci montre que l'aménagement du territoire, revenant légitimement à celui qui en a la responsabilité, ne peut se faire sans que le principal aménageur, c'est-à-dire les Travaux Publics, soit consulté (ce qui s'opère sans difficulté) et puisse, grâce aux Finances — lorsqu'elles sont dans leur bon jour — donner satisfaction au désir commun de tous ceux qui définissent la politique gouvernementale commune.

Il y a pour nous une seconde leçon : c'est que ce ne sont pas les dépenses d'infrastructure qu'effectue le Service des Ponts et Chaussées du secteur à développer qui sont les plus importantes, ce sont celles des Services plus lointains ; il arrive — n'est-il pas vrai Messieurs les Ingénieurs Généraux — que cela sorte même de la circonscription d'inspection générale. Lorsqu'on a bien regardé la question, comme nous l'avons fait, tous Directeurs du Ministère réunis, pour le cas de Rennes, on s'aperçoit que c'est le secteur routier Chartres-Le Mans qu'il est le plus nécessaire d'aménager ; par conséquent, pour que M. **Aubriot**, notre Ingénieur en Chef de Rennes, puisse jouer son rôle à plein, il faut, par un accord général au sein du Ministère des Travaux Publics, que l'axe de transport, qui n'est pas forcément dans la circonscription et qui peut en être fort loin, soit amélioré pour répondre aux besoins.

C'est là ce que montre, cher M. **Durand-Dubief**, combien vous aviez raison tout à l'heure, combien votre métier à tous est passionnant, combien votre coordination intérieure, grâce aux Inspecteurs Généraux, est indispensable et combien la réforme que vous louiez tout à l'heure peut avoir un sens profond

si on l'utilise véritablement dans un large sens. Aménager le territoire sous les directives des responsables de l'aménagement du territoire, aider à la décentralisation industrielle sous les directives de qui a la décentralisation industrielle dans son domaine, c'est là une tâche qu'à cause de leur organisation napoléonienne — et je crois que ni mon ami Pierre **Sudreau** ni mon ami Jean-Marie **Jeanneney** n'en doutent —, seuls, ou, en tout cas, essentiellement, les Ponts et Chaussées peuvent mener à bien dans le domaine de l'application.

C'est pourquoi vous avez eu raison, Messieurs, de prendre comme thème, ce soir et dans de nombreuses discussions entre vous, ces problèmes d'aménagement du territoire, pour lesquels vous jouez un rôle essentiel et qui vous permettent de sortir de vos circonscriptions géographiques pour prendre à votre tour des vues économiques de synthèse, comme je le souhaitais l'an dernier dans une intervention qui n'a pas toujours été comprise, vu l'image d'un certain couteau qui a prêté à discussion... L'an dernier, c'était le couteau, l'année d'avant c'était la tête de veau ! Aujourd'hui, soyons clair et net : je suis persuadé qu'à travers l'aménagement du territoire vous voyez clairement combien votre métier peut prendre son sens et sa présence en 1961.

Messieurs les Ingénieurs, ceci est très important, et M. **Sudreau** l'a dit plus encore que moi, et M. **Jeanneney** l'a redit lui aussi : la décentralisation industrielle, pour l'un, l'aménagement du territoire pour l'autre, se font essentiellement ou devraient se faire essentiellement compte tenu des axes de transport existants. Ces axes de transport, c'est vous qui les réalisez presque toujours, mais c'est toujours vous qui avez la responsabilité de leur exploitation et permettez-moi de vous dire très simplement, très amicalement puisque nous nous connaissons depuis trois ans : il arrive parfois que cette part de votre tâche vous intéresse moins que celle de la construction des infrastructures. Ah ! la belle déviation dont l'Ingénieur en Chef a réussi la réalisation, et qui lui donne une légitime satisfaction ! C'est tellement plus tentant que de réussir un arbitrage difficile en matière de coordination rail-route, que d'essayer avec le Service maritime de tenir compte des problèmes de la navigation par rapport aux problèmes ferroviaires, sans oublier les problèmes routiers. Et, bien sûr, la tentation est parfois — parce qu'il y a de si belles déviations à faire — de remettre cette question des arbitrages de transport et ces réclamations permanentes des transports routiers à un Ingénieur des Travaux Publics ou à un Inspecteur des Transports.

Je n'ai pas le désir d'adresser de critique à quiconque et je sais combien votre travail est souvent ardu, mais permettez-moi de vous dire que, dans le monde moderne et compte tenu des déclarations du Président **Durand-Dubief** l'an dernier sur votre désir d'être aussi

économistes que techniciens, il est indispensable que vous vous attachiez à ce problème des transports dans son extrême complexité. J'ai dit, un mois après mon arrivée au Ministère des Travaux Publics et des Transports, que je ne me doutais pas du « bourbier » que constituait la question de l'organisation des transports routiers, de ce « bourbier », je m'efforce, avec votre aide, d'extraire une situation plus normale, plus saine. Nous avons peu à peu remis de l'ordre et fait disparaître les habitudes scandaleuses et immorales, comme la location des cartes, qui aboutissaient à la situation et aux spéculations que vous connaissez. C'est très décourageant, c'est très fatigant, c'est très dissolvant, mais, après tout, c'est une tâche qui, lorsqu'on voit venir le moment où elle aura été menée à bien, vous permettra — je le dis comme je le pense — de faire telle belle déviation, bien construite et bien réussie.

Voilà un aspect de vos tâches dont vous ne sceriez méconnaître l'importance et dont je suis heureux que le Président **Durand-Dubief** lui-même ait souligné l'intérêt. Pour l'aménagement du territoire, nous n'avons pas à nous disputer ni entre Ministres et Administrations différentes ni, à l'intérieur d'une même Administration, entre Ingénieurs de responsabilités diverses. Tout, dans le moment présent, est aménagement du territoire ; le problème est de bien coordonner les efforts et d'éviter les gaspillages et les doubles emplois.

Mon cher Président, vous avez donné bien d'autres exemples des tâches qui sont celles des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, mais vous avez trouvé, comme chaque année d'ailleurs, un domaine dans lequel les Ingénieurs des Mines sont également intéressés, car tout de même, si leur passage dans l'Administration est généralement plus court, sauf de rares exceptions, que celui des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, il n'en faut pas moins les traiter avec la considération qu'ils méritent et qu'ils savent mériter. Le point commun, cette année, a été l'hydraulique. Nous avons parlé, il y a deux ans, d'assistance technique, qui était alors à la mode ; elle y est maintenant à un degré tel que je n'ose même plus en parler. Il a été question, l'an dernier, d'économie régionale et d'économie de synthèse. Parce que c'est la mode, vous avez bien fait cette année de parler d'hydraulique ; on ne parlera que d'hydraulique dans les années à venir. Croyez-moi, à cet égard, les hommes politiques ont un sixième sens qui les avertit très bien des problèmes qui seront à la mode, parce que c'est leur meilleure défense que de le savoir par avance. Or, l'hydraulique est de ceux-là.

L'hydraulique est terriblement à l'ordre du jour parce que, hélas !, les dégâts des deux années écoulées à la suite des crues et des inondations ont été très élevés. Il se peut que la météorologie ait été exceptionnelle en 1959, année sèche, et en 1960, année hu-

mide : les résultats ont été désastreux les deux années, et peut-être n'est-ce pas seulement la météorologie qui était exceptionnelle, mais le fait que l'on ne se soit pas penché avec tout le soin qu'il aurait fallu, avec les moyens nécessaires, sur un problème coûteux et difficile.

L'opinion est maintenant très sensibilisée au problème des crues et des inondations ; mais ce n'est qu'un aspect de la question. J'écoutais, dans un radio qui, visiblement, ne retransmettait pas les propos d'un Ingénieur des Ponts et Chaussées ni même ceux d'un Ingénieur des Mines, des chiffres très intéressants sur les besoins en eau d'une population moderne et civilisée tels qu'on peut les prévoir dans dix ou quinze ans. Il est exact que les besoins en eau pour notre industrie — n'est-il pas vrai, cher Jean-Marcel **Jeanneney** — vont sans cesse croissant et que les besoins de consommation des individus — n'est-ce pas, cher Préfet **Hutin** — sont eux-mêmes en accroissement constant, et que nous avons un problème des ressources en eau que l'on ne prévoyait pas il y a cinquante ou soixante ans. Pays tempéré, nous pensions qu'il y a toujours assez d'eau pour nous, et nous laissons aux pays sous-développés le soin d'avoir des services de l'hydraulique spécialisés, comme en Algérie, avec tous les problèmes que cela entraîne. Or, nous voyons venir le moment où il n'y aura pas toujours assez d'eau pour les besoins industriels, pour les besoins humains et pour les besoins ruraux et des problèmes sans cesse plus compliqués se posent.

Puis il y a l'aspect « santé publique ». Le Professeur **Lépine**, dans une très brillante démonstration, m'a expliqué un jour, — sans que je le comprenne très bien, mais il m'a convaincu cependant — qu'avec les antibiotiques, le travail des usines d'épuration était en réalité réduit à presque rien mais que les virus ressortaient plus forts que jamais des traitements auxquels l'eau était soumise. Il m'a fait à cet égard une description frappante, et il explique ainsi que la poliomyélite soit infiniment plus développée dans les pays propres que dans les pays sales, dans les pays où l'on utilise les antibiotiques que dans les pays où on ne les utilise pas. Toute plaisanterie mise à part, car le sujet ne la permet pas, il n'est pas douteux que parmi les cercles médicaux, les cercles de chimistes et de biologistes, il y a un problème du contrôle des eaux qui préoccupe tout le monde.

Eh bien, voilà une très belle occasion, vous l'avez dit mon cher Président, de collaboration entre Services. J'ai essayé, hier, de faire le point de l'ensemble des Administrations qui étaient responsables de l'eau et j'ai été surpris que l'une d'elles à première vue très intéressée à la question ait été oubliée : il s'agissait des Eaux et Forêts ; d'ailleurs, je ne crois pas que vous l'ayez citée tout à l'heure. Car on oublie toujours les Eaux et Forêts, qui, tout de même,

à l'origine, devaient avoir quelque rôle en la matière, sans quoi on les aurait appelées les « Forêts » tout court !

Puis il y a le Génie Rural pour les utilisations agricoles de l'eau. Puis il y a les Ponts et Chaussées, dans une triple, ou plutôt dans une quadruple tâche : il y a les Ponts et Chaussées dans un rôle de conservation de l'eau, il y a les Ponts et Chaussées dans un rôle de lutte contre les inondations, il y a les Ponts et Chaussées comme responsables des rivières navigables et flottables, et il y a les Ponts et Chaussées responsables des transports par eau.

Puis, il y a les Ingénieurs des Mines responsables des eaux souterraines, qui constituent d'importantes réserves d'eau, et intéressés par les besoins en eaux industrielles dont je soulignais tout à l'heure combien ils augmentaient sans cesse.

Puis il y a l'Intérieur, qui — permettez au Conseiller Général et au Maire que je suis d'y revenir — a un rôle, essentiel à mon point de vue, pour l'eau de consommation, pour les adductions d'eau potable ; ce sont bien nos communes qui en ont la responsabilité avec les subventions de l'Intérieur, ou, pour les besoins ruraux, avec celles de l'Agriculture.

Puis il y a la Santé Publique, qui exerce un contrôle des eaux et mon ami Bernard **Chenot** a eu maintes fois l'occasion de m'entretenir de la pollution des eaux, des précautions qu'il faudrait prendre à cet égard et de la façon trop légère dont ces graves problèmes sont parfois traités.

Voilà cinq Ministères intéressés, et non quatre, mon cher Président, et infiniment plus de services que vous n'en avez cités tout à l'heure. Oui, le problème de l'hydraulique me semble être, Messieurs, un des problèmes qui apparaîtra essentiel dans un très petit nombre d'années et il est indispensable que nous lui trouvions des solutions.

Oh ! certes, il vous est arrivé l'an dernier, cher M. **Durand-Dubief**, de craindre que votre Ministre ne vous permette pas de jouer votre plein rôle. Permettez-moi de vous dire, cette année, que j'ai été un peu attristé de voir la timidité discrète de votre offensive dans le problème de l'eau. Essentiellement, vous avez raison, car c'est bien par la coordination avec les autres Administrations intéressées qu'il faut résoudre le problème, mais n'hésitez pas à y mettre du dynamisme. Nous avons là, en ce qui concerne les dégâts des eaux, et en tant que responsables des rivières navigables et flottables, des responsabilités très lourdes. Il faut que, avec vos collègues des autres corps intéressés, vous vous attachiez à trouver des solutions. Il ne faut pas que, dans dix ans, on s'aperçoive que nous manquons d'eau, et, à mon avis, c'est le danger qui nous menace : manquer d'eau au moment où on en a besoin, mais être ravagé par les inondations au moment où on ne le souhaite pas. Je

suis persuadé que, dans ce domaine, il y a une tâche extrêmement importante à remplir pour tous, mais, bien entendu, spécialement pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Vous le voyez, Messieurs, je me laisse entraîner — et je m'en excuse auprès de mes collègues —. J'ai pris goût à la tâche, et voilà qu'après m'être montré, la première année, prudent avec le Président **Pialoux**, la seconde année réservé avec le Président **Durand-Dubief**, m'efforçant de remettre chaque chose à sa place, je commence à sentir poindre en moi une sorte de vocation de candidat à la présidence du P.C.M. Les hommes politiques sont ainsi faits qu'ils ne peuvent pas supporter que d'autres qu'eux soient élus, à n'importe quel poste qu'il s'agisse ! M. **Durand-Dubief** m'a dit qu'il avait été réélu sans difficulté cette année ; je calmerai donc mes impatiences d'homme politique ; l'homme politique sait attendre... En tout cas, ce que je voulais vous montrer, Messieurs, — et je le dis très amicalement —, c'est qu'à force de nous frotter les uns à l'autre, je commence — je le crois — à me passionner pour les problèmes qui sont essentiellement les vôtres et à les voir avec une optique qui justifierait d'ailleurs ma vieille théorie au point de vue de l'action ministérielle. Cette théorie, je vous la confie ; elle est plutôt du domaine rural que du domaine des Ponts et Chaussées ; c'est la théorie de l'assolement triennal : une année pour apprendre,

une année pour agir, une année pour chercher autre chose.

Hélas ! voici venir bientôt le terme des trois ans et le réembarquement pour une quatrième année ! Je ne sais si c'est bon. Je me suis efforcé, la première année, en vous parlant de la nécessité de l'assistance technique et du rôle magnifique que vous pouviez jouer dans les pays d'outre-mer, de vous communiquer mes idées, et je vous remercie de la façon dont vous les avez entendues. Je répète ce que j'ai dit en Algérie et ce que je voudrais étendre au monde entier ; je dois remercier les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat de la manière dont ils ont répondu à mon appel.

J'ai continué l'an dernier à essayer de vous communiquer mes idées ; puis je m'aperçois cette année, au sourire de mon ami **Pierre Guillaumat** et à celui de mon ami **Jean-Marcel Jeanneney**, qu'ils constatent — eux plus facilement que moi — qu'à force de prêcher mes idées pour vous en convaincre, je suis en train de reprendre à mon compte les vôtres et que, comme toujours, la contagion ne joue pas à sens unique. Nous en sommes au moment où je risque — excusez-moi, cher **André Bouloche** — d'être trop Ingénieur des Ponts et Chaussées pour être un bon Ministre. J'arrête là mon propos, mais, au moins, l'amitié y aura gagné, et je vous remercie, Messieurs, de m'avoir, ce soir encore, ainsi reçu au milieu de mes amis du Gouvernement.

Les Annales des Mines de Mars 1961

L'étude de MM. **Boisson** et **Martin** sur l'Eau dans la sidérurgie traite des problèmes de qualité, quantité, prix, valeur économique de l'eau, compte tenu des ressources. L'exemple du complexe sidérurgique de Dunkerque est donné en annexe.

Dans le cadre des conférences sur l'énergie, M. **Gouni**, traite des aspects à long terme de la politique d'ensemble de l'Energie.

M. **Colas**, après avoir rappelé les besoins et les ressources en eau, et la gravité actuelle du problème

de la Pollution, étudie les aspects techniques et économiques de l'Epuración des eaux urbaines et de l'Epuración des eaux industrielles.

Chroniques et divers :

- Statistiques mensuelles des productions minière et énergétique,
- Métaux, minerais et substances diverses,
- Technique et Sécurité minières,
- Communiqués,
- Données économiques diverses.

Les Annales des Mines d'Avril 1961

M. **Sernieclae** étudie le phénomène des Coups de Toit en examinant chacun des « coups de toit » survenus depuis 1945 dans le Bassin de Fuceau.

M. P. **Seyer** donne un compte-rendu du Colloque International sur la Physique des Forces Electrostatiques et leurs applications qui s'est tenu à Grenoble du 27 septembre au 1^{er} octobre 1960 et auquel ont participé 120 spécialistes de 15 pays.

Chroniques et divers :

- Statistiques permanentes des productions minière et énergétique,
- Métaux, minerais et substances diverses,
- Technique et Sécurité minières,
- Communiqués,
- Données économiques diverses.

PROCÈS-VERBAL de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ANNUELLE du P.C.M. du Jeudi 16 Mars 1961

Les Membres du P.C.M. se sont réunis en Assemblée Générale Ordinaire Annuelle le jeudi 16 mars 1961 à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, sous la présidence de M. **Durand-Dubief**, Président de l'Association, assisté de MM. **Bringer** et **Bourrières** Vice-Présidents et **Rouer** Secrétaire.

La séance est ouverte à 14 h. 30.

1) RAPPORT MORAL

présenté par le Président au nom du Comité

Le Président donne lecture du rapport moral sur le fonctionnement de l'Association depuis la dernière Assemblée Générale Ordinaire.

Le texte de ce rapport est annexé au présent procès-verbal (1).

M. **Durand-Dubief** invite les Membres présents à formuler leurs observations.

Relations avec les Ingénieurs Civils de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

M. **Brunot** souligne les relations amicales existant actuellement à l'intérieur de l'École entre les Ingénieurs Elèves et les Elèves Ingénieurs ; il signale que l'Association des Ingénieurs anciens élèves de l'École serait très désireuse de créer un organisme commun avec les Ingénieurs du Corps, dont une des premières tâches pourrait être l'édification d'un annuaire commun.

Il soumet à l'Assemblée le texte de la déclaration ci-après :

- « L'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines d'une part ;
- « L'Association des Ingénieurs anciens élèves de l'École Nationale des Ponts et Chaussées d'autre part ;
- « Constatent qu'une partie de leurs buts sont communs ;
- « Sont d'accord sur l'intérêt de maintenir les liens de camaraderie entre tous les élèves et anciens élèves de l'École ;
- « Décident en conséquence de créer une commission de six Membres, composée d'un nombre égal de représentants de chaque association ;
- « Chargent cette commission de la préparation d'un annuaire commun, de publications, de réunions et de voyages d'études ;
- « La Commission proposera une répartition des dépenses afférentes entre les deux associations ;
- « Elle proposera par la suite s'il y a lieu la

« forme juridique à donner à cette coopération des deux associations ».

Cette déclaration, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

Situation matérielle des Ingénieurs des Administrations Centrales et Services Centraux.

M. **Bringer** expose à l'Assemblée les premières conclusions du groupe de travail, constitué par le Comité, en vue d'examiner le problème de l'amélioration de la situation matérielle des Ingénieurs occupant des fonctions techniques ou économiques dans les Administrations Centrales et Services Centraux.

Après discussion, dans laquelle interviennent notamment MM. **Parant**, **Jouvent**, **Aubert**, **Lhermitte**, **Roges**, **Brunot**, **Duminy**, le texte d'une motion proposée par M. **Bouzoud** est adopté à l'unanimité, après quelques rectifications de détail, dans la forme ci-après :

— « Considérant qu'il est essentiel pour l'avenir du Corps des Ponts et Chaussées de pouvoir maintenir des Ingénieurs en fonctions dans les Administrations Centrales et dans les Organismes Centraux de recherches et d'études, dont le rôle et les travaux sont de la plus grande importance dans les domaines économique, scientifique et technique ;

— « Considérant qu'à l'heure actuelle les camarades présents dans ces administrations et organismes sont particulièrement défavorisés en matière de rémunérations accessoires, dont le système de répartition doit d'ailleurs subir une importante refonte ;

— « Considérant qu'il n'est toutefois pas possible d'attendre la réalisation de cette refonte pour assurer à ces Ingénieurs une rémunération globale mieux adaptée aux services qu'ils rendent à l'ensemble du Corps ;

— « Mandate le Comité pour faire aboutir, dans le meilleur délai, une amélioration substantielle de la situation matérielle des Ingénieurs en fonctions dans les Administrations Centrales et dans les Organismes Centraux de recherches et d'études, par le moyen d'une péréquation complémentaire provisoire des rémunérations accessoires des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ».

Techniciens du Ministère de la Construction.

M. **Baudet** expose aux Membres de l'Assemblée l'état actuel des pourparlers relatifs à la participation des Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées à la constitution du Cadre technique supérieur de la Construction, compte tenu notamment de la mission

(1) Il a été publié dans le Bulletin du P.C.M. d'Avril 1961.

confiée à ce sujet à MM. les Inspecteurs Généraux **Vincent et Musard**.

Après diverses interventions, notamment de MM. **Tessonneau, Aubert, Arnould**, l'Assemblée se déclare favorable aux orientations définies à cet égard par le rapport moral.

Journées d'études du P.C.M.

M. **Lhermitte** rappelle l'accueil favorable qu'a reçu la journée d'études sur la recherche dans le Corps des Ponts et Chaussées, organisée par le P.C.M. en décembre 1960 et souhaite qu'une initiative semblable soit prise en 1961.

Après explications fournies par le Président, l'Assemblée se déclare favorable au sujet actuellement envisagé par le Comité pour une nouvelle journée d'études et qui serait « Transports et aménagement au Territoire ».

Approbation du rapport moral.

Après avoir entendu les observations et suggestions présentées, l'Assemblée approuve à l'unanimité le rapport moral présenté par le Président au nom du Comité.

2) RAPPORT FINANCIER DU TRÉSORIER

M. Gilbert **Dreyfus**, Trésorier, donne lecture du rapport financier de l'exercice 1960 dont le texte est annexé au présent procès-verbal (2).

Sur proposition de la Commission de Vérification

(2) Il a été publié dans le Bulletin du P.C.M. d'avril 1961.

des Comptes, le rapport du trésorier est approuvé à l'unanimité.

3) Renouvellement des Membres sortants du Comité

Il est donné connaissance à l'Assemblée Générale du dépouillement du vote pour le renouvellement des Membres sortants du Comité.

Pour les trois postes de délégués généraux à élire pour trois ans, ont obtenu MM. **Baste, Artigue et Pasquet** 131 voix ; pour le poste de délégué général à élire pour deux ans en remplacement d'un délégué démissionnaire, a obtenu M. **Rousselot** 131 voix.

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élus comme délégués généraux de la Section Ponts et Chaussées : pour trois ans, MM. **Baste, Artigue et Pasquet** ; pour deux ans M. **Rousselot**.

Le Président fait connaître que la Section Mines a désigné MM. **Daval et Callot** en remplacement de deux délégués dont le mandat se trouve expiré.

Par ailleurs, le Groupe de Paris de la Section Ponts et Chaussées a élu comme délégués pour trois ans MM. **Aubert, Quérenet, Saillard et Pébereau** (3).

L'ordre du jour étant épuisé, la séance s'est levée à 17 heures.

Le Secrétaire,
B. Rouer.

Le Président,
M. Durand-Dubief.

(3) Le Groupe du Nord a par ailleurs désigné ultérieurement M. **Longeaux** comme délégué pour trois ans.

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

(à la suite de l'Assemblée Générale du 16 Mars 1961)

A. — BUREAU.

Président : M. **Durand-Dubief**.

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

Secrétaire : M. **Rouer**.

Secrétaire-adjoint : M. **Proust**.

Trésorier : M. **Pébereau**.

B. — MEMBRES.

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

M. **Artigue**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite, 201, allée de Gagny, Clichy-sous-Bois (Seine-et-Oise).

M. **Aubert**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ministère de la Construction, 32, Quai de Passy, Paris-16°.

M. **Baste**, Ingénieur 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, 90, boulevard Latour-Maubourg, Paris-7°.

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

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

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. **Daval**, Ingénieur Général des Mines en retraite, 137, boulevard Raspail, Paris-6°.

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. **Gaud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 41, avenue de Paris, Auxerre (Yonne).

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

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. **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. **Lhermitte**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, rue Louis Murat, Paris-8°.

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

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

M. **Pasquet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 58, boulevard Lefèvre, Paris-15°.

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

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

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

M. **Quérenet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 187, rue Saint-Jacques, Paris-5°.

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

M. **Rouer**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 4, place Gambetta, Versailles (Seine-et-Oise).

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

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, Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).

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

COMPOSITION DES SOUS-COMITÉS

A) Section Ponts et Chaussées

BUREAU.

Président : M. **Durand-Dubief**.

Vices-Président : MM. **Bringer**, **Bourrières**.

Secrétaire : M. **Rouer**.

Trésorier : M. **Pébereau**.

DELEGUES GENERAUX.

MM. **Alias**, **Artigue**, **Baste**, **Bringer**, **Durand-Dubief**, **Lassalvy**, **Lhermitte**, **Pasquet**, **Rouer**, **Rousselot**.

DELEGUES DE GROUPE.

Groupe de Paris : MM. **Aubert**, **Laurent**, **Lefoulon**, **Pébereau**, **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 de Bordeaux : M. **Fuzeau**.

Groupe d'Orléans : M. **Gaud**.

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. **Giroult**.

DELEGUES DE LA SECTION MINES.

M. **Proust**.

B) Section Mines

BUREAU.

Président : M. **Fischesser**.

Vice-Président : M. **Daval**.

Secrétaire : M. **Proust**.

DELEGUES.

MM. **Callot**, **Dauvergne**, **Daval**, **Fischesser**, **Gouni**, **Pertus**, **Proust**, **Robert**.

DELEGUE DE LA SECTION DES PONTS ET CHAUSSEES.

M. **Lhermitte**.

DÉCÈS

Notre Camarade Louis **Saulgeot**, Directeur du Gaz et de l'Electricité au Ministère de l'Industrie, a la douleur de faire part du décès de sa femme, survenu le 4 avril 1961.

Nous avons appris le décès de M. Marcel **Prost**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en Retraite, survenu le 26 avril 1961 à Lons-le-Saunier (Jura).

LES SYNDICATS D'INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 16 MARS 1961

RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT

Mes chers Camarades,

Je n'ai pas aujourd'hui, comme l'année dernière à pareille époque, à mentionner de faits de l'importance de la constitution de notre Commission administrative paritaire. Dans le cadre de notre statut particulier maintenant bien assis, cette commission a trouvé son fonctionnement normal, et vous avez d'ailleurs déjà trouvé dans le rapport du Président du P.C.M. tous les renseignements que vous pourriez souhaiter à cet égard. Dans ce domaine, c'est donc surtout par une liaison constante avec le P.C.M. que notre syndicat remplit son rôle, et cette liaison constante est elle-même grandement facilitée par les nombreux membres communs à ces deux comités.

L'intervention plus spéciale du syndicat s'est donc produite, à l'égard des Ingénieurs-élèves, par une modification importante des prix que nous attribuons annuellement.

Au cours de votre assemblée générale de 1960, vous aviez autorisé le Comité à augmenter, compte tenu de la situation financière favorable, la valeur individuelle de chacun des prix de résistance des matériaux et d'économie politique ; primitivement fixés à 100 NF, ils pouvaient être portés à un maximum de 200 NF chacun. C'est en fait une solution quelque peu différente qui a été retenue.

Remarquant que, depuis plusieurs années, les Ingénieurs-élèves sont appelés à produire un mémoire personnel sur un sujet de leur choix, les représentants de nos jeunes camarades ont souligné l'intérêt qui s'attacherait, plutôt qu'à augmenter la valeur des prix traditionnels, à en créer un troisième, d'un montant un peu supérieur, destiné à récompenser le meilleur mémoire.

Votre comité en a débattu le 5 mai 1960, et il a décidé :

1°) De ne pas modifier la valeur des prix de résistance des matériaux et d'économie politique, qui restent fixés à 100 NF chacun ;

2°) De créer un nouveau prix, d'une valeur de 150 NF, à attribuer à l'Ingénieur élève ayant produit le meilleur mémoire personnel.

C'est dans ces conditions qu'ont été attribués les prix de l'année scolaire 1959-1960, mais il convient, pour la bonne règle, que cette modification soit entérinée par l'Assemblée générale, afin surtout d'ailleurs de la valider pour l'avenir.

Lors de notre précédente assemblée générale, il avait en outre été suggéré de procéder d'une manière un peu plus solennelle et un peu plus marquante qu'au cours d'une simple séance du Comité à la remise des prix. Je dois reconnaître qu'à cet égard nous avons dû, cette fois encore, observer les errements antérieurs. Vu l'époque en effet à laquelle la Direction de l'Ecole nous saisit de ses propositions pour l'attribution des prix, nous nous sommes trouvés remettre seulement au mois de décembre, et à cette époque un seul des lauréats — celui qui était précédemment en 2^e année — se trouvait à Paris, les autres ayant rejoint leurs affectations d'Ingénieurs en province ou en Afrique du Nord. Il sera donc nécessaire, pour satisfaire au vœu émis l'an dernier à ce sujet, d'obtenir plus tôt la liste des bénéficiaires : il ne semble d'ailleurs pas que cela doive poser un problème insoluble.

J'en aurai terminé avec mon rapport moral en mentionnant qu'en l'état actuel des choses une modification de la cotisation annuelle n'est pas nécessaire ; la situation financière est saine, en effet, et je pourrais me contenter de la caractériser en indiquant que le solde en caisse de notre syndicat était, au 1^{er} janvier 1961, de 2.661,44 NF.

Je vous demande, en conclusion :

- 1°) de vouloir bien approuver le présent rapport moral ;
- 2°) d'entériner, en ce qui concerne l'année scolaire 1959-1960, et de décider pour les années scolaires suivantes, l'attribution aux Ingénieurs-élèves de trois prix, l'un pour l'économie politique, le second pour la résistance des matériaux, et le troisième pour le meilleur mémoire personnel ;
- 3°) de décider que ces prix auront une valeur individuelle de 100 NF pour la résistance des matériaux et pour l'économie politique, et de 150 NF pour le meilleur mémoire personnel.

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Le Syndicat général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a tenu son assemblée générale le 16 mars 1961, à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées.

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

MM. **Quérenet** et **Saillard**, délégués sortants, rééligibles, qui étaient également candidats 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 au Comité du P.C.M., et ceci pour 3 ans ;

MM. **Pébereau** et **Rousselot**, candidats nouveaux, ont, dans les mêmes conditions, été élus délégués généraux, pour des durées respectives de 1 an et 2 ans, en remplacements respectifs de MM. **Dreyfus**, délégué sortant, qui ne se représentait pas, et **Rérolle**, délégué sortant, démissionnaire.

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

a) D'entériner, en ce qui concerne l'année scolaire 1959-1960, et de confirmer, pour les années scolaires suivantes, l'attribution aux Ingénieurs-élèves de trois prix, l'un pour l'économie politi-

tique, le second pour la résistance des matériaux, et le troisième pour le meilleur mémoire personnel ;

b) De donner à ces prix une valeur individuelle de 100 NF pour la résistance des matériaux et pour l'économie politique, et de 150 NF pour le meilleur mémoire personnel.

3°) Au cours de la discussion qui a suivi la présentation et l'adoption du rapport moral, M. **Couteaud**, ancien Président du Syndicat général, a formulé une nouvelle suggestion quant à la remise des prix aux Ingénieurs-élèves. Compte tenu de la difficulté rencontrée pour donner suite à sa proposition de l'an dernier, il pense que, si l'on demandait à M. le Ministre des Travaux publics de remettre lui-même ces prix, à l'occasion d'une réception intime qui pourrait d'ailleurs se situer nettement plus tard que la rentrée scolaire (en décembre par exemple), on inciterait ainsi les jeunes lauréats déjà en service en province à se déplacer pour recevoir leurs prix. Cette nouvelle proposition sera donc examinée par le Comité du syndicat, toujours en vue de donner à la remise des prix un peu plus de solennité que n'en comporte normalement une séance ordinaire de ce Comité.

Le Secrétaire,
M. **Saillard**.

Le Président,
R. **Bringer**.

Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.O.)

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, membres du syndicat C.G.T.-F.O., se sont réunis en congrès le 16 mars 1961.

Après discussion et échanges de vue, la motion suivante a été adoptée à l'unanimité :

Le Congrès du syndicat national des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

Approuve l'action de sa Commission exécutive

Adresse ses sincères remerciements

— au dévoué Secrétaire Général de la Fédération **R. Lapeyre** pour son action et son dévouement,

— à son dévoué Secrétaire Général **Longeaux** pour la compétence et le dévouement avec lequel il a assuré ses fonctions syndicales et lui exprime tous ses regrets de l'y voir renoncer.

Joint sa protestation à celle de tous les fonction-

naires contre l'insuffisance des rémunérations de la fonction publique ;

Attire l'attention sur les conséquences graves de cette situation pour la bonne marche de l'administration qui voit peu à peu s'éloigner d'elle les techniciens les meilleurs surtout parmi les éléments jeunes ;

Proteste tout spécialement contre l'insuffisance des traitements des jeunes Ingénieurs et des Ingénieurs élèves des Ponts et Chaussées ;

Demande à sa commission exécutive d'agir de son mieux, en liaison avec toutes les organisations intéressées pour le redressement de cette situation ;

Donne mandat à sa commission exécutive pour suivre attentivement la réalisation des réformes de structure de notre administration et rappelle qu'elles ne pourront donner les résultats satisfaisants escomptés que pour autant que nos services pourront disposer des personnels de valeur et des moyens matériels indispensables.

AMICALE d'ENTRAIDE aux ORPHELINS des INGÉNIEURS des Ponts et Chaussées et des Mines

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 16 MARS 1961

L'Assemblée Générale s'est réunie le 16 mars 1961 à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées sous la présidence de M. **Lesieux**.

304 membres étaient présents ou représentés.

1. — Rapport moral.

L'Amicale réunit aujourd'hui 441 adhérents dont 352 complets et 89 partiels contre 411 dont 318 complets et 93 partiels en mars 1960. Cette augmentation substantielle résulte de l'inscription d'un nombre important de jeunes ingénieurs et de l'application, au bénéfice de camarades retardataires, des dispositions transitoires adoptées par l'Assemblée Générale le 10 mars 1960 et dont le Comité envisagera, pour répondre au vœu émis par certains Camarades, la prorogation durant tout ou partie de l'année 1961.

Nous avons eu à déplorer en 1960 les décès des Camarades :

De Sèze, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, qui laisse 6 enfants à charge dont 2 de plus de 20 ans ;

Ravoux, Ingénieur des Ponts et Chaussées, qui laisse 3 jeunes enfants à charge ;

Chazy, Ingénieur des Ponts et Chaussées, qui laisse 5 jeunes enfants à charge ;

Simon, Ingénieur en Chef des Mines en retraite, adhérent partiel.

Le montant total des secours distribués au cours de l'année 1960 a été de 61.600 NF (total auquel s'ajoute une avance de 500 NF sur les secours de 1961) contre 47.100 NF en 1959. Les secours les plus élevés ont été de 9.100 NF et 10.500 NF pour des familles de 5 enfants et plus.

En raison des charges nouvelles qui incombent à l'Amicale du fait du décès à la fin de l'année 1960 de Camarades pères de famille nombreuse, le Comité a dû décider, pour 1961, une substantielle augmentation des cotisations. Le tableau ci-dessous met en parallèle les cotisations de 1960 et les cotisations de 1961.

	1960	1961
	NF	
Cotisation d'adhérent partiel	80	90
Cotisation d'adhérent complet (cotisation de solidarité + cotisation familiale)		
1 enfant	120	170
2 enfants	140	193
3 enfants	160	216
4 enfants	180	239
5 enfants et plus	200	262

On notera :

1°) que les recettes provenant de la part familiale atteindront ainsi 42.000 NF environ, chiffre que reste inférieur au plafond défini par l'article 25 paragraphe 1 des Statuts qui est d'environ 43.000 NF.

2°) que les nouveaux taux restent inférieurs à ceux qui résulteraient de l'application des clauses de variation prévues par l'article 24 des Statuts d'après lequel les taux de base initiaux, qui étaient de 50 NF pour la cotisation de solidarité et de 70 NF pour la cotisation familiale dans le cas d'un enfant à charge avec majoration de 20 NF par enfant à charge, pourraient être multipliés par le coefficient 2,453.

2. — Il est procédé à des élections en vue de remplacer 5 membres du Comité Directeur : MM. **Bringer, Courbon, Lesieux, Roques et Wennagel** dont le mandat expire en 1961.

Les Camarades **Bringer** et **Roques** ne sollicitent pas le renouvellement de leur mandat. M. **Aubert**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, et **Prunier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Lyon, sont candidats à leur succession.

Par vote à main levée, l'Assemblée Générale désigne à l'unanimité :

MM. **Aubert, Courbon, Lesieux, Prunier, Roques, Wennagel**, comme membres du Comité Directeur pour la période 1961-1965.

3. — Rapport du Trésorier.

A. — RECETTES.	NF
Cotisations perçues au cours de l'exercice	65.130,50
B. — DEPENSES.	
Frais d'administration	706,35
Secours distribués (y compris 500 NF à titre d'avance de secours 1961)	62.100
	<u>62.806,35</u>
C. — EXCEDENT DES RECETTES DE L'EXERCICE	
A - B =	2.324,15
D. — RESERVES AU 31-12-1959	4.650,71
E. — RESERVES AU 31-12-1960.	
D + C =	6.974,86

4. — L'Assemblée Générale approuve la gestion du Comité pour la période du 10 mars 1960 au 16 mars 1961.

Le Secrétaire,
J. **Vasseur**.

Le Président,
L. **Lesieux**.

ACTIVITÉ DES GROUPES RÉGIONAUX DU P.C.M.

GROUPE DU NORD

Le groupe du Nord a tenu sa 1^{re} réunion annuelle à Dunkerque, le 10 mars 1961. Trente sept Camarades des départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme, de l'Aisne et de l'Oise, ainsi que des services maritimes de Dunkerque et de Boulogne et du service de la Navigation de Compiègne assistaient à la réunion tenue à l'hôtel de ville de Dunkerque, dont une salle avait été aimablement mise à la disposition du groupe par la Municipalité.

L'intérêt de la journée résida surtout dans la visite

des travaux d'extension du Port et de ceux d'établissement du nouveau complexe sidérurgique de Dunkerque très bien organisée par les soins des Camarades **Le Gorgeu**, Directeur du Port, **Guitonneau** et **Malégarie**.

Ceux-ci ont bien voulu établir le compte rendu sommaire de visite ci-joint qu'il nous paraît intéressant de faire connaître à tous.

Le délégué du groupe,
Longeaux.

Visite des Chantiers d'extension du Port de Dunkerque et de l'Usine sidérurgique "Usinor"

TRAVAUX D'EXTENSION DU PORT DE DUNKERQUE

Le Port de Dunkerque se classe, par le tonnage des marchandises manutentionnées annuellement, au 3^e rang des ports français. En 1960, le trafic a atteint 8.322.196 Tonnes.

Établi sur une côte de sable de direction Ouest-Est, le Port de Dunkerque se compose d'un avant-port protégé à l'Ouest par une jetée pleine de 750 m de longueur et à l'Est par une jetée à claire-voies de 900 m, d'un chenal constituant l'arrière-port et de bassins à flot comprenant 3 bassins d'évolution, 5 darses et 3 anciens bassins. Les bassins à flot, dont la surface est de l'ordre de 100 ha, communiquent avec la mer par les Ecluses Watier et Trystram.

Avec une longueur de 280 m, une largeur de 40 m et un seuil arasé à 12 m en dessous du niveau des hautes mers de morte eau, l'Ecluse Watier est accessible aux plus grands navires. L'Ecluse Trystram de caractéristiques plus modestes, peut recevoir la plupart des navires de marchandises diverses, à l'exception des gros lainiers.

Le long des quais des bassins à flot, les usagers disposent actuellement de 35 postes d'accostage dont les tirants d'eau minima varient de 6,50 m en Darses I et II à 9, 50 m en Darse V.

Le programme des travaux d'extension du Port de Dunkerque comprend essentiellement :

— la construction d'un nouveau bassin, destiné dans une première étape au trafic des matières pondéreuses ;

— la construction de murs de quai en bordure de la rive Sud de ce bassin ;

— l'extension et l'amélioration des dessertes ferroviaire et routière du Port ;

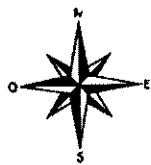
— la construction d'une sixième darse pour le trafic des marchandises diverses.

Les travaux du nouveau bassin et des quais bordant sa rive Sud sont actuellement en cours et seront vraisemblablement terminés dans les premiers mois de l'année 1962. Il en est de même pour les travaux de routes et de voies ferrées. La construction de la sixième darse commencera à la fin de l'année 1961 et sera terminée à la fin de l'année 1964.

♦♦

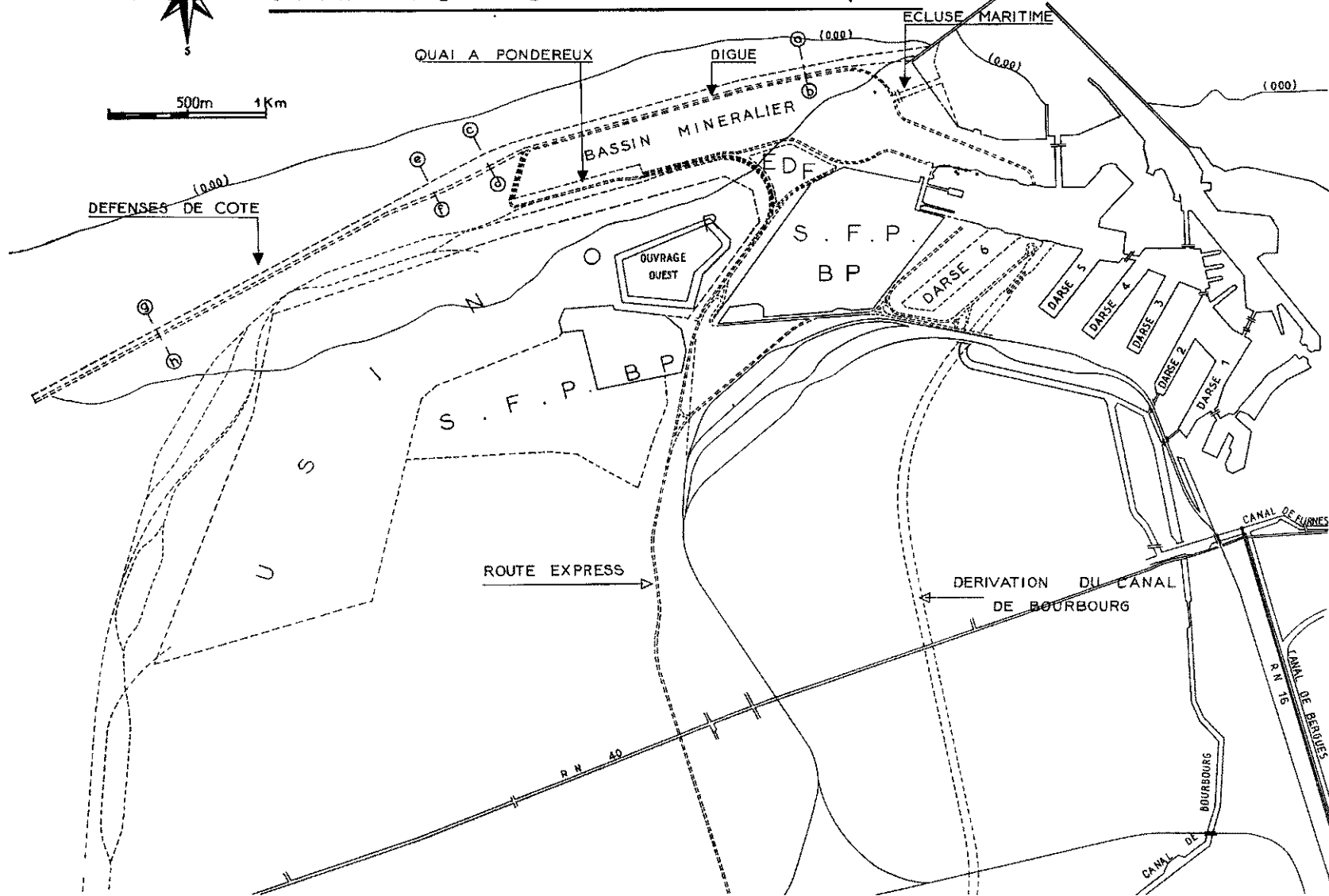
Le nouveau bassin, désigné sous le nom de Bassin Maritime, est en cours de creusement dans la partie haute de la plage qui s'étend à l'Ouest du port actuel. Il se présentera sous la forme d'un canal dragué à la cote (— 9,00) sur une largeur de 200 m, communiquant directement avec le bassin d'évolution de l'Ecluse Watier par un chenal de 400 m de longueur et de 70 m de largeur à la cote (— 9,00) par l'intermédiaire d'un bassin de virement de 450 m de diamètre. Le Bassin Maritime prolongera vers l'Ouest les bassins à flot actuels dont il doublera la surface des plans d'eau. Il sera séparé de la mer par une digue de 2.530 m de longueur prolongée par des défenses de côte sur une longueur de 3.500 m environ.

L'équipement en murs de quai des rives du bassin se poursuivra progressivement. Dans l'immédiat, la Chambre de Commerce de Dunkerque et la Société USINOR ont entrepris la construction, en bordure de la rive Sud d'un quai de 715 m de longueur totale réservé au trafic des pondéreux. Ce quai sera dragué



PLAN DU PORT DE DUNKERQUE

500m 1Km



à (-9,00) comme l'ensemble du bassin. La profondeur d'eau disponible à son pied sera ainsi de 13 m au minimum. Vers l'Ouest, le quai à pondéreux se raccordera au fond du Bassin par un mur de quai de 215 m de longueur pour caboteurs et chalands de navigation intérieure.

LA DIGUE

La digue est constituée par un massif de sable recouvert de béton bitumineux. Afin d'éliminer tout risque de mise en communication accidentelle des bassins à flot du port avec la mer, elle est munie à sa partie arrière d'un ouvrage de sécurité constitué par un batardeau cellulaire en palplanches métalliques à âme plate.

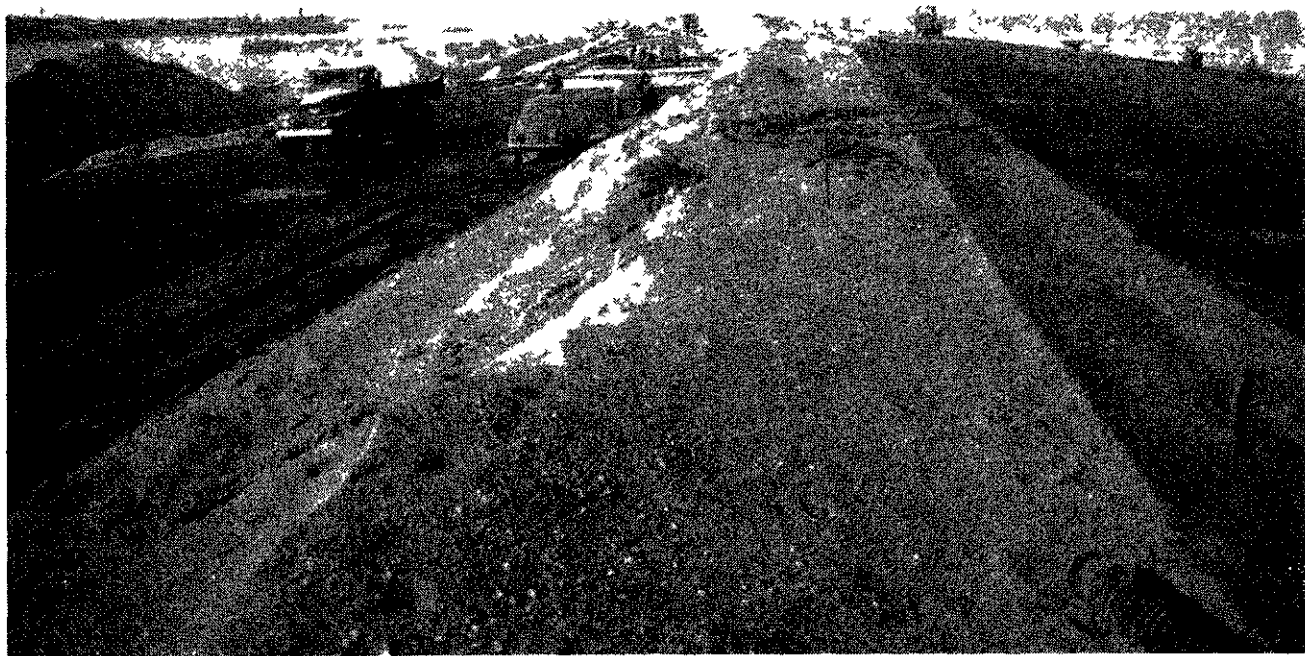
Le parement, côté mer, a une pente de 7 pour 1. Il s'appuie à la cote (+4,50) sur un rideau de palplanches de 4 m de longueur formant vannage de pied. Le parement arrière, de pente 3 pour 1, est interrompu à la cote (10,15) par une route de 13 m de largeur dont la plateforme est portée par le batardeau.

L'épaisseur du revêtement en béton bitumineux varie de 90 cm dans la partie basse de la digue à 25 cm au dessus de la cote (11,40). Le long du vannage de pied, il est prévu un massif filtrant dont le rôle est de réduire l'importance des sous-pressions qui pourraient se manifester sous le revêtement.

Les Ingénieurs du P.C.M. assistent à la mise en œuvre du béton bitumineux entre les cotes (+4,50) et (6,00). Dès que la mer s'est retirée, on procède à l'exécution de la forme en sable que l'on maintient à sec par pompage dans le filtre dont la construction a été effectuée au cours des marées précédentes. On dispose ensuite sur le sable une toile d'étanchéité enduite de bitume qui protégera le béton encore chaud contre une pénétration par l'eau.

Le béton bitumineux, approvisionné par camions, est déversé au droit du joint de la partie terminée la veille. Il est ensuite poussé par un tournadozer qui le répand sur toute la longueur de la tranche à réacheter. Le compactage est obtenu à la fois par les pneus du tournadozer et par un cylindre vibrant Boomag.

D'une manière générale, le revêtement de l'ensem



BASSIN MARITIME — Vue générale de la Digue



BASSIN MARITIME. — Mise en place du Béton bitumineux au Turnadozer

ble de la digue est réalisé en deux couches successives, la deuxième couche dont l'épaisseur est de l'ordre de 15 cm étant mise en place par une machine Barber-Greene.

Les compacités mesurées sur des carottes prélevées dans le revêtement varient de 93% à 98%.

L'importance du chantier du Bassin Maritime est mise en évidence par les chiffres suivants :

Cube de sable dragué et refoulé ..	14 Millions de m ³
Béton bitumineux	325.000 Tonnes
Palplanches métalliques	22.000 Tonnes

QUAI A PONDÉREUX

Le Quai à Pondéreux est construit suivant deux profils différents. Sur une longueur de 430 m environ, à partir de son extrémité Ouest, il est constitué par des caissons circulaires jointifs en béton armé. Sur 285 m il est constitué par des gabions de palplanches métalliques à âme plate. Les caissons, comme les palplanches sont surmontés par un mur en béton armé, dont la face d'accostage est continue entre les cotes (+ 3,80) et (+ 9,00). Sur les 430 premiers mè-

tres, le mur repose sur les caissons. Au droit de la partie du quai en palplanches, il est porté par des pieux en béton armé de 45×45 cm.

Les caissons circulaires en béton armé sont espacés d'axe en axe de 20,55 m. Ils ont un diamètre de 19 m et une paroi de 0,40 m d'épaisseur. Ils sont fondés à la cote (- 18,00) et arasés à la cote (+ 5,50).

Chaque caisson comporte à chaque extrémité de son diamètre parallèle au front d'accostage deux tétons de section horizontale trapézoïdale faisant saillie sur la paroi. Le joint entre deux caissons voisins est réalisé en coulant du béton sous l'eau, après déblocage, dans le volume situé entre les tétons.

Les caissons sont construits en place, c'est-à-dire à l'emplacement même où ils doivent être foncés.

Le havage est exécuté en utilisant le procédé du Professeur Lorenz. Le caisson en cours de havage est entouré sur tout son périmètre par une gaine de boue thixotropique injectée par des tubes noyés dans la masse des parois et débouchant à l'extérieur du caisson au droit d'une saillie de 5 cm ménagée au-dessus du couteau.

Les Ingénieurs du P.C.M. assistent au havage du

premier caisson dont le couteau est actuellement aux environs de la cote (—8,00).

Les gabions de palplanches métalliques ont une largeur de 32,50 m. Les palplanches ont leur pied à la cote (—15,50) côté bassin et (—10,00) côté terre-plein. Elles sont mises en place par vibro-fonçage et lançage d'eau sous pression.

ÉQUIPEMENT DU QUAI

Dans une première étape l'équipement des quais comportera :

Portiques de déchargement.

Deux portiques, chacun d'un débit théorique de 1.500 t/h, ce qui correspond à un débit moyen réel de 750 t/h, ont été commandés en juin 1960 aux Etablissements Daydé et à la Société des Forges et Ateliers du Creusot.

Le montage du premier portique débutera au mois d'août. Les essais auront lieu à partir d'avril 1962 et la réception est prévue pour le 1^{er} juillet 1962. Les travaux du second portique se dérouleront parallèlement à ceux du premier, avec un décalage de 2 mois. Un troisième portique sera probablement commandé en 1962.

Engin de mise au stock.

L'engin de mise au stock (stacker) aura une portée de 30 m et sera capable d'un débit de 4.000 t/h. La livraison interviendra en avril 1962.

Engin de reprise au stock.

La roue-pelle pour la reprise au stock aura une portée de 35 m et aura un débit de 1.200 t/h. La livraison en est prévue pour juin 1962.

Installation électrique.

Elle sera alimentée sous 15.000 volts par une future sous-station E.D.F.

Elle comprendra trois réseaux distincts appartenant à :

— la Chambre de Commerce. Ce réseau comportera 3 transformateurs de 1.250 KVA et un transformateur de 630 KVA ; il alimentera les installations concédées à la Chambre de Commerce.

— USINOR : puissance de l'ordre de 1.250 KVA. Ce réseau alimentera notamment les grues pour réexpédition de pondéreux ou de produits sidérurgiques.

— une Société mixte d'exploitation des parties communes de l'installation, et notamment des portiques de déchargement et de la bande transporteuse bord à quai. La puissance de ce réseau sera d'environ 5.000 KVA.

Le matériel transformateur sera livré vers la fin de 1961.

VISITE DES CHANTIERS USINOR

Dans l'après-midi, les Ingénieurs ont visité les chantiers du complexe sidérurgique que la Société USINOR construit en bordure du Bassin Minéralier.

La visite fut précédée d'un exposé de M. Minard, Directeur à la Société Française d'Etude d'Installations Sidérurgiques.

Le complexe sidérurgique de Dunkerque produira dans l'avenir jusqu'à 6.000.000 de tonnes d'acier, à partir de minerai importé par voie de mer.

Les différentes installations, prévues dans une première étape de travaux comprennent :

— un parc de stockage, d'une capacité initiale de 0,5 Mt de produits, pouvant être agrandi jusqu'à une capacité de 2 Mt ;

— une installation complète de préparation des minerais par agglomération, opération qui accroît le rendement des hauts fourneaux ;

— deux hauts fourneaux de 8,50 m de diamètre de creuset, capables de produire chacun 600.000 T. de fonte par an, dont le second sera mis à feu en 1963 ;

— une aciérie de 3 convertisseurs ;

— un slabbing ;

— un train quarto à tôles fortes de 4,30 m de longueur de table ;

— un train continu à larges bandes à chaud.

L'effectif de l'usine atteindra 3.500 personnes en 1963.

L'usine consommera chaque année, lorsque ses deux hauts-fourneaux fonctionneront :

— 0,9 Mt de coke provenant des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais ;

— 2 Mt de minerais riches, provenant dans un premier stade, du Libéria, de la Suède et du Canada, ensuite de Mauritanie.

Au droit de la future usine, les terrains sont constitués sur une épaisseur d'une trentaine de mètres par du sable plus ou moins compact suivant la profondeur qui repose sur l'argile de Flandres. Sous les fondations des installations lourdes de l'usine, le sable a été densifié par le procédé de la vibroflotation. Ce procédé consiste à descendre dans le sol par lançage à l'eau une aiguille vibrante qui est remontée progressivement en exécutant le compactage. Du sable de dunes est déversé autour de l'aiguille de manière à compenser la réduction de volume du massif de sable intéressé par la vibration. On exécute environ 1 pieu tous les 1,70 m.

Les appareils utilisés sont du type mis au point par la Société **Johan Keller** de Francfort.

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

Séance du Vendredi 7 Avril 1961

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 7 avril 1961 au Ministère des Travaux Publics et des Transports à Paris.

Étaient présents : M. **Durand-Dubief**, Président du P.C.M., M. **Bringer** Vice-Président ; M. **Rouer**, Secrétaire, M. **Pébereau**, Trésorier ; MM. **Artigue**, **Aubert**, **Bourrières**, **Costet**, **Dreyfuss**, **Fumet**, **Laurent**, **Lhermitte**, **Pasquet**, **Quérenet**, **Rousselot**, **Scillard**, **Trotel**.

Assistaient à la Séance : M. **Brunot**.

Absents excusés : MM. **Daval**, **Bonnemoy**, **Fuzeau**, **Gaud**, **Lassalvy**, **Longeaux**, **Mathieu**.

1°) Procès-Verbal de la Séance précédente.

Le Comité ne formulant pas d'observations, le procès-verbal de la séance du 2 mars 1961 est adopté à l'unanimité.

2°) Assemblée Générale, Dîner et Tournée du P.C.M.

Le Président rend compte du déroulement de l'Assemblée Générale, du dîner et de la tournée du lendemain à Chinon. En ce qui concerne le dîner, les membres du Comité se déclarent favorables dans leur ensemble à la nouvelle formule, remarque étant faite toutefois qu'il serait désirable de disposer de salons un peu plus grands et de buffets plus accessibles.

3°) Journée du P.C.M.-S.F.U.

Le Président confirme que la journée d'étude P.C.M.-S.F.U. aura lieu le 18 avril 1961 dans une salle de conférence de l'Aérogare d'Orly ; M. **Aubert** demande qu'un effort de propagande soit fait par les délégués de groupe pour que les représentants du Corps des Ponts et Chaussées soient au moins à parité avec les Urbanistes.

4°) Voyage en U.R.S.S.

Le départ du voyage en U.R.S.S. est confirmé pour le 28 avril ; le nombre des inscrits est d'environ 60. Le Président a demandé à M. **Brunot**, qui a bien voulu accepter, d'assurer la présidence du groupe.

5°) Liaison P.C.M.-Ingénieurs Civils de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Pour donner suite à la motion votée au cours de l'Assemblée Générale du 16 mars, MM. **Durand-Dubief**, **Giraud** et **Pébereau** sont désignés pour faire partie du Comité Mixte qui doit grouper 3 représentants du P.C.M. et 3 représentants des Ingénieurs Civils.

6°) Composition des Groupes d'Etude.

La composition des groupes d'étude du P.C.M. donne lieu à un échange de vues à la suite duquel le

Comité charge le Président de mettre les listes au point.

7°) Journée d'Etude du P.C.M. de 1961.

M. **Rousselot** rend compte au Comité des premières études pour l'organisation de cette journée, dont le thème sera « Transports et Aménagement du Territoire ». Un échange de vues s'instaure sur les contacts à prendre à ce sujet, l'opportunité d'une publication préalable des rapports et la nature des conclusions à formuler.

8°) Relations avec les Grands Corps Techniques.

Le Président souligne que le moment paraît opportun pour une action concertée des grands Corps techniques de l'Etat, compte tenu du malaise qui existe actuellement dans la fonction publique (enseignement, radio-diffusion, etc...). Une réunion a eu lieu le matin même entre les représentants de trois grands Corps (Télécommunications, Mines, Ponts) ; un petit groupe de travail comprenant un membre de chaque Corps doit rédiger une note se plaçant dans une perspective d'avenir, et précisant en même temps des revendications immédiates.

M. **Lhermitte**, résumant les débats de cette première réunion, souligne combien les problèmes sont différents pour la grande masse des fonctionnaires (en enseignement, postes, régies financières, etc...) qui recouvrent des branches d'activité complètes et pour les Corps à vocation technique qui se trouvent en concurrence avec le secteur privé et qui ont leur productivité propre.

Le Président indique qu'un premier contact pourra avoir lieu sur ces problèmes avec le Directeur Général de la Fonction Publique, qui nous a accordé audience pour un jour prochain au sujet des demandes relatives aux Ingénieurs-élèves et au reclassement à la sortie des Ecoles.

9°) Voiries départementale et Communale.

Le décret et l'arrêté d'application seraient actuellement signés par les Ministres de l'Intérieur et des Travaux Publics et leur parution semble devoir être prochaine.

10°) Techniciens supérieurs de la Construction.

La question ne semble pas avoir évolué depuis la remise du rapport des Inspecteurs Généraux **Vincent** et **Musard**.

Le Secrétaire,
B. **Rouer**.

Le Président,
M. **Durand-Dubief**.

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

LEGIION D'HONNEUR

M. Jean **Fresnais de Coutard**, Ingénieur Général des Mines, a été promu Commandeur de la Légion d'Honneur. (Décret du 1^{er} mars 1961. J.O. du 4 mars 1961).

MM Edouard **Cavé**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Jean **Gabriel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Bernard **Petigny**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et Charles **Rendu**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, ont été nommés Chevaliers de la Légion d'Honneur. (Décret du 3 mars 1961. J.O. du 4 mars 1961).

M. Henri **Vicariot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été promu Officier de la Légion d'Honneur. (Décret du 9 mars 1961. J.O. du 10 mars 1961).

M. Camille **Bonnome**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en service détaché, Chef du service de l'Inspection générale au Ministère de la Construction, a été promu Commandeur de la Légion d'Honneur. (Décret du 18 mars 1961. J.O. du 9 avril 1961).

NOMINATIONS

MM. **Michaud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Chambéry ; **Vadot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Nancy ; **Longeaux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Arras, et **Piquenal**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Quimper, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur Général, ont reçu, à compter du 1^{er} janvier 1961, rang et prérogatives d'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. (Arrêté du 21 février 1961. J.O. du 9 mars 1961).

M. Georges **Dupouy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur Général, a été promu Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, pour compter du 16 février 1961. (Décret du 20 avril 1961. J.O. du 24 avril 1961).

AFFECTATIONS

M. Paul **Fournel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef, a été chargé, pour compter du 1^{er} janvier 1961, des fonctions d'Ingénieur en Chef adjoint à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de la Loire. (Arrêté du 15 février 1961. J.O. du 1^{er} mars 1961).

M. Henri **Micaud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef, a été chargé pour compter du 1^{er} jan-

vier 1961, des fonctions d'Ingénieur en Chef du Service des Ponts et Chaussées de la Charente. (Arrêté du 15 février 1961. J.O. du 1^{er} mars 1961).

M. **Rouer**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} février 1961, de l'Arrondissement centre du service ordinaire des Ponts et Chaussées de Seine-et-Oise, en remplacement de M. **Faisandier**. (Arrêté du 15 février 1961. J.O. du 1^{er} mars 1961).

M. Michel **Wilbois**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef, a été chargé, pour compter du 1^{er} janvier 1961, des fonctions d'Ingénieur en Chef adjoint à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de la Manche. (Arrêté du 15 février 1961. J.O. du 1^{er} mars 1961).

M. Gabriel **Bulle**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été détaché, pour compter du 15 septembre 1960, pour trois ans renouvelables, auprès du Ministre d'Etat chargé des affaires algériennes (Délégation Générale en Algérie), pour être chargé de la circonscription de Saïda du Service des Ponts et Chaussées d'Algérie. Il fera fonction d'Ingénieur en Chef. (Arrêté du 14 février 1961. J.O. du 3 mars 1961).

M. Robert **Leclercq**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été détaché, à compter du 1^{er} mars 1961, pour trois ans renouvelables, auprès du Ministre d'Etat chargé des Affaires Algériennes (Délégation Générale en Algérie), à la Circonscription de Bône de la Direction des Travaux Publics, de la Construction et des Transports. (Arrêté du 14 février 1961. J.O. du 3 mars 1961).

M. Gérard **Colas**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été détaché, pour compter du 1^{er} mars 1960, auprès du Ministre d'Etat chargé des Affaires Algériennes (Délégation Générale en Algérie), pour trois ans, renouvelables, à la 2^e Circonscription d'Oran de la Direction des Travaux Publics, de la Construction et des Transports. (Arrêté du 14 février 1961. J.O. du 3 mars 1961).

M. Louis **Vigue**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été désigné, pour remplacer en cas d'absence, le Directeur du Port autonome du Havre. (Arrêté du 16 février 1961. J.O. du 3 mars 1961).

M. Yves **Huet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef, a été chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef du Service des Ponts et Chaussées de la Mayenne. (Arrêté du 20 février 1961. J.O. du 3 mars 1961).

M. Jean **Echard**, Ingénieur en Chef des Mines, a été détaché pour un an, à compter du 1^{er} mars 1960, auprès de l'Institut français du Pétrole. (Arrêté du 12 décembre 1960. J.O. du 4 mars 1961).

M. **Marchal**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, nommé Directeur du Port Autonome de Strasbourg, a été en outre chargé du Service des Travaux d'extension du Port de Strasbourg, ainsi que du Service de la Navigation de Strasbourg et, à ce titre, nommé Directeur régional de la Navigation à Strasbourg. (Arrêté du 23 février 1961. J.O. du 9 mars 1961).

M. Pierre **Ballade**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été désigné pour remplacer, en cas d'absence, le Directeur du Port autonome de Strasbourg. (Arrêté du 23 février 1961. J.O. du 9 mars 1961).

M. Jean **Péraz**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été mis à la disposition du Ministère de l'Industrie, à compter du 1^{er} février 1961, pour être affecté à la 6^e Circonscription électrique à Grenoble en remplacement de M. **Merlin Jean**, appelé à d'autres fonctions. (Arrêté du 27 février 1961. J.O. du 9 mars 1961).

M. Raymond **Lazard**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, précédemment détaché, a été réintégré dans les cadres de son administration d'origine, à compter du 1^{er} février 1961. (Arrêté du 28 février 1961. J.O. du 9 mars 1961).

M. Pierre **Guinvarc'h**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été mis en disponibilité pour trois ans, éventuellement renouvelables, à compter du 15 février 1961. (Arrêté du 3 mars 1961. J.O. du 9 mars 1961).

M. Bernard **Escambert**, Ingénieur des Mines, a été chargé de l'Arrondissement Minéralogique de la Guyane, à compter du 18 février 1961, en remplacement de M. **Martel Yvon** appelé à d'autres fonctions. (Arrêté du 7 mars 1961. J.O. du 14 mars 1961).

M. Gilbert **Mahoux**, Ingénieur des Mines, a été détaché pour cinq ans, à compter du 1^{er} octobre 1960, auprès du Premier Ministre (Commissariat à l'Energie Atomique). (Arrêté du 18 février 1961. J.O. du 17 mars 1961).

M. Jacques **Bachelez**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été détaché à compter du 1^{er} janvier 1961 pour deux ans, auprès de l'Aéroport de Paris. (Arrêté du 27 février 1961. J.O. du 18 mars 1961).

M. Pierre **Carpentier**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a été chargé, à la résidence de Toulouse, de la douzième inspection générale des services des Ponts et Chaussées, à compter du 16 février 1961. (Arrêté du 6 mars 1961. J.O. du 18 mars 1961).

M. **Chaffardon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} mars 1961, par intérim, du Service des Ponts et Chaussées de la Haute-Loire. (Arrêté du 6 mars 1961. J.O. du 18 mars 1961).

M. **Corbin**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a été chargé de représenter le Ministre des Travaux Publics et des Transports auprès des organismes économiques européens. (Arrêté du 6 mars 1961. J.O. du 18 mars 1961).

M. Philippe **Deymié**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a été chargé de la 29^e Inspection générale des services spécialisés de navigation, à compter du 16 février 1961, en remplacement de M. **Mabilieu**, admis à la retraite. (Arrêté du 6 mars 1961. J.O. du 18 mars 1961).

M. **Etienne**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} mars 1961, de la 24^e circonscription d'Inspection Générale des Services Maritimes, en remplacement de M. **Despujols**, admis à la retraite. (Arrêté du 6 mars 1961. J.O. du 18 mars 1961).

M. Charles **Martin**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a été chargé de la 18^e Inspection Générale des Services des Ponts et Chaussées, à compter du 1^{er} mars 1961. (Arrêté du 6 mars 1961. J.O. du 18 mars 1961).

M. **Lahoute**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, par intérim, des fonctions d'Ingénieur en Chef du Service des Ponts et Chaussées de l'Aude, à compter du 1^{er} mars 1961. (Arrêté du 10 mars 1961. J.O. du 23 mars 1961).

M. Bernard **Hirsch**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé de l'Arrondissement Nord du Service des Ponts et Chaussées de Seine-et-Oise, à Versailles. (Arrêté du 10 mars 1961. J.O. du 23 mars 1961).

M. **Pilon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé de l'Arrondissement des Ponts de Paris, au Service Navigation de la Seine, 2^e Section, à compter du 1^{er} mars 1961. (Arrêté du 10 mars 1961. J.O. du 23 mars 1961).

M. **Grattasat**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été affecté, à compter du 1^{er} mars 1961, au Service Central d'Etudes Techniques. (Arrêté du 10 mars 1961. J.O. du 23 mars 1961).

M. Pierre **Couture**, Ingénieur Général des Mines, Administrateur Général délégué du Gouvernement près le Commissariat à l'Energie atomique, a été nommé membre du Conseil Général des Mines. (Arrêté du 15 mars 1961. J.O. du 26 mars 1961).

M. **Mitault**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a été nommé, à compter du 23 mars 1961, Président de la 1^{re} section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Péligon**, admis à la retraite. (Arrêté du 29 mars 1961. J.O. du 15 avril 1961).

M. Claude **Maître**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été détaché auprès de l'Office National de la Navigation pour trois ans renouvelables, comme Sous-Directeur, chargé des questions techniques, économi-

ques et commerciales (Arrêté du 20 mars 1961 J.O. du 15 avril 1961).

M. Jean **Beau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé des fonctions d'adjoint à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de la Savoie. (Arrêté du 27 mars 1961. J.O. du 15 avril 1961).

M. Pierre **Guihaux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} avril 1961, de l'Arrondissement Nord du Service des Ponts et Chaussées de la Charente. (Arrêté du 27 mars 1961. J.O. du 15 avril 1961).

M. Jacques **Thédié**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} avril 1961, du 3^e Arrondissement du Service des Ponts et Chaussées de la Savoie. (Arrêté du 27 mars 1961. J.O. du 15 avril 1961).

M. **Bonafos**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées a été chargé, à compter du 1^{er} mai 1961, du Service des Ponts et Chaussées du Gard. (Arrêté du 30 mars 1961. J.O. du 15 avril 1961).

M. **Lassaivy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} mai 1961, du Service Maritime de Sète. (Arrêté du 30 mars 1961. J.O. du 15 avril 1961).

M. Pierre **Marty**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} mai 1961, du Service Spécial des Bases aériennes de l'Indre. (Arrêté du 30 mars 1961. J.O. du 15 avril 1961).

M. Pierre **Poullain**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef, a été chargé, à compter du 1^{er} mai 1961, des fonctions d'Ingénieur en Chef du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Creuse. (Arrêté du 30 mars 1961. J.O. du 15 avril 1961).

M. Michel **Genthon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} avril 1961, de la Circonscription de Constantine de la Direction des Travaux Publics, de l'Hydraulique et de la Construction (Arrêté du 4 avril 1961. J.O. du 15 avril 1961).

M. Adolphe **Aigrot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été détaché, pour cinq ans renouvelables, à compter du 1^{er} novembre 1959, auprès de la Société pour l'étude et la réalisation d'engins balistiques, comme Ingénieur en Chef, Chef de la Section Synthèse-Mise en œuvre. (Arrêté du 20 mars 1961. J.O. du 23 avril 1961).

M. Pierre **Girault**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été détaché, à compter du 1^{er} novembre 1960, pour trois ans renouvelables, auprès de la Ville d'Alger, comme Directeur des Services Techniques municipaux. (Arrêté du 6 avril 1961. J.O. du 23 avril 1961).

M. Georges **Hofmann**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été détaché, à compter du 1^{er} décembre 1960, auprès de la Ville de Bordeaux, pour trois ans renouvelables, comme Directeur des Services Techniques municipaux. (Arrêté du 6 avril 1961. J.O. du 23 avril 1961).

RETRAITES

M. **Gueydon de Dives**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite. (Décret du 8 mars 1961. J.O. du 12 mars 1961).

M. Roland **Retour**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 1^{er} mai 1961. (Décret du 16 mars 1961. J.O. du 21 mars 1961).

M. Pierre **Maurand**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 1^{er} avril 1961. (Décret du 28 mars 1961. J.O. du 1^{er} avril 1961).

M. Edouard **Thirion**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 7 avril 1961. (Décret du 6 avril 1961. J.O. du 12 avril 1961).

M. Gaston **Bétier**, Ingénieur Général des Mines, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 22 avril 1961. (Décret du 24 mars 1961. J.O. du 13 avril 1961).

Échanges d'idées et d'informations techniques

L'Autoroute Estérel Côte d'Azur traverse, dans le Département des Alpes-Maritimes, les vallées de la Siagne et de la Brague dont les terrains, constitués de vase et d'argile sur une grande profondeur, sont extrêmement compressibles.

Le procédé des « pieux de sable » a été utilisé pour obtenir la consolidation accélérée du sol à l'emplacement de 5 ouvrages.

Un dossier, comportant en particulier les courbes

de tassement relevées pour chaque ouvrage, a été constitué.

D'autre part, le tassement du terrain naturel sous remblai a été suivi pendant plusieurs mois.

L'Ingénieur en Chef des Alpes-Maritimes — 41, rue Gounod à Nice —, met ce dossier à la disposition des Camarades intéressés, et demande d'autre part à ceux qui auraient pu à traiter des cas analogues, de lui faire parvenir toute la documentation qu'ils ont pu constituer à ce sujet.

SOCIETE DES

ciments de marseille et d'outre-mer

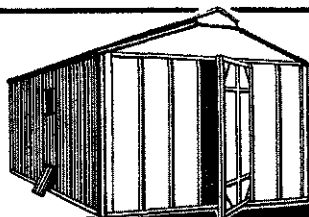
Siège et Bureaux : L'ESTAQUE MARSEILLE (16^e) - Tél. : 60-98-73

Usines à : L'ESTAQUE et LOTTINGHEN (p. d. c.)

TOUS CIMENTS PORTLAND

PARIS : 93, Boulevard Arago (XIV^e). Tél. Port-Royal 37.69

TONNES A EAU - TOMBEREAUX - BROUETTES
PELLES - PIOCHES - FOURCHES A CAILLOUX
OUTILS DE CARRIERE - APPAREILS DE LEVAGE
INSTRUMENTS D'ARPENTAGE



ABRIS DE CHANTIERS PAVAL 54
A ELEMENTS INTERCHANGEABLES
TOLES DE PAROIS SANS BOULONS



TOUS BALAIS A MAIN ET A
MACHINES EN PIASSAVA - FANON
DE BALEINE - CRINOYLS - METALLIQUES

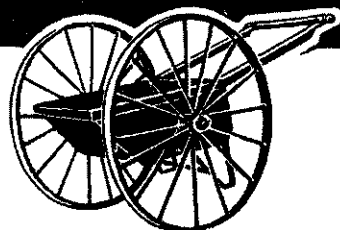


plus de 30 années de spécialisation

VALLETTE & PAVON S.A

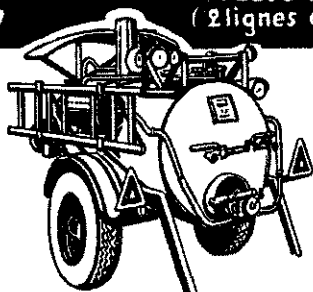
30 à 38, rue Descartes, Villeurbanne (RHÔNE)

TÉL. 84-64-97
(2 lignes groupées)

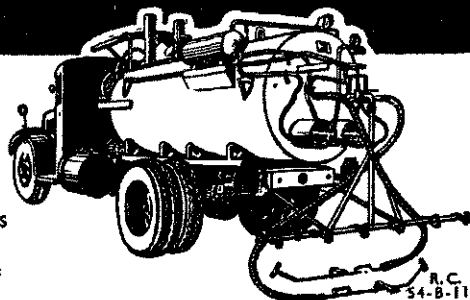


CHARRETTES
MÉTALLIQUES
PAVAL 49

REVERSIBLES
CAPACITÉS
200 et 250 litres



RÉPANDEUSES ET
RÉPANDEUSES MIXTES
"TOUS LIANTS"
TOUTES CAPACITÉS
DE 250 à 7.000 litres



R.C.
54-B-113

FOIRE DE PARIS du 18 au 29 MAI - Terrasse F - Quartier 71 - Bâtiment - Stand 7113