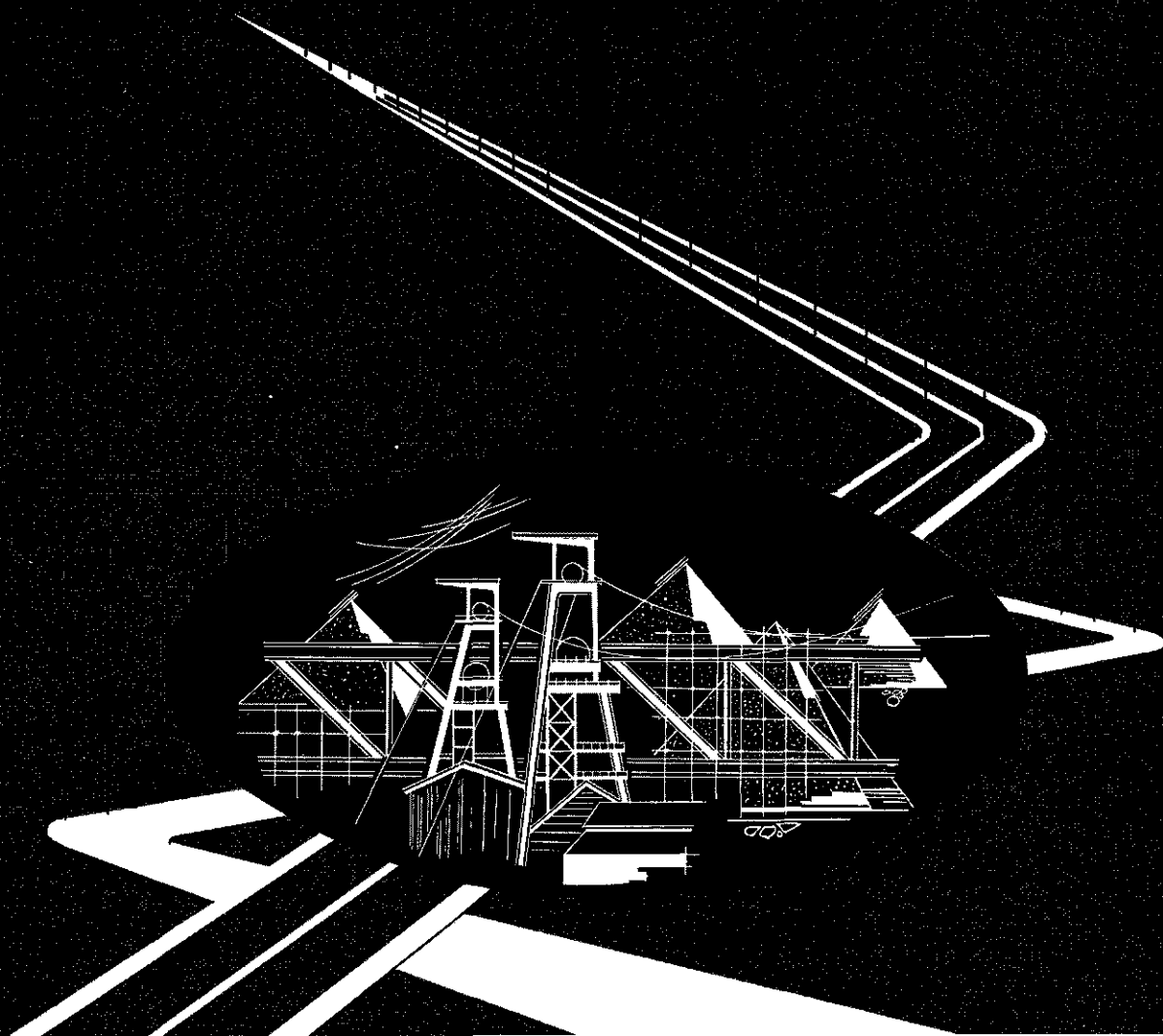


BULLETIN DU

PCM

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS
DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

28 Rue des Saints-Pères - Paris-7^e



TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
BATIMENTS

ENTREPRISE **MOINON**
57, Rue de Colombes **NANTERRE**
TÉL. BOI 20-92 - 57-20 (9 lignes)

ENTREPRISES ALBERT COCHERY



SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 13 860 00 NF

SIEGE SOCIAL

6, rue de Rome - PARIS (8^e)

Teleph **EUROpe** 31 87 (10 lignes groupées)

Telegrammes **SUPERACCO-PARIS**



GOUDRONS RECONSTITUÉS
GOUDRONS SPÉCIAUX pour ROUTES
TARMACADAM DE LAITIER
ÉMULSIONS DE GOUDRON
ET DE GOUDRON BITUME
MATÉRIAUX ENROBÉS spéciaux p^r TROTTOIRS
BÉTONS BITUMINEUX



CONSTRUCTION et ENTRETIEN de CHAUSSÉES
PISTES D'ENVOL

**ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS
DES PONTS ET CHAUSSÉES
ET DES MINES**

SIÈGE SOCIAL :
28, rue des Saints-Pères, PARIS-VI^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.

S O M M A I R E

Le mot du Président	2
Voyage à Florence (9-10 avril 1962), à l'intention des Ingénieurs-élèves des Ponts et Chaussées ..	3
Libres opinions sur le voyage à Florence	11
Liste des participants	17
Lettre d'un « antique »	17
Dîner du P.C.M. du 4 avril 1962 : Allocution de M. DURAND-DUBIEF, Président du P.C.M.	19
Discours de M. Robert BURON,	22
Procès-verbal de l'Assemblée Générale du P.C.M. du Mercredi 4 avril 1962	26
Liaison avec les Ingénieurs Civils des Ponts et Chaussées	28
Bibliographie	29
La page du Trésorier	30

La Page du Président

Continuant une tradition que je crois bonne, je désire dans cette première « Page du Président » me présenter aux Camarades des Ponts et Chaussées et des Mines dont beaucoup n'ont pas encore eu l'occasion de me rencontrer.

Sorti en 1932 de l'Ecole, j'ai été affecté à la Direction des Travaux Maritimes à Bizerte, puis en 1938 au Service ordinaire de la Gironde, à Bordeaux. Revenu à Bordeaux après les 11 mois de la guerre, j'ai été affecté en janvier 1942 au Port de Marseille (Travaux, puis Chef d'Exploitation).

En juillet 1949 je suis revenu en Tunisie pour y occuper les fonctions de Directeur des Travaux Publics, poste de responsabilités variées, où j'ai en particulier connu plusieurs de nos Camarades des Mines. Enfin, remplacé en fin 1949 par un Ministre Tunisien, j'ai été nommé Ingénieur en Chef des Alpes Maritimes jusqu'en novembre 1961.

Plusieurs Camarades m'ont demandé en raison de ma nouvelle résidence, Paris, de prendre la Présidence du P.C.M. Je n'ai pas cru devoir me dérober, mais succédant à un Président particulièrement jeune et dynamique, j'ai tenu à compenser le handicap de l'âge en prenant un Vice-Président de 20 ans mon cadet, Pierre Lhermitte, qui se présentera lui-même dans un prochain Bulletin.

Pour ce premier contact, je voudrais évoquer seulement deux questions :

La première est l'Algérie. Le P.C.M. ne fait pas de politique, mais, comme tous les Français, je pense que nous devons nous sentir responsables et solidaires de nos compatriotes plongés dans le doute et l'angoisse qui se pressent en ce moment dans les Ports et les Aéroports. Sur la demande de la Section Algérienne du P.C.M., notre Comité a pris de nombreux contacts, en particulier avec la Direction du Personnel. En plus des textes généraux publiés au J.O., des mesures sont déjà prises par nos Ministres. Une mission de la Direction du Personnel s'est déjà installée à Alger, et je m'y suis rendu pour prendre contact avec quelques Camarades.

Nous ne pouvons que déplorer certaines situations individuelles douloureuses et même tragiques. Mais ici en France nous pouvons et nous devons nous serrer pour faire place aux rapatriés et je suis sûr que nous le ferons tous.

La seconde question est largement développée dans le présent Bulletin par le compte-rendu du « Voyage à Florence » organisé pour nos jeunes Camarades de l'Ecole et auquel le P.C.M. a été associé. Il s'agissait

de répondre aux inquiétudes des jeunes sur leur avenir et nous savons tous que ce « malaise » n'est pas spécial à notre Ecole : Nos Camarades des Mines viennent de se réunir dans le même but à Royaumont, et l'on sait les remous qui agitent « Normale Supérieure » et bien d'autres Ecoles.

Nous avons pensé qu'il était indispensable d'élargir à l'ensemble du Corps les contacts et la discussion amorcés à Florence, et le P.C.M. ouvre à cet effet une « Tribune libre » où il accueillera toutes les opinions. Je voudrais insister très rapidement sur les points suivants.

Plusieurs d'entre nous ont été frappés par la « désaffectation » qui se manifeste pour les fonctions d'ingénieur ordinaire, et même pour le métier d'ingénieur. Je dois dire ici que j'estime pourtant que notre implantation territoriale a été et reste une des forces du Corps, et que les premières années de métier forment mieux l'homme que toutes les années d'Ecole.

Il n'en reste pas moins vrai que les « Jeunes » ont raison de demander des réformes de structure. En parcourant les bulletins des précédentes années on voit que les faiblesses de notre organisation ont été maintes fois évoquées. Il me paraît même que des remèdes ont été proposés et sont, je le crois souhaités par une majorité du Corps. Pourquoi tardons-nous tant à les administrer ?

Il est vrai que sur certains points : la réforme de l'Enseignement à l'Ecole, la prise de conscience de la nécessité de la « Recherche », des améliorations sont en vue. En outre, la réorganisation des services devrait dégager des effectifs d'Ingénieurs qui pourront se consacrer à la Recherche aux fonctions de Spécialistes Régionaux, et à l'animation des Services centraux. Mais il semble que cette réorganisation ne soit pas appréciée, et même comprise, par certains Camarades. Pourtant il est déjà question d'aller plus loin et de modifier le cadre départemental qui paraît à beaucoup d'entre nous mal adapté à la vie moderne.

Dans cette période de mutation rapide notre Association doit s'employer à contribuer à la réforme des structures de nos Corps professionnels. Il faut que le P.C.M., qui a déjà imaginé et discuté ces « reconversions », puisse maintenant les proposer avec conviction et en s'appuyant sur une large majorité.

Je souhaite donc que vous soyez très nombreux à exprimer votre opinion pour que nous essayions, à partir de ces questions soulevées par nos jeunes Camarades, de construire tous ensemble notre avenir.

Jean MATHIEU.

VOYAGE A FLORENCE

(9-10 AVRIL 1962)

organisé sous l'égide du P.C.M., à l'intention des Ingénieurs-Élèves des Ponts et Chaussées

I. — OBJET DU VOYAGE

Ce voyage avait pour but d'essayer de répondre au souci des Ingénieurs-élèves qui regrettent de ne pas être suffisamment informés sur l'intérêt et les possibilités de la carrière qu'ils ont choisie. Les Ingénieurs-élèves souhaitent obtenir ces éléments par des contacts directs avec des anciens aux activités aussi diverses que possible. Pour beaucoup d'entre eux, les seuls contacts qu'ils aient eus jusqu'à présent résultent de la mission de 2^e année. Cette brève visite au Service Ordinaire ne semble pas avoir suscité beaucoup d'enthousiasme parmi eux !

C'est dans ce contexte que le voyage a été conçu et organisé sous l'égide du P.C.M. Le Directeur de l'École a demandé à un certain nombre de Camarades de bien vouloir consacrer deux de leurs journées à ces contacts souhaités par les Ingénieurs-élèves. Il faut dire que cette requête reçut toujours un accueil très compréhensif et dévoué, malgré l'importance des responsabilités qu'assument certains de nos Camarades. En fait, le nombre des participants ne fut limité que par la capacité de la caravelle qui avait été affrétée.

Il s'agissait ensuite de réunir les conditions propices à de libres et franches discussions. La visite de réalisations importantes dans le domaine routier et dans celui de l'urbanisme nous a semblé nécessaire pour donner une fois de plus aux Ingénieurs-élèves un exemple concret de l'échelle et de la no-

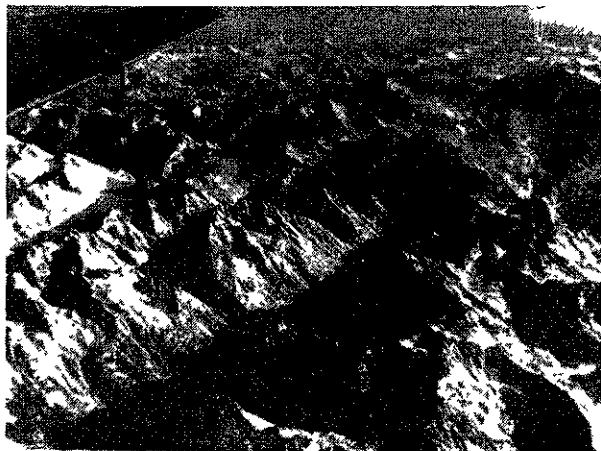
blesse des travaux auxquels les destine la carrière qu'ils ont choisie. Enfin, pour que chacun oublie ses préoccupations quotidiennes et se consacre plus librement à la réflexion prospective souhaitée, nous avons choisi un décor inhabituel et enchanteur.

Mais nous n'avons pu organiser ce voyage que grâce au dévouement de certains Camarades et à la générosité de Sociétés, en particulier de la Sté des Pétroles SHELL-BERRE, de la Société d'Etudes Techniques et Economiques (S.E.T.E.C.), de la Régie Nationale des Usines RENAULT, de la SOLLAC, de la Société Centrale d'Équipement du Territoire et d'Électricité de France, ainsi qu'aux facilités qui nous ont été accordées par Air-France et l'Aéroport de Paris. A tous, nous tenons à exprimer une fois encore notre profonde gratitude.

II. — PROGRAMME DU VOYAGE

Nous avons décollé de Paris-Orly le 9 avril à 7 heures, à destination de Milan que nous atteignîmes 1 h. 1/4 plus tard. Il est inutile de rappeler le confort de ce voyage, tant les qualités de la caravelle sont légendaires. La visibilité était assez mauvaise, sauf à la traversée des Alpes, ce qui nous permit de prendre quelques photos des magnifiques cimes ensoleillées.

La matinée à Milan fut consacrée à la visite de l'immeuble Pirelli qui est dû à une équipe d'architectes et d'Ingénieurs parmi lesquels l'architecte Gio



Les Alpes Suisses vues de 8.000 m.



A bord de la Caravelle

Ponti et l'ingénieur Pier Luigi Nervi. Situé en plein cœur de Milan, il porte haut la beauté de l'architecture moderne face à l'horrible Gare Centrale. Certains disent que la Tour Pirelli est un poème au béton. C'est sûrement une opération publicitaire réussie : publicité Pirelli, publicité pour le béton. Rares sont en effet les immeubles de cette importance exécutés en béton. Le principal problème qui se pose pour la construction d'un immeuble de cette hauteur est celui de la résistance au vent. Il est résolu transversalement par 4 grands piliers qui se divisent vers le haut, de 2 m. de large au rez-de-chaussée et de 0,5 m. au sommet, et longitudinalement par les extrémités triangulaires. Les planchers, supportés par des



MILAN : Immeuble Pirelli

poutres précontraintes espacées de 1,5 m., franchissent les 24 m. qui séparent les deux piliers. Ils offrent ainsi une vaste surface où, suivant une trame, peuvent être installées de multiples combinaisons d'aménagement. Cependant le coefficient d'utilisation de la surface n'est pas excellent : 560 m² de bureaux pour une surface de 1.080 m² au sol, soit 54%. Les accès se font suivant trois niveaux, séparant les visiteurs, les employés et les fournisseurs, tandis que les ascenseurs desservent soit les bureaux de la Société Pirelli du 11^e au 30^e étage, soit les bureaux des sociétés locataires aux étages inférieurs.

De son sommet, le panorama offert nous permet de constater que la tour Pirelli ne resterait pas un exemple isolé, mais que l'architecture et l'urbanisme modernes prenaient corps à Milan.

L'après-midi du premier jour fut consacré au parcours de l'Autoroute du Soleil entre Milan et Florence. A Florence, une réunion-débat fut organisée

au Grand Hôtel en vue de répondre au souci d'information des Ingénieurs-élèves. Nous donnons ci-dessous un compte-rendu de cette réunion.

Les conversations qui s'y étaient engagées purent d'ailleurs se poursuivre, parfois de façon fort animée, pendant le dîner qui fut servi au Grand Hôtel.

Le mardi matin, les participants au voyage étaient invités à se rendre sur divers chantiers de construction de l'Autoroute du Soleil, au Sud de Florence. Certains préférèrent cependant consacrer leur matinée au tourisme et à l'art, ce qui était facilité par la qualité de l'étape. Après le déjeuner pris à l'hôtel Mediterraneo, nous reprîmes la route à destination de Pise en nous arrêtant au passage sur les chantiers de doublement de l'autoroute ancienne de Florence à la mer. Une caravelle nous attendait à Pise pour nous ramener à Paris où nous arrivâmes à 20 h. après 1 h. 30 de vol.

III. — LES AUTOROUTES ITALIENNES

Nous avons pu, au cours de ce voyage trop rapide, nous rendre compte cependant de l'importance de l'effort entrepris par l'Italie dans le domaine des autoroutes. Il s'agit là d'un sujet qui, de toute évidence, est au centre des préoccupations de tout ingénieur des Ponts et Chaussées. Il aurait été intéressant de pouvoir donner quelques précisions sur le programme italien, mais faute de place, nous nous contenterons d'indications générales.

Nombreux sont encore ceux pour qui parler d'autoroutes italiennes, c'est évoquer d'antiques autoroutes à une seule chaussée, vestiges d'une splendeur disparue. C'est pourquoi il n'était pas inutile que nous parcourions, au cours de ce voyage, les trois cents kilomètres de l'autoroute Milan-Florence. Car, si elle n'est pas exempte de défauts — terre-plein central de trois mètres, ouvrages d'art souvent inesthétiques de construction peu soignée — elle possède une qualité appréciable que d'autres n'ont pas : celle d'exister.

Notre propos n'est pas, certes, d'établir un parallèle entre les problèmes routiers français et italien qui sont totalement différents. Nous voudrions simplement montrer comment les Italiens ont été amenés à concevoir un important réseau d'autoroutes, et les moyens qu'ils ont mis en œuvre pour le réaliser.

1) Le problème routier en Italie.

Dans l'Italie en pleine expansion le déséquilibre allait croissant entre le Nord du pays, industrialisé, dynamique, et le Sud, sous-développé, replié sur lui-même, isolé par de multiples chaînes de montagnes. Un réseau de voies permettant des communications rapides était nécessaire pour « raccourcir » cette longue péninsule et donner des débouchés aux industries nouvelles que le gouvernement implantait dans le Sud.

Comme les chemins de fer étaient peu développés, les routes devaient assumer ce rôle. Le relief accidenté concentrait le trafic sur les « routes nationales » anciennes voies romaines, empruntant les rares voies naturelles de pénétration.



Ouvrage sur l'Autoroute du Soleil

Ces routes, étroites, sinueuses, mal revêtues, ne répondaient plus aux exigences de la circulation moderne. Même améliorées elles ne pouvaient prétendre, de par leur tracé, écouler le trafic à une vitesse suffisante. La politique routière du gouvernement italien s'ordonna donc autour de deux impératifs :

- a) Moderniser le réseau routier : 420 Milliards de liras de crédits répartis sur 10 ans, furent votés en 1958 dans ce but.
- b) Construire un réseau d'autoroutes permettant des communications rapides entre les diverses provinces.

2) Le programme de construction d'autoroutes.

Dès 1955 était votée une loi qui prévoyait la construction d'un réseau de 1.400 km, assurée par des Sociétés concessionnaires qui bénéficiaient d'une contribution de l'Etat s'élevant au maximum à 40% du coût des travaux. Ainsi fut constituée la Société de l'Autoroute du Soleil qui, en quatre ans, mit en service le tronçon Milan-Florence.

S'il était facile de confier à l'initiative privée la construction des autoroutes du Nord, nulle Société ne voulait se charger de construire une autoroute dans le Sud, tant les possibilités de recettes par péage y étaient faibles.

Il apparut nécessaire de tenir compte de cette situation et ce fut le but de la loi de juillet 1961.

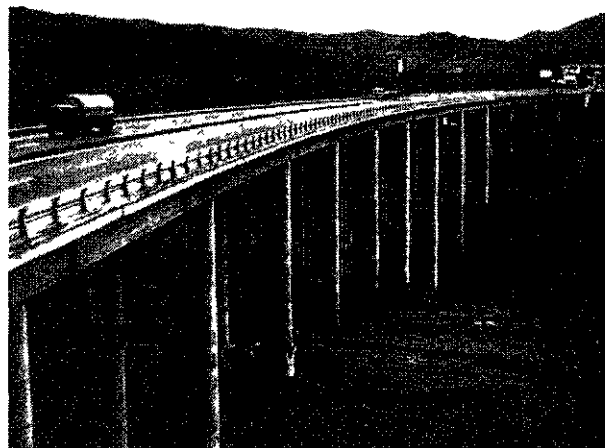
L'originalité de cette loi est de constituer une société de construction d'autoroutes étroitement con-

trôlée par l'Etat. En effet, trois organismes se partageront la construction des autoroutes : l'Etat, des sociétés concessionnaires et la société de l'Autoroute du Soleil.

a) L'Etat assurera la construction d'autoroutes libres de péage dans les régions très déshéritées (Calabre), ainsi que celle de raccords autoroutiers reliant certaines villes au réseau prévu et de « routes de grande communication » dont les caractéristiques sont encore mal définies.

b) Les sociétés concessionnaires, consortium groupant Provinces, Régions..., construiront les autoroutes de seconde urgence ; elles bénéficieront de la part de l'Etat d'une contribution annuelle, versée pendant les 30 années de concession et dont le montant ne pourra dépasser 4% du coût des travaux (ce qui, actualisé à 6,5%, représente 50%). Le tracé des autoroutes qu'elles construiront n'est pas précisé par la loi mais on peut estimer qu'il représente 1.100 km.

c) La société de l'Autoroute du Soleil reçoit la concession de 2.200 km d'autoroutes de première urgence. Elle est soumise aux mêmes dispositions que les autres concessionnaires. Cette société fait partie de l'I.R.I. (Institut de Reconstruction Industrielle) qui groupe l'ensemble des entreprises dans lesquelles l'Etat est majoritaire, ainsi que quatre grandes banques. L'I.R.I. gère les participations de l'Etat et couvre les besoins financiers de ses entreprises en émettant des obligations. Il reçoit de temps à autre une subvention de l'Etat, mais ne collecte par l'épargne.



Ouvrage sur l'Autoroute du Soleil

La Société de l'Autoroute du Soleil construira en 10 ans 1.860 km d'autoroutes nouvelles et modernisera 350 km d'autoroutes auparavant gérées par l'Etat.

En 1970 l'Italie disposera donc d'un réseau de 4.500 km se décomposant ainsi :

		milliards de livres
— Programmes antérieurs à 1961	730 km -	
— Autoroutes I.R.I.	2.200 km -	740
— Autoroutes à concéder à des concessionnaires privés	1.100 km -	420
— Autoroutes construites par l'ANAS (direction des routes) ..	420 km -	180
	<hr/>	<hr/>
	4.450 km -	1340

Il faut ajouter à ce programme 1.500 km de raccords autoroutiers et de « routes de grande communication ».

La construction de ce réseau n'est pas l'aboutissement de calculs économiques savants mais un acte politique et un acte de foi qui sera jugé à ses fruits. Sans doute est-ce là un « investissement irrationnel ». Mais pour être irrationnel n'était-il pas nécessaire ? Parce que nous sommes peut-être plus portés à la contemplation, allons-nous reprocher à nos voisins d'avoir choisi l'action ?



FLORENCE vue du Campanile

IV. — PROBLÈMES DE PROSPECTIVE ABORDÉS AU COURS DU VOYAGE

Comme nous l'avons indiqué, ce voyage avait pour but essentiellement d'essayer de répondre aux questions que se posent les Ingénieurs-élèves.

1°) Les questions des Ingénieurs-élèves.

Du recrutement à la structure du Corps en passant par les missions, tout un éventail de problèmes leur apparaît mal précisé et peu éclairé.

A. — Les missions du Corps :

a) Dans le cadre des fonctions classiques (Routes, Voies Navigables, Ports Maritimes, Bases Aériennes, Gestion des Eaux, fonctions de contrôle, Hydraulique, Génie Civil, Electricité, etc...) Comment se présente le rôle et la place de l'Ingénieur des Ponts dans la hiérarchie administrative du département et de la région ? Prend-il une part active aux décisions qui concernent sa région et les structures existantes lui permettent-elles de le faire ? Reste-t-il simplement un technicien et, dans cette hypothèse, l'échelon de l'Arrondissement est-il le mieux adapté ?

L'attrait de ce type de carrière va-t-il susciter toujours de l'intérêt chez le jeune X, compte tenu du développement des carrières scientifiques plus attirantes en raison de la formation intellectuelle de l'Ecole Polytechnique ? Est-il souhaitable que la réforme du Corps apporte une réponse à cette question en ouvrant résolument et largement l'éventail des possibilités ?

Il semble que l'état d'esprit des élèves, bien que propre à leur âge et commun à toutes les promotions, soit très spécifique de notre génération. Ignorant l'état actuel du Corps et ses perspectives d'évolution, n'ayant eu que peu de contacts avec les Ingénieurs en service ou en détachement, coupé en partie du corps professoral (par la forme de l'enseignement), isolé enfin et s'isolant par un réflexe naturel, chacun des élèves se demande si la carrière classique tant vantée est vraiment celle qui utilisera au mieux ses facultés. L'intérêt formateur du métier d'Ingénieur d'Arrondissement n'est pas toujours mis en lumière par la responsabilité confiée à l'Ingénieur des Ponts au stade de la décision dans les organismes centraux.

b) Les attributions annexes ou nouvelles.

Elles éveillent de l'intérêt parmi les Ingénieurs élèves, intérêt surtout intuitif car ils ont peu d'éléments sur elles. Elles restent pour eux une ouverture probable, possible, espérée :

- vers l'urbanisme et l'aménagement du territoire,
- vers la recherche et la technique,
- vers les carrières à caractère économique,
- et vers l'assistance technique.

Mais les Ingénieurs-élèves avaient été conduits à se demander, devant le silence et la discrétion rencontrés, si la multitude, la diversité et l'importance des problèmes sont réellement appréciés et s'il existe une ligne de pensée et d'action à l'échelle de l'évolution générale des idées et des structures.

B. — Le recrutement du Corps

L'éventail des carrières traditionnelles ou nouvelles amène naturellement à se poser le problème du nombre et de la qualité des Ingénieurs des Ponts nécessaires chaque année. Le peu que les Ingénieurs-

A. — Les missions classiques du Corps



FLORENCE · Ponte Vecchio et l'Arno

élèves ont pu connaître des activités classiques au cours de leurs missions dans les Services Ordinaires, les incline à penser que bien peu d'ingénieurs ont besoin, dans leur travail quotidien, des connaissances qu'ils ont pu acquérir. La situation sera peut-être différente à cet égard dans les carrières nouvelles. D'autre part la nécessité réelle de l'importance du recrutement au niveau actuel (44 élèves) résulte probablement d'une politique à long terme dont peu d'anciens semblent connaître les éléments.

Devant cet ensemble de questions, les Ingénieurs-élèves aimeraient voir se développer la possibilité d'informations de manière à ce que les « Ponts » ne leur apparaissent pas comme un Corps voué par ses traditions à des activités formatrices et glorieuses qui étaient celles de « $\phi 1$ » pour reprendre le langage de M. Armand dans son « Plaidoyer pour l'avenir », mais comme un groupe d'hommes qui participent activement aux réalisations importantes de « $\phi 2$ ».

2°) Compte-rendu de la réunion du 9 avril à Florence.

M. A. Bouloche, ancien ministre, ouvre la séance en remerciant tout d'abord les organisateurs du voyage. Il rappelle que ce voyage a lieu à l'injonction des jeunes qui s'interrogent avec intensité sur leur avenir, conscients d'être plongés dans un monde en constante évolution auquel doit s'adapter notre Corps, et que c'est avec l'unique souci de l'avenir du Corps des Ponts et Chaussées et d'une bonne utilisation de l'élite scientifique du pays que seront menés les débats au cours de cette petite séance de réflexions informelle. Il propose alors de suivre le plan établi par les Ingénieurs-élèves en consacrant les discussions successivement aux missions classiques de notre Corps (c'est-à-dire au Service Ordinaire et aux services territoriaux spécialisés) et aux missions nouvelles (construction, coopération technique, recherche, spécialisation).

Au cours de cette première partie d'une discussion qui fut pendant trois heures extrêmement animée, les interventions, tant des Ingénieurs en service que des Ingénieurs-élèves, ont eu trait à trois catégories de préoccupations :

- Les qualités et les risques du Service Ordinaire traditionnel.
- La possibilité de concilier Service Ordinaire et recherche ou spécialisation successivement (passage d'un Service Ordinaire à un service spécialisé ou de recherche) et simultanément (possibilité de poursuivre un travail de recherche et d'assurer conjointement les tâches d'un Service Ordinaire en province).
- La densité et l'organisation de la répartition territoriale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

1°) Le Service Ordinaire traditionnel.

La grande majorité des Ingénieurs présents, formés au Service Ordinaire, ou même encore en service actif, se sont accordés à reconnaître les nombreux mérites du Service Ordinaire, spécialement sur le plan humain.

— Par l'indépendance qu'il procure, il permet à l'Ingénieur d'acquérir le sens des responsabilités et l'habitude de la décision.

— Il ajoute à notre formation, trop uniquement cartésienne, un sens humain qui lui fait défaut, par les contacts qu'il permet avec les Ingénieurs T.P.E., les collectivités locales, les édiles locaux, le personnel de l'administration, les entrepreneurs, etc...

— Il donne ensuite le sens des réalisations, le souci du détail, et c'est ce qui distingue probablement le plus notre Corps des autres grands Corps de l'Etat.

— Dans la mesure où il est possible de poursuivre une étude ou une recherche un peu théorique, il permet de réaliser une synthèse entre l'activité de chercheur et celle de réalisateur.

Ainsi unanimes à dégager les avantages que présente le Service Ordinaire, en particulier pour la formation du jeune ingénieur, les Ingénieurs présents à Florence ont cependant, pour la plupart, insisté sur certains dangers inhérents à cette carrière.

L'isolement, s'il a des conséquences heureuses, qui ont été mises en évidence plus haut, risque également d'entraîner des effets fâcheux.

— Il est en effet tentant, pris par les avantages et le rythme de vie propres à la province, de rester fixé sur place, alors que de nombreuses tâches restent pressantes, dans les services centraux de notre ministère, d'autres ministères, ou dans les organismes nationaux, internationaux. Le Corps des Ponts et Chaussées n'a pas toujours eu le rôle qu'il aurait

pu tenir dans l'aménagement du territoire, l'élaboration des plans, les grandes décisions, etc... ainsi que dans la recherche scientifique ou technique.

— Il est également facile de se scléroser intellectuellement. Il faut en effet une grande volonté pour conserver le goût des études, dans la mesure d'ailleurs où le temps ne fait pas défaut (**Balzac** le notait déjà). Une spécialisation, avec la complication croissante des techniques actuelles, exige beaucoup de temps.

— Quand les travaux ne présentent pas un volume important, la tendance naturelle conduit à accorder trop d'importance aux détails, en voulant tout faire soi-même alors qu'il vaut mieux, à tous points de vue, déléguer une partie de ses pouvoirs, même s'il devait en résulter un travail moins parfait. Il est certain que le système des honoraires conduit à accorder aux petites réalisations un temps considérable.

— Se croire « arrivé » parce qu'entouré de personnes déférentes.

2°) Est-il possible de concilier le Service Ordinaire et le désir d'activité intellectuelle qui anime la plupart des jeunes Camarades à la sortie de l'Ecole.

a) Dans le temps :

Rien ne s'oppose en principe à ce qu'un jeune ingénieur fasse successivement de la recherche et du service ordinaire, ou vice-versa. Une question se pose cependant immédiatement. Faut-il commencer par la recherche dès la sortie de l'école, l'esprit étant alors encore très réceptif, ou débiter dans un Service Ordinaire ? Le débat n'a pas été conclu à Florence, car peut-il l'être ?

On peut cependant penser que la réponse à la question précédente dépend de la nature de l'étude envisagée, et de la proportion de mathématiques abstraites qui lui est nécessaire.

En tout état de cause, de nombreux ingénieurs ont souhaité que soient facilités les passages du Service Ordinaire aux différents services spécialisés et de recherche et vice-versa. **M. Chapouthier** estime que la procédure du détachement ne suffit plus, et qu'il devrait être possible d'effectuer des allers et retours dans des organismes (de recherche) extérieurs à l'administration proprement dite, sans être obligé de repartir chaque fois à zéro, et courir ainsi le risque d'être considéré comme un étranger.

b) Dans l'espace :

Est-il possible de mener de front un Service Ordinaire et une activité de spécialisation ou de recherche ?

Cette question, déjà évoquée plus haut, mérite une réponse nuancée. Les opinions ont en effet été divergentes.

Certains Ingénieurs ont exprimé l'opinion que les travaux courants d'un ingénieur d'arrondissement ne lui permettaient pas d'effectuer des recherches où même d'études sérieuses, ce qui semble confirmé par l'expérience de la majorité des Ingénieurs en service. Certaines demandes de collaboration des services centraux sont ainsi laissées parfois sans réponse, faute de temps de la part des Ingénieurs en service.

Par contre quelques-uns ont estimé qu'il était possible de se spécialiser, non au niveau de l'arrondissement, mais à celui du département, dans des problèmes tels que l'étude des trafics, la sécurité, les répercussions de la création d'une ZUP, l'économie des transports, etc... en restant en liaison étroite avec les services centraux ou régionaux spécialisés. A la limite, nous arrivons ainsi à une spécialisation, dans le cadre départemental, ou même régional.

Mais nous rejoignons ainsi le 3° problème évoqué au cours de la première partie de la discussion.

3°) Densité et nature de notre implantation territoriale.

Ce problème semble être au cœur des préoccupations des jeunes camarades actuellement à l'Ecole. Il a motivé la plupart de leurs interventions.

Un grand nombre d'entre eux semble avoir retiré du stage d'été l'impression que si la taille de l'arrondissement correspondait à une nécessité à l'époque où ceux-ci furent créés, l'évolution des transports et des communications la rendait aujourd'hui, à l'échelle de l'Europe, trop petite. L'évolution de la répartition de la population entre villes et campagne ne justifie-t-elle pas également un réexamen de l'organisation territoriale de notre Corps ?

La densité de notre implantation, qui fait traditionnellement la force de notre Corps, n'est-elle pas une cause d'affaiblissement en ce qu'elle disperse les efforts et n'utilise pas au mieux les forces vives des élites dont le pays a par ailleurs besoin. Le volume des crédits attribués à chaque arrondissement ne risque-t-il pas d'être faible, et que faire dans un arrondissement sans travaux ?

Le renforcement des effectifs des dernières promotions de l'Ecole (40 X + 4 T.P.E.), vient ajouter à l'incertitude des jeunes camarades.

Il a été répondu aux questions posées que l'intérêt d'un travail ne se mesure pas uniquement au volume des crédits attribués, — que l'intervention des Ingénieurs est indispensable pour la plupart des travaux — qu'il est très utile d'effectuer un travail à fond, dans les détails, que l'évolution est déjà engagée vers une spécialisation et un regroupement des Ingénieurs, et vers un remplacement de certains Ingénieurs Ordinaires par des T.P.E.

Mais ne serait-il pas possible d'accélérer cette évolution, de regarder peut-être à l'étranger ? Les autres pays procèdent-ils pour les travaux publics à un recrutement aussi massif à un niveau aussi élevé ?

Faut-il en conséquence diminuer l'effectif des promotions futures ?

Telles furent quelques-unes des questions soulevées au cours de cette partie de la discussion. Il semble bien qu'elles cernent le problème.



FLORENCE : Persée (Benvenuto Cellini)

B — Les missions nouvelles

Au cours de la seconde partie de la réunion consacrée aux tâches nouvelles qui attendent notre Corps, furent évoquées successivement, la construction, la coopération technique, et la création éventuelle d'un établissement public de recherche des Ponts et Chaussées.

La Construction.

Sur la proposition de M l'Ingénieur Général **Brunot**, la parole fut donnée à M **Bonhomme**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Chef du Service de l'Inspection au Ministère de la Construction, qui procéda à un exposé très détaillé des projets de réforme actuellement élaborés au Ministère de la Construction et qui doivent faire une place plus grande au Corps des Ponts et Chaussées.

La venue des Ingénieurs des Ponts et Chaussées au Ministère de la Construction dépend de l'approbation d'un statut, qui doit être prochaine. Il est prévu la création d'un Corps de Techniciens supérieurs de la construction qui comprendra :

- une centaine d'architectes,
- environ 200 ingénieurs dont 160 sortis des Ponts et Chaussées (le reste provenant d'un recrutement interne).

L'osmose entre les effectifs provenant des deux recrutements doit être totale. La structure territoriale comprendra tout au plus un ingénieur par département.

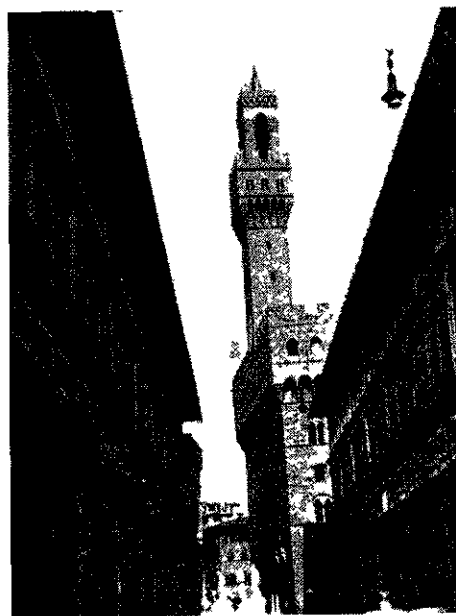
Le débouché sera peut-être constitué par un Corps d'inspection générale tripartite, composé d'EN A, d'Architecte et d'Ingénieurs, pour un effectif total de 30 membres environ.

Le métier de technicien supérieur débordera sur l'Aménagement du territoire. Le plan ne prévoit pas en effet de planification territoriale, et les liaisons étroites avec lui seront indispensables. Le travail du technicien supérieur comprendra deux parties :

— un rôle très intéressant de conception, en liaison avec les bureaux d'études : aménagement du territoire, rénovation urbaine, grands ensembles, etc. Chaque technicien devra d'ailleurs, de façon obligatoire, consacrer un ou deux ans à la recherche dans l'Établissement national de Recherche de la Construction, dont le statut doit sortir incessamment.

— un rôle de contrôle de la construction proprement dite, moins intéressant depuis que la préfabrication est bien au point. La participation de l'administration sera là beaucoup plus tenue.

Au cours des premières années, le recrutement pourra s'effectuer parmi les ingénieurs en service de tous les grades. Mais le Ministère de la Construction prévoit ensuite d'engager uniquement à la sortie de l'École des Ponts et Chaussées, entre 6 et 10 ingénieurs par an. (À ce propos certains ingénieurs-élèves ont mis en doute la possibilité d'osmose entre les deux Corps, n'y aurait-il pas forcément spécialisation de fait à l'Entrée à l'École des Ponts ?)



Les Offices et le Palazzo Vecchio

La coopération.

M. **Bruère**, Ingénieur-élève, a exposé les incertitudes dans lesquelles sont plongés les jeunes ingénieurs qui se préparent à partir Outre-Mer, du fait de l'évolution politique récente des pays intéressés.

Ces incertitudes concernent : la durée du séjour, le volume des effectifs nécessaires, les modalités de l'engagement, la possibilité de se réintégrer au Corps au retour des missions, et la forme des équipes envoyées Outre-Mer. On a beaucoup parlé en effet, récemment, de la création d'équipes composées d'un ingénieur expérimenté et d'un jeune ingénieur débutant (Junior-Expert).

Le regroupement éventuel, au sein d'un Etablissement public des activités de recherche, de coopération, et du B.C.E.O.M., rend encore plus confuse cette situation.

M. **Brunot** a alors précisé :

1) Qu'il n'y avait plus de Ponts Outre-Mer, et que les engagements étaient pris vis-à-vis du gouvernement étranger, pour une durée de deux ou plus probablement trois ans.

2) Que l'on cherchait à ne plus envoyer d'ingénieurs débutants, d'où l'idée des équipes mentionnées ci-dessus ; on n'envisageait également de n'accepter que les ingénieurs ayant effectué un an de service en métropole.

3) Que les perspectives seraient modifiées par la création d'un Etablissement National de Recherche des Ponts et Chaussées, dont M. **Mathieu** allait exposer les grandes lignes.

Faute de temps le problème de la coopération n'a pu être abordé au fond.

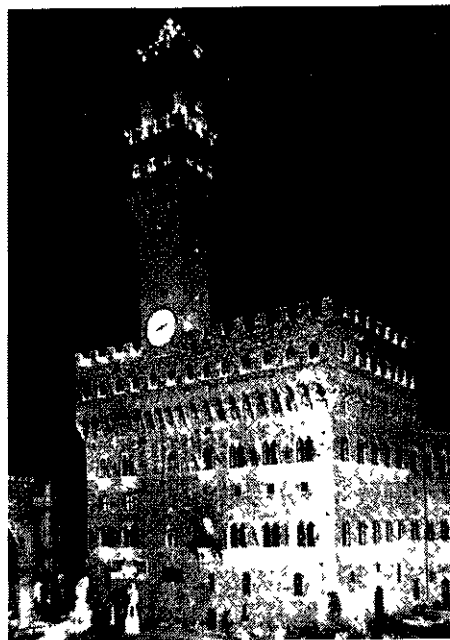
La création éventuelle d'un Etablissement National de Recherche des Ponts et Chaussées.

M. **Mathieu** a exposé l'état d'avancement du projet. A la demande de M. le Ministre des Travaux Publics un projet de loi, rédigé en termes généraux, a été élaboré par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, relatif à la création d'un établissement regroupant les activités de recherches et d'études du Corps et probablement le B.C.E.O.M. Il aurait l'avantage dans l'esprit des promoteurs de concilier souplesse et efficacité.

**

Les Ingénieurs-élèves ont, en conclusion, remercié de tout cœur les participants à ce voyage qui leur a permis, en premier lieu de prendre de nombreux contacts humains avec les Ingénieurs en service,

puis d'envisager plus clairement leur avenir, même si de nombreux points restent incertains à cause des évolutions en cours, et de souhaiter que d'autres réunions suivent celle de Florence.



FLORENCE : Palazzo Vecchio

V. — CONCLUSIONS

Comme le montre la lecture du compte-rendu précédent, il ne semble pas possible d'énoncer des conclusions qui reflèteraient l'avis de l'ensemble des participants. A certains égards, cette carence était prévisible étant donné l'ampleur et la complexité des problèmes évoqués. De toutes façons l'échantillon des ingénieurs présents aurait pu être jugé trop faible pour que son avis ait valeur générale. Il est apparu dans ces conditions aux organisateurs de cette rencontre que la seule attitude efficace consistait à demander à chacun d'exprimer librement ses conclusions personnelles.

Avant d'ouvrir cette « Tribune libre » qui devrait s'étendre sur plusieurs numéros de notre bulletin, nous attirons l'attention sur un des documents joints en annexe. Il s'agit d'un extrait de la lettre que Balzac fait écrire par Gérard dans le « Curé de Village ». Cette lettre distribuée pendant le voyage a été très controversée. Bien que la citation ne soit pas nouvelle, nous la soumettons à nouveau aux critiques de tous !

LIBRES OPINIONS sur le voyage à Florence

Il me semble utile, après ce voyage, de faire pour mon compte une double synthèse : celle des préoccupations exprimées par nos jeunes camarades, celle de ce que nous pouvons — de ce que je crois pouvoir — répondre. C'est ce résumé — qui ne prétend rassembler que ce que j'ai personnellement compris et retenu — que j'estime utile de présenter ici. Pour éviter de répéter, comme s'il s'agissait d'une que relle entre « Anciens et Modernes », les expressions « nos jeunes camarades » et « nous autres anciens », je qualifierai dans ce qui va suivre de « groupe 1 » les premiers et de « groupe 2 » les autres.

Je ne m'attacherai guère à la question de la « formation », entendue dans le sens de l'instruction reçue à l'École des Ponts. Un enseignement « magistral » ne peut qu'être difficilement supportable par des élèves dont l'âge est compris entre 22 et 25 ans, déjà saturés de cours et d'amphis et, de plus, émancipés par une année de service militaire. Quelle promotion a gardé le souvenir d'un ensemble de cours généralement intéressants ? Interrogez le groupe 2 comme le groupe 1 ; ils loueront deux ou trois professeurs guère plus, dont l'enseignement savait sans doute s'adresser davantage à des adultes qu'à des élèves. Comme les maîtres ne sont certainement pas toujours en cause, c'est que les méthodes mériteraient d'être revues. Je n'ai pas l'intention d'en discuter ici.

Il m'est apparu que le groupe 1 dans sa majorité — disons plutôt dans la majorité de ceux qui ont pris la parole, et certains sont fort disert — éprouve comme un sentiment de frustration. Ils ont cru entrer — la plupart par le hasard d'un schicksal et d'une tradition — dans un « grand » Corps et ils s'inquiètent : quelle est la « grandeur » véritable de ce corps ? Il s'agit, bien sûr de la « grandeur » **moyenne**, accessible à tous — ou à peu près — et non pas des chances de succès de quelques rares privilégiés. La besogne de l'Ingénieur « ordinaire » — décidément il faudra renoncer à ce qualificatif démodé —, dans son arrondissement, ne leur paraît pas suffire — a priori — à satisfaire leur désir d'assumer « des responsabilités », d'être « associés à de grandes décisions », en bref de participer — sinon immédiatement, du moins dans un délai raisonnable — à des tâches exaltantes.

Pourquoi ce sentiment ? D'abord parce que leur année de service militaire en Algérie les a déjà habitués à exercer un commandement doté d'une grande autonomie à cause ensuite des réactions de leurs anciens, tous ou presque nommés en Algérie où ils ont des attributions assez maigres, sans larges perspectives parce que, enfin, la rapide expansion — fondée sur la technique et celle-ci sur les sciences

— du Monde moderne leur donne à penser que des fonctions technico-administratives sans gloire risquent de les tenir à l'écart de ce puissant mouvement auquel ils se croyaient bien préparés par la formation de l'X, et qu'ils désignent par le mot magique de « Recherche » auquel, je l'ai noté, aucun membre du groupe 1 n'a donné de signification précise. J'y reviendrai.

Cette répugnance à accomplir les tâches en vue desquelles on a été — bien ou mal — formé, n'est pas propre au groupe 1. J'en veux pour preuve le refus récent des Normaliens scientifiques de passer l'agrégation, pour se vouer à la « Recherche », ou l'enquête de la Faculté des Lettres sur les possibilités pour les titulaires de licences littéraires d'entrer dans l'Entreprise.

Les réponses qui ont été faites par le groupe 2 n'ont qu'à moitié satisfait le groupe 1. Rappelons les.

Vous voulez exercer des responsabilités ? Soit mais, il faut d'abord apprendre votre métier. La remarque a eu peu de succès. Je voudrais cependant insister sur ce point : le métier, c'est-à-dire les qualités de jugement, les qualités humaines — ou si l'on préfère l'art de subordonner la logique et les connaissances acquises à des considérations plus subtiles, parfois plus élevées — l'éducation du bon sens et d'un certain esprit de tolérance, la vertu enfin, souvent mise à l'épreuve — rudement ou insidieusement — mais indispensable à quiconque détient une parcelle d'autorité, le métier dis-je, s'apprend « sur le tas ». Nos chefs nous éduquent sur le plan moral et au niveau de la culture générale, nos collaborateurs au niveau pragmatique de la routine, des détails et du commandement. Je ne sais si le Corps des Ponts est un « grand » Corps, mais je puis affirmer qu'il possède, près de lui, un Corps de collaborateurs de haute qualité : nos TPE et nos Adjoints Techniques. Se priver de leur contact, de leur expérience, de leurs conseils, exprimés avec un sens profond de la hiérarchie et de la discipline, c'est renoncer, je le crains, à cette formation humaine qui nous est si nécessaire.

Que le groupe 1 se rassure : cette éducation-là se fait vite et si je tiens pour indispensable de la recevoir, je pense qu'une ou deux années d'arrondissement y suffisent. Admettons que le groupe 1 accepte cette première conclusion et supposons que ce premier temps de la carrière ne se déroule pas dans un de ces arrondissements prestigieux qu'il est rare d'obtenir à la sortie de l'école. Le problème du changement de poste reste posé (j'ai noté le succès des propos touchant les possibilités de passage d'une discipline à une autre. Instabilité, fille de l'instabilité

tion, autre « mal » moderne? J'écris « mal » entre guillemets, sans intention péjorative : je devrais dire : « fait »).

Est-ce un problème d'Administration ou un problème personnel? Je crois pouvoir assurer le groupe 1 que notre Administration, à ma connaissance, et sauf peut-être à des époques exceptionnelles — nous traversons l'une de ces époques — accueille favorablement les demandes qui lui sont présentées avec assez de détermination par des Ingénieurs décidés à faire la preuve de leur talent. Mais — voici peut-être le reproche principal que fait au Corps le groupe 1 — n'arrive-t-il pas que le jeune Ingénieur se laisse séduire par les avantages d'une vie provinciale et requérant peu d'efforts? Etre le « premier dans Albe » plutôt que le « dix millième à Paris » peut séduire. Que pouvons-nous opposer à ce risque, sinon les vertus de notre caractère? Le Gérard de Balzac est, en vérité un « pauvre type ». Il se plaint de son Administration, il accuse « la Direction ». Aspire-t-il à changer? Non pas! Or il appartient à chacun de nous d'être Gérard ou de ne l'être pas. Ne pas l'être, c'est rester libre, en entendant par liberté une attitude intérieure qui nous évite de tomber dans la servitude d'un métier facile et d'une vie sans effort.

**

J'ai noté avec un peu d'étonnement que le groupe 1 semble croire à une sorte d'Organisation rationnelle des talents et des attributions, dont il se préoccupe de pénétrer les secrets et de vérifier que le Corps peut y participer. Il y a là une sorte d'hérésie qu'il faut exorciser. Il n'y a nulle part de domaine réservé. Le champ des activités intéressantes est ouvert à tous mais la concurrence y est vive; j'ai souvent dit à mes collaborateurs des diverses disciplines que l'on a les attributions que l'on mérite, mieux; celles que l'on conquiert. Que le groupe 1 n'attende pas qu'on lui apporte, ni qu'on lui réserve, ce à quoi il aspire.

**

J'en viens maintenant à la « Recherche ». S'agit-il de la Recherche pure? Je pense alors que c'est risquer de se fourvoyer que d'y accéder via le Corps des Ponts. De même qu'on a pu dire, avec raison, que l'X n'a pas été instituée pour faire des savants, mais des officiers, il faut rappeler que le Corps des Ponts forme des Ingénieurs de diverses disciplines, habitués à traiter les problèmes à long terme, et doublés d'Administrateurs. Au cours des Journées d'Information Economique, il a été dit que l'économie était un « état d'esprit ». J'ajoute que, dans les Ponts, la Recherche doit être une tendance, une inclination. Pour un esprit ouvert à la recherche, beaucoup de sujets s'offrent à ses pensées dans les fonctions les plus « ordinaires ». Plusieurs des membres du grou-

pe 2 l'ont rappelé. Le regretté **Ollivier** est chargé — tâche mineure dans ses attributions — du balisage de l'aérodrome de Lyon-Bron : il se penche sur ce problème et découvre un phénomène encore imperçu de la physique de l'atmosphère. Devenu Ingénieur en Chef, il entre au Centre National de la Recherche Scientifique où il aurait fait sans doute une seconde carrière très brillante si la mort ne l'avait frappé prématurément. Je cite l'exemple car je le crois typique et encourageant. Le progrès technique ne se fait pas seulement à coup de découvertes éclatantes. Se pencher sur un problème secondaire — dont on découvre le mystère et auquel on recherche une solution — peut être aussi exaltant que de scruter les clichés d'une chambre à bulles pour y découvrir une trajectoire anormale qui révélera peut-être une nouvelle particule. C'est affaire de tempérament. Mais ceci n'est ni inférieur ni supérieur à cela. D'autre part, il faut souligner la difficulté qu'on éprouve à trouver des camarades qui s'intéressent **réellement** à la Recherche : je n'ai jamais réussi à implanter durablement dans les Services où je suis passé une activité de recherche que j'y avais créée. Aussi je répète volontiers : vous voulez faire de la Recherche? Venez nous le dire : nous vous donnerons du travail.

Est-ce à dire que tout est pour le mieux dans le Corps des Ponts? Assurément pas. Je reprendrai volontiers à mon compte, avec quelques nuances, l'affirmation de plusieurs : « La France n'est pas assez riche pour pouvoir confier à des gens de la qualité intellectuelle des Ingénieurs des Ponts des tâches qui ne requièrent pas cette qualité ». Je pense, comme eux, qu'un certain nombre d'arrondissements pourrait être efficacement tenu par des T.P.E. Je ne pense pas qu'il suffirait partout d'un seul Ingénieur des Ponts par département sous les ordres d'un Ingénieur en chef. Mais je crois qu'un certain nombre (que seule une étude approfondie permettrait de préciser) d'Ingénieurs des Ponts pourrait être récupéré. Ainsi le Corps pourrait essaimer (Comme le font les « Grands Corps de l'Etat »), même dans des fonctions fort éloignées du métier original, y compris les fonctions politiques, notamment celles de membres des Cabinets ministériels où il est, en général, insuffisamment représenté. Le Corps interministériel que veut être le Corps des Ponts doit être ouvert aux tâches les plus diverses et il est nécessaire de l'y aider. Je suis persuadé qu'une fois les difficultés actuelles passées, l'Administration saura lui donner l'orientation nécessaire.

**

Un mot de l'Assistance Technique aux Pays sous-développés : je suis inquiet d'apprendre qu'on s'apprête à envoyer Outre-mer de jeunes ingénieurs qui n'auront reçu qu'un an de formation, voire pas

du tout. Je parle en connaissance de cause : l'Assistance Technique est un métier difficile, où l'on se heurte parfois à des concurrents dangereux. Il faut être fort : un an de formation ne suffit pas.



J'arrête ici cette trop longue lettre. Il faut reconnaître que des problèmes se posent et que le groupe 1 a raison de les mettre en lumière. L'excuse momentanée de circonstances exceptionnelles peut être dangereuse si le Corps ne fait pas à temps — et il est temps — les efforts nécessaires. Mais un Corps n'est pas une entité autonome, c'est une réunion d'individus et le Corps prend pour direction la résultante des efforts sinon de chacun du moins des plus actifs d'entre eux. Une réforme territoriale est nécessaire ;

une politique des effectifs basée sur une conception plus haute de l'emploi des Ingénieurs des Ponts est nécessaire ; une ouverture plus large vers l'extérieur et vers des fonctions nouvelles, y compris la « Recherche », est nécessaire. Encore faut-il que ces réformes soient voulues, poursuivies et le groupe 1 qui a bien commencé, peut jouer un rôle déterminant à condition qu'il continue son effort, qu'il ne succombe pas, à partir d'octobre prochain, aux délices d'Albe, à la condition encore qu'il aille prendre ce que personne ne songe à lui réserver. J'ai cru comprendre que le groupe 2 était prêt à l'aider. Pour ma part, je le confirme.

Pierre D. Cot,
Directeur Général
de l'Aéroport de Paris.

Je voudrais livrer ici quelques rapides réflexions suscitées par les conversations à batons rompus que nous eûmes en avion, en car et durant nos réunions.

Une première remarque qui je crois est importante, m'a été faite, fort courtoisement d'ailleurs, par les Ingénieurs italiens avec qui j'ai déjeuné à Florence. Ces Ingénieurs ont été frappés du peu d'intérêt manifesté par les Ingénieurs-élèves français pour les autoroutes et les chantiers qu'ils ont pu voir. Aucune question ni sur les ponts, ni sur les chaussées ! Et ceci m'amène à me demander si les Ingénieurs-élèves de cette génération ont envie d'être Ingénieurs. Il n'a été question pendant ces deux jours que de la sclérose du Corps, de son immobilisme, de sa faiblesse, du caractère peu engageant des tâches du Service Ordinaire. Alexandre a eu beau nous expliquer que, moyennant quelques réformes simples de structure à l'échelon du Département, il était possible d'avoir un service efficace et que les tâches à remplir n'étaient pas indignes d'un X Ponts, beaucoup d'Ingénieurs-élèves continuaient à considérer que ce Service Ordinaire n'était qu'une Porte Etroite donnant accès à ces cabinets où se décide le sort du pays et qui n'attendent que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées pour enfin prendre des décisions raisonnées, scientifiques et efficaces.

Je crois que, pour y voir clair, il faut évidemment séparer, même au prix d'un peu d'arbitraire, les problèmes posés par les Ingénieurs-élèves, qui ne sont pas tous, il faut le reconnaître, de faux problèmes. Mais avant toute chose, il me semble utile de partir de l'hypothèse que l'X reste destiné à fournir des Ingénieurs pour les Corps Techniques de l'Etat, que le Corps des Ponts et Chaussées reste chargé, entre autres choses, de l'aménagement, de la construction et, dans certains cas, de l'exploitation du réseau d'ouvrages destinés aux transports terrestres, aériens, maritimes et fluviaux, et qu'enfin il est sou-

haitable qu'une partie du Corps choisie parmi les esprits capables d'embrasser des problèmes d'ensemble à un niveau élevé, se consacre à des tâches qu'on peut appeler d'Economie Politique, afin que le Corps ne se transforme pas peu à peu en un service de voirie, décentralisé à outrance et destiné tôt ou tard à se scléroser au bénéfice de Corps financiers.

Ceci posé, le problème essentiel est de savoir si l'enseignement et l'organisation actuelle du service des Ponts et Chaussées répondent aux besoins immédiats et futurs et s'ils sont susceptibles de sauvegarder les intérêts du Corps des Ponts — étant admis qu'on est libre de se demander s'il est souhaitable ou non pour le Pays que la technocratie soit meublée de Financiers, de Mineurs ou de Ponts et Chaussées.

En ce qui concerne l'organisation départementale, il est bien certain que la division administrative napoléonienne n'est plus de mise. Elle est incompatible avec une répartition du personnel en fonction de l'importance des tâches et elle stérilise toute recherche scientifique appliquée. Mais je pense que sur ce point tout le monde est d'accord. Les remèdes sont connus, les difficultés du traitement aussi.

Ce qui me paraît le plus grave c'est qu'à cette décentralisation excessive s'ajoute la polyvalence technique des Ingénieurs et, par voie de conséquence, le défaut de spécialisation.

Par exemple, dans le domaine des routes que je pratique depuis mes débuts dans la carrière, je constate à la fois une invraisemblable pluralité de doctrine et une inefficacité quasi totale dans la recherche. Ceci me paraît dû à la fois à l'absence des spécifications précises et à l'absence de Services Centraux et Régionaux spécialisés. L'absence de normes provient de l'absence de services compétents ayant mission pour les rédiger et accessoirement d'une habitude de beaucoup d'Ingénieurs de préférer l'innovation au respect d'un dogme. J'ai vu

au Service Technique des Bases Aériennes les services que pouvait rendre un organisme spécialisé, documenté et itinérant. Il est vrai que ce domaine inquiétant un peu les Ingénieurs chargés des travaux et que la centralisation était plus aisée. Néanmoins il doit être possible de mettre en place à Paris et dans les Régions, des services spécialisés, agissant comme Ingénieurs conseils obligatoires et chargés également de diriger la recherche appliquée. Je crois qu'il est dangereux d'espérer que le Laboratoire Central et les Laboratoires Régionaux pourront jouer ce rôle. Leur efficacité en tant que Bureau de Conseil reste liée à des personnes et leur rôle en matière de conception d'ouvrage est très limité. Enfin, ces Services ne peuvent intervenir dans la préparation des normes et des spécifications relatives aux travaux qu'il faudra bien un jour ou l'autre rédiger.

En effet, il ne faut pas confondre les Cahiers des Prescriptions Spéciales et des Instructions Techniques. Les premiers ont été rédigés avec le double souci de ne pas enfermer la technique dans un cadre rigide exclusif de progrès et de ne pas diminuer la responsabilité des Entreprises, le maître d'œuvre intervenant surtout dans le contrôle de la qualité des ouvrages livrés.

Ce n'est, à mon avis, qu'au prix de la mise en place de ces services spéciaux que l'on pourra sauvegarder la polyvalence des services territoriaux qui pourront alors être d'un niveau technique moins élevé puisque leur rôle sera dans ce domaine davantage un rôle de routine.

M **Bouloche** a rappelé par ailleurs que notre formation en France était beaucoup trop étroite et **Saias** a fort justement insisté sur le fait que l'Ingénieur à ses débuts ne connaît rien et s'il écoute le chant de ses sirènes que sont les entrepreneurs et les TPE, ledit Ingénieur risque fort de ne jamais savoir grand chose.

Il faut donc reconnaître que l'enseignement actuel à l'école ne permet plus à l'Ingénieur Ordinaire de résoudre les problèmes qui se posent à lui et que celui-ci est obligé de se former « sur le tas » c'est-à-dire dans de mauvaises conditions.

Ce qui est grave et dont on n'a pas parlé, c'est que si une réorganisation du Corps amenant à confier une partie des tâches des Ingénieurs Ordinaires aux Ingénieurs TPE, le problème resterait le même car ceux-ci reçoivent strictement le même enseignement.

Il faut donc arriver à former des Ingénieurs maî-

tres d'œuvre et non plus se borner à attendre que ceux-ci se forment par autodidacte et trouvent le temps, parmi les multiples tâches administratives qui les attendent, d'acquiescer les connaissances techniques pratiques indispensables à qui veut concevoir et construire des ouvrages.

Mais il faudra aussi former les Ingénieurs qui dirigeront les Services Techniques régionaux et centraux.

Pour les premiers, les cours à caractère technologique sont beaucoup trop développés, pour les seconds ils sont, dans chaque spécialité, nettement insuffisants. Si on admet qu'une spécialisation ne s'acquiert que dans l'exercice d'une activité professionnelle, on est amené à conclure qu'il est inutile de « bachoter » à l'École et qu'il y a le plus grand intérêt à réduire le nombre des amphithéâtres techniques (Chemins de fer, routes, canaux, charpentes métallique, hydraulique appliquée, moteurs, etc.).

Le temps ainsi gagné pourrait être consacré à deux sortes d'activités. Tout d'abord des stages de longue durée (plusieurs mois) dans des services choisis, à l'occasion desquels les Ingénieurs-élèves seraient chargés de tâches précises sous la direction de camarades aptes à former des jeunes. En suite des travaux personnels sérieux destinés surtout à faire toucher du doigt aux Ingénieurs-élèves les méthodes d'approche dans les techniques du Génie Civil.

Stages et travaux personnels approfondis permettraient peut-être aux jeunes Ingénieurs d'aborder plus aisément le stade de la formation pratique dans un service actif. Ils ne dispenseraient jamais des retours en arrière ni de la lecture des cours bien après la sortie de l'École, mais ils devraient constituer un pont qui n'existe pas entre l'enseignement magistral et le métier d'Ingénieur.

J'ai été un peu long et je m'en excuse. Mais ces questions me tiennent à cœur car je vois trop fréquemment la désaffection des jeunes pour le métier d'Ingénieur et la difficulté qu'il y a pour uniformiser les méthodes de travail, pour ne pas être tenté d'en analyser les causes et de chercher des remèdes. Et je crois que si on désire redorer le blason du Corps, il convient de ne pas oublier que s'il a fourni des Fresnel et des Colson, il a aussi fourni des Caquot et des Freyssinet et qu'à l'École l'accent n'est peut-être pas assez mis sur l'importance du rôle que tous nos jeunes camarades ont à jouer dans le domaine du Génie Civil.

G Jeuffroy.

Il a été beaucoup question au cours de ce voyage de l'intérêt que présente actuellement le Service Ordinaire. Certains jeunes camarades craignent que dans la plupart des cas l'Ingénieur d'arrondissement

aux prises avec des tâches nombreuses et futiles n'ait pas la possibilité ni l'occasion de se consacrer aux travaux qui nécessitent sa qualification, et que le temps aidant son tonus intellectuel longtemps

inemployé finisse par s'effriter quelque peu. Il risque de devenir l'honnête homme de la technique, mais un véritable technicien en rien. A cette crainte, beaucoup d'anciens ont répondu que si le danger existe il n'appartient qu'à chacun, et c'est affaire de volonté, de dégager le temps nécessaire pour se livrer à des travaux plus approfondis. Ils ajoutent que chaque ingénieur devrait, dans cette voie, recevoir, aide et encouragement des camarades des services spécialisés. Ils rappellent enfin que s'il est indispensable de « faire du Service Ordinaire », il est parfois tout aussi important de ne pas trop en faire.

* *

On ne peut s'empêcher de déceler une certaine contradiction dans cette attitude. Ou bien le Service Ordinaire a par lui-même une valeur propre et présente un intérêt suffisant et alors l'ingénieur ne devrait pas chercher ailleurs de quoi satisfaire ses aspirations, même s'il en a la possibilité. Mais reconnaître qu'il peut le faire, et mieux qu'il devrait le faire plus souvent, signifie que le Service Ordinaire dans sa forme actuelle au moins, n'est pas aussi attrayant que certains le disent.

Il semble bien en fait, et des avis très autorisés l'ont soutenu pendant ces journées, que le Service Ordinaire ne fournisse plus dans sa conception actuelle un cadre adapté à l'échelle et à la mesure des problèmes qui se posent. Il faut en effet analyser cette question en comparant l'importance des activités auxquelles se consacre traditionnellement un ingénieur d'arrondissement avec celle qu'ont ou qu'auront à l'échelon des départements et de la région des activités nouvelles comme l'urbanisme, l'aménagement du Territoire ou la planification régionale. Dans cette perspective, on peut se demander si une meilleure utilisation du personnel de notre Corps ne devrait pas conduire à un allègement important du quadrillage territorial qui pourrait presque aller d'après certains, jusqu'à confier la totalité des responsabilités du Service Ordinaire dans un département moyen à un seul ingénieur de trente à trente cinq ans.

A beaucoup, ces responsabilités pourront paraître

écrasantes. Qu'on réfléchisse cependant, avant de condamner cette formule au fait que dans la situation actuelle souvent l'ingénieur d'arrondissement est mal secondé et manque de moyens pour travailler efficacement. Par ailleurs, d'autres ingénieurs s'occuperaient à l'échelon du département d'urbanisme ou d'aménagement du territoire, tâches qui échoient parfois, actuellement à l'ingénieur d'arrondissement. Enfin cet ingénieur chargé du Service Ordinaire d'un département pourrait ne pas être laissé aussi autonome que dans la solution actuelle. Au contraire il serait essentiel de créer un échelon de commandement au niveau de la Région Economique qui pourrait préfigurer le futur échelon valable de décentralisation.

Cette solution semble avoir le mérite de concilier bien des points de vue exprimés au cours de ces journées. En étendant les responsabilités de l'ingénieur en service ordinaire, elle ne peut qu'accroître l'attrait de cette carrière, et fournir à tous ceux qui s'y consacreront un champ d'activité suffisant pour qu'ils ne soient pas obligés et incités à chercher ailleurs des centres d'intérêts.

Cette solution peut apporter des réponses aux autres problèmes qui ont été évoqués, en particulier celui du complément de formation humaine et technique indispensable aujourd'hui au jeune ingénieur pour lui donner une réelle valeur. Avant d'accéder à un tel poste, le jeune ingénieur pourrait consacrer les premières années de sa carrière suivant ses goûts à des travaux de laboratoire, de service central ou des passages en second dans les départements, ceux qui le désireraient, pourraient ainsi profiter pour s'enrichir, de cette période où l'esprit est plus malléable.

Cette solution en dégageant des effectifs importants permettrait enfin à notre Corps d'avoir les moyens de prouver dans les faits qu'il a une vocation interministérielle. Elle n'éviterait pas cependant, bien au contraire, de poser la question du niveau optimum du recrutement, préoccupation dont beaucoup de camarades ont fait état au cours de ces journées.

P. Suard.

A peine effleuré à Florence (sous l'angle de la formation des jeunes experts) le problème de la Coopération Technique ne retient visiblement pas l'attention du plus grand nombre. Mieux, il n'a même pas été abordé clairement en partie faute de temps. Un tel désintérêt semble d'autant plus grave lors d'une étude prospective du Corps des Ponts qu'il peut s'agir pour ce Corps d'un problème essentiel dans l'avenir.

Si chacun sait maintenant que 2 hommes sur 3 souffrent de la faim, il faut aussi voir, au-delà, l'importance des besoins de formation, d'éducation, d'or-

ganisation, de dignité humaine en général. Pourquoi ne pas reconnaître que l'accession de la plus grande part de l'humanité à la conscience et à la parole, si non à l'indépendance, constitue le fait fondamental de notre époque. Or, face à cette réalité, beaucoup estiment que l'Assistance Technique actuelle a d'ores et déjà fait long feu. Quant aux Corps des Ponts, ils s'efforcent seulement de trouver bonne conscience en faisant de ci de là l'aumône de quelques ingénieurs.

Pourtant il ne recule pas devant les problèmes politiques, économiques et humains les plus larges,

témoin sa participation au développement national et régional. S'agissant d'ailleurs de pays en voie de développement, c'est sa vocation traditionnelle aux questions de communications, d'hydraulique et d'économie qui est en cause.

Dans ces conditions, ne peut-on attendre du Corps, outre une conscience plus vive du problème, la défi-

nition d'une ligne d'action claire et cohérente dans ce domaine et plus généralement l'étude des méthodes voire du cadre de la coopération (au sens le plus large) qui restent, en tout état de cause, à promouvoir.

De Bouard,

Ingénieur-élève de 3^e Année.

Le but premier du voyage à Florence était de répondre à un ensemble de questions que les Ingénieurs-élèves se posaient. S'il fallait en faire un bilan, il conviendrait de reconnaître que l'objectif initial n'a pas été atteint, mais par contre ce « colloque » a été une prise de contact fructueuse et une révélation pour chacun — pour les ingénieurs, de l'état d'esprit des élèves, pour les élèves de l'intérêt que leurs anciens ont porté à leurs questions.

Cependant, malgré une relative liberté d'expression, le fond du problème n'a pu être abordé avec sincérité, en raison d'une certaine réticence des Ingénieurs-élèves (compréhensible par une première réunion) devant l'attitude inquiète de nos anciens, qui ont peut-être été heurtés par notre réaction de critique du service ordinaire.

Les réponses des ingénieurs ont plus été une défense de ce service qu'une analyse sincère de l'importance relative que doit avoir la carrière classique dans le Corps des Ponts et Chaussées.

Inquiets devant une situation inconnue, mais inquiets parce que soit non informés, soit mis en face de certains éléments partiels de notre future carrière, pendant notre stage ou par des discussions de nombreux Ingénieurs, nos questions ne résultent pas d'un besoin d'être rassuré, mais d'un légitime désir de savoir quel est notre avenir.

Si cette première rencontre n'a pas apporté les résultats envisagés, elle a créé une atmosphère, elle a prouvé la possibilité et la nécessité de telles confrontations.

Est-il permis d'espérer que pour les élèves qui vont quitter dans quelques semaines l'E.N.P.C., une autre réunion permette d'aborder plus sincèrement le problème cerné à Florence et de voir discuter nos autres sujets d'interrogations.

1) **Aborder plus nettement** les problèmes des fonctions classiques de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, cela signifie (toute considération de personne et d'instants mise à part) définir la place du service Ordinaire dans les carrières offertes aux Ingénieurs des Ponts dans l'avenir.

La nécessité de conserver au Corps son implantation territoriale implique qu'un nombre minimum

d'Ingénieurs devra assurer les fonctions du service ordinaire.

1) Pour ceux-là, l'extension de l'arrondissement leur permet-elle à tous d'avoir un travail, correspondant à leur formation intellectuelle et des responsabilités, qui mobilisent leur dynamisme ?

A quoi attribuer la « provincialisation » des Ingénieurs des Ponts. Y a-t-il un lien avec ce que certains nomment « l'immobilisme » du Corps ?

— L'intérêt formateur du service ordinaire est incontestable. N'existe-t-il pas un élément destructeur dans ce service, qui embourgeoise intellectuellement ?

2) Pour le reste des Ingénieurs (reste correspondant à la différence entre 40 Ingénieurs recrutés chaque année et X les besoins du cadre territorial). Quelles sont les perspectives d'avenir à la sortie de l'école ?

a) Le passage par le service ordinaire est-il du point de vue formation — indispensable pour la majorité ? N'y aura-t-il pas, en fonction des ouvertures de carrière d'autres voies aussi fructueuses ?

2) **Voir discuter les autres sujets** d'interrogations, c'est-à-dire rechercher une réponse à l'avenir du Corps dans son ensemble vis-à-vis des développements des structures économiques de la France.

En conséquence, il serait souhaitable que des échanges de vues entre les jeunes et de leurs anciens se poursuivent de manière à rendre au Corps le dynamisme et la mobilité indispensables à son non dégénérescence.

A l'heure où l'« aménagement du territoire et la planification prennent une importance capitale dans le développement de notre économie, les tâches qui devraient être dévolues aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées nécessitent une formation scientifique et technique, une connaissance des problèmes humains qui est la leur, mais aussi une facilité d'adaptation, un esprit d'initiative, et une prise de conscience d'une indispensable cohésion du Corps.

Regard.

Ingénieur-élève de 3^e Année,
Délégué des Ingénieurs-élèves du P.C.M.

ANNEXE I

LISTE DES PARTICIPANTS

En plus des Ingénieurs-élèves de 3^e Année et de quelques-uns de 2^e Année, les Camarades dont les noms suivent ont participé au voyage :

MM.

- C. **Abraham**, Direction des Routes.
- R. **Alexandre**, Service Ordinaire de la Seine.
- J. **Bachelez**, Aéroport de Paris.
- P. **Bon**, S.C.E.T.
- A. **Bouloche**, Ancien Ministre.
- C. **Bonnome**, Chef du Service de l'Inspection Générale, Ministère de la Construction.
- A. **Brunot**, Directeur de l'E.N.P.C.
- J.-P. **Chapon**, Port de Rouen.
- P. **Chapouthier**, Electricité de France.
- P.-D. **Cot**, Directeur Général de l'Aéroport de Paris.
- F. **Didier**, Aéroport de Paris.
- J. **Mathieu**, Président du P.C.M.
- J. **Elkouby**, Direction des Routes.

- H. **Grimond**, Co-Directeur de la S.E.T.E.C.
- G. **Jeuffroy**, Directeur Technique de la S.A.C.E.R.
- M. **Lefoulon**, Conseiller Technique, Cabinet du Ministre des Travaux Publics.
- J. **Lerouge**, chargé de Mission au Plan et au Ministère de la Construction.
- L. **Lesieux**, Directeur Général d'Air-France.
- P. **Lhermitte**, Electricité de France.
- J. **Raiman**, Ministère d'Aide et de Coopération.
- P. **Rogeaux**, Port de Marseille.
- M. **Rousselot**, Service des Affaires Economiques et Internationales.
- G. **Saias**, Co-Directeur de la S.E.T.E.C.
- P. **Suard**, Service des Affaires Economiques et Internationales.
- J. **Thedie**, Service des Ponts et Chaussées de Savoie.
- M. **Walrave**, Service des Affaires Economiques et Internationales.

ANNEXE II

LETTRE D'UN "ANTIQUÉ"

"GÉRARD" à "GROSSETÊTE"

« Je viens, Monsieur, vous faire de tristes confidences... Je suis atteint d'une cruelle maladie, maladie morale d'ailleurs... A vingt-et-un ans, je possédais les sciences mathématiques au point où les ont amenées tant d'hommes de génie, et j'étais impatient de me distinguer en les continuant. Ce désir est si naturel, que presque tous les élèves, en sortant, ont les yeux fixés sur ce soleil moral nommé la gloire ! Notre première pensée à tous a été d'être des Newton, des Laplace ou des Vauban. Tels sont les efforts que la France demande aux jeunes gens qui sortent de cette célèbre Ecole (polytechnique) !

« Voyons maintenant les destinées de ces hommes triés avec tant de soin dans toute la génération ? A vingt-et-un ans on rêve toute la vie, on s'attend à des merveilles. J'entrai à l'Ecole des Ponts et Chaussées, j'étais Ingénieur-Elève. J'étudiai la science des constructions, et avec quelle ardeur ! vous devez vous en souvenir. J'en suis sorti en 1826, âgé de vingt-quatre ans, je n'étais encore qu'ingénieur-aspirant, l'Etat me donnait cent cinquante francs par mois. Le moindre teneur de livres gagne cette somme à dix-huit ans, dans Paris, en ne donnant, par jour, que quatre heures de son temps. Par bonheur

inouï, peut-être à cause de la distinction que mes études m'avaient valu, je fus nommé à vingt-cinq ans, en 1828, ingénieur ordinaire. On m'envoya, vous savez où, dans une sous-préfecture, à deux mille cinq cents francs d'appointements. La question d'argent n'est rien...

J'appris alors à quoi tendaient ces terribles déploiements d'intelligence, ces efforts gigantesques demandés par l'Etat ? L'Etat m'a fait compter et mesurer des pavés ou des tas de cailloux sur les routes. J'ai eu à entretenir, réparer et quelquefois construire des cassis, des ponceaux, à faire régler des accotements, à curer ou bien à ouvrir des fossés. Dans le cabinet, j'avais à répondre à des demandes d'alignement ou de plantation et d'abattage d'arbres. Telles sont, en effet, les principales et souvent les uniques occupations des ingénieurs ordinaires.

Mais ceci n'est rien en comparaison de la maladie qui me mine ! Je sens s'accomplir en moi la plus terrible métamorphose ; je sens dépérir mes forces et mes facultés, qui, démesurément tendues, s'affaissent. Je me laisse gagner par le prosaïsme de ma vie. Moi qui par la nature de mes efforts, me destinais à de grandes choses, je me vois face à face avec

les plus petites, à vérifier des mètres de cailloux, visiter des chemins, arrêter des états d'approvisionnement. Je n'ai pas à m'occuper deux heures par jour...

Mon ambition est-elle donc démesurée? Je voudrais être utile à mon pays. Le pays m'a demandé des forces extrêmes, il m'a dit de devenir un des représentants de toutes les sciences, et je me croise les bras au fond d'une province? Il ne me permet pas de sortir de la localité dans laquelle je suis parqué pour exercer mes facultés en essayant des projets utiles. Une défaveur occulte et réelle est la récompense assurée à celui de nous qui, cédant à ses inspirations, dépasse ce que son service spécial exige de lui. Dans ce cas, la faveur que doit espérer un homme supérieur est l'oubli de son talent, de son outrecuidance, et l'enterrement de son projet dans les cartons de la direction... Encore cinq ans, je ne serai donc plus moi-même, je verrai s'éteindre mon ambition, mon noble désir d'employer les facultés que mon pays m'a demandé de déployer, et qui se rouilleront dans le coin obscur où je vis. En calculant les chances les plus heureuses, l'avenir me semble être peu de chose. J'ai profité d'un congé pour venir à Paris, je veux changer de carrière, chercher l'occasion d'employer mon énergie, mes connaissances et mon activité. Je donnerai ma démission...

Que sommes-nous, sinon des travailleurs sans ouvrage, des outils dans un magasin? Nous sommes organisés comme s'il s'agissait de remuer le globe, et nous n'avons rien à faire... Je sais bien que l'État, après avoir obtenu ses hommes spéciaux, ne peut pas inventer exprès pour eux des monuments à élever, il n'a pas trois cents ponts à construire par année... Vous me direz que rien ne m'empêche d'occuper, dans ma résidence, mes forces intellectuelles, de chercher dans le silence de cette vie médiocre la solution de quelque problème utile à l'humanité. Eh! Monsieur, ne connaissez-vous pas l'influence de la province et l'action relâchante d'une vie précisément assez occupée pour user le temps en des travaux presque futiles et pas assez néanmoins pour exercer les riches moyens que notre éducation a créés?... Ce que je vous écris là, Monsieur et ami, d'autres le pensent... A plusieurs reprises, nous nous

sommes, entre nous avoué la longue mystification de laquelle nous étions victimes et qui se reconnaît lorsqu'il n'est plus temps de s'y soustraire, quand l'animal est fait à la machine qu'il tourne, quand le malade est accoutumé à sa maladie. En examinant bien ces tristes résultats, je me suis posé la question suivante... Quel but se propose l'État?... Est-ce que, par cette organisation, l'État gagne des travaux d'utilité publique mieux faits ou à meilleur marché?...

Quand de jeunes et habiles Ingénieurs, pleins de feu, d'ardeur, ont, au début de leur carrière, résolu le problème de l'entretien des routes en France qui demande des centaines de millions par quart de siècle, et qui sont dans un pitoyable état, ils ont eu beau publier de savants ouvrages, des mémoires : tout s'est engouffré dans la direction générale, dans ce centre parisien où tout entre et d'où rien ne sort, où les vieillards jalourent les jeunes gens, où les places élevées servent à retirer le vieil ingénieur qui se fourvoie. Voilà comment, avec un corps savant répandu sur toute la France, qui compose un des rouages de l'Administration, qui devrait manier le pays et l'éclairer sur les grandes questions de son ressort, il arrivera que nous discuterons encore sur les chemins de fer quand les autres pays auront fini les leurs. Or si jamais la France avait dû démontrer l'excellence de l'institution des écoles spéciales, n'était-ce pas dans cette magnifique phase de travaux publics, destinée à changer la face des États, à doubler la vie humaine en modifiant les lois de l'espace et du temps? La Belgique, les États-Unis, l'Allemagne, l'Angleterre, qui n'ont pas d'écoles polytechniques, auront chez elles des réseaux de chemins de fer, quand nos ingénieurs en seront encore à tracer les nôtres... L'État et l'homme perdent assurément au système actuel. Une expérience d'un demi-siècle ne réclame-t-elle pas des changements dans la mise en œuvre de l'institution?...

Adieu, cher Monsieur, trouvez ici l'assurance de mon respectueux et fidèle attachement qui, nonobstant ces observations, ne pourra jamais que s'accroître..

« Grégoire Gérard »
Extrait du « Curé de Village »
Honoré de Balzac.

DINER du P.C.M. du 4 AVRIL 1962

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

Monsieur le Ministre,

Pour la quatrième fois nous avons le plaisir de vous avoir parmi nous, à l'occasion de l'Assemblée Générale annuelle de notre Association et c'est pour vos Ingénieurs une grande satisfaction, car nous avons pu apprécier au cours de votre long séjour boulevard Saint-Germain tout l'intérêt que vous portez aux problèmes qui sont les nôtres et combien vous vous êtes attaché à leur trouver des solutions, avec ce sens des réalités concrètes, ce souci des valeurs humaines qui vous caractérisent. Aussi bien, puisque nous vous retrouvons ce soir au cours d'une réunion qui — contrairement à la crainte que vous exprimiez l'an dernier — ne souffre pas d'une inflation ministérielle, je me dispenserai d'aborder — avec une envolée oratoire dont je me sens bien incapable — la discussion exhaustive d'un grand sujet et je me contenterai d'évoquer devant notre Ministre des Travaux Publics la physionomie actuelle des problèmes qui nous préoccupent, en mesurant le chemin parcouru depuis quelques années, mais aussi en essayant de discerner les étapes prochaines. Mais je voudrais au préalable exprimer notre reconnaissance aux hautes personnalités qui nous ont fait l'honneur d'accepter notre invitation ce soir, particulièrement à M. **Guillaumat**, Ministre délégué auprès du Premier Ministre dont nous n'oublions pas qu'il est membre du Corps des Mines, comme M. **Couture**, délégué du Gouvernement au Commissariat à l'Energie atomique, M. le Préfet **Hutin**, qui représente M. **Sudreau**, Ministre de la Construction, notre Camarade André **Bouloche**, ancien Ministre ; elles témoignent ainsi de l'intérêt qu'elles portent à notre action dans le pays et à notre recherche d'une administration à la fois plus efficace et plus humaine.

Situation du présent vis-à-vis du passé et de l'avenir. Sans vouloir trop faire de philosophie, nous avons cependant à réaliser que dans notre civilisation en évolution rapide, rien n'est définitivement acquis et que nous devons nous-mêmes, avec une jeunesse d'esprit sans cesse en éveil, être capables de remettre en cause les principes et les modalités de notre action, car nous sommes toujours en marche dans un monde mobile. Il y a d'ailleurs là un grave problème pour les structures administratives de notre pays, que des frottements internes considérables rendent incapables à se réformer avec la rapidité suffisante, si bien que les transformations partielles acquises au prix de beaucoup d'efforts risquent de se

trouver déjà dépassées par les événements au moment où elles peuvent enfin être appliquées. Mais ne sommes-nous pas — chacun de nous — trop souvent des éléments de résistance en défendant des droits acquis, des positions traditionnelles, certes très honorables, mais pas toujours adaptées aux exigences de l'avenir. La situation de l'homme est vraiment inconfortable à l'heure actuelle : notre premier devoir — vu sur un plan très large — n'est-il pas de prendre conscience de l'urgente nécessité pour chacun de dépasser le niveau des idées toutes faites, des principes a priori pour accepter, avec humilité et bonne volonté, de réviser nos conceptions propres au profit de l'avènement du futur.

Dans ce souci de l'avenir, les augures de l'expansion dans notre pays ont mis l'accent sur l'importance fondamentale de deux orientations, qui sont de considérer l'aspect économique des problèmes et d'assurer la formation continue des hommes. Je suis heureux de constater, que dans notre sphère limitée, nous répondons bien actuellement à ces préoccupations : le cycle d'études économiques, qui se déroule en ce moment à l'Ecole des Ponts, ne répond-il pas exactement à ces objectifs ? Le succès qu'il a emporté par la qualité des conférenciers, par le nombre des participants n'est-il pas le garant que nous sommes dans la bonne voie ? Aussi je tiens à remercier tous ceux qui l'ont favorisé et organisé, à commencer par vous-même M. le Ministre, mais sans oublier notre Administration et plus particulièrement MM. les Directeurs **Brunot** et **Spinetta** et les hautes personnalités qui ont accepté d'en présider les séances. Cette première application en grand de la formation post-scolaire dans le cadre de notre Ecole, nous souhaitons vivement qu'elle se renouvelle et nous nous réjouissons qu'un second cycle soit envisagé sur le thème de l'hydraulique, thème que vous avez vous-même particulièrement proposé à notre attention l'an dernier.

Cette année, en tout cas, nous prenons l'économique à bras le corps comme vous nous y avez également invités, puisque la prochaine journée d'études de la Direction des Routes portera, au mois de mai, sur la rentabilité des travaux routiers et que le P.C.M. y adjoindra, avec votre précieux encouragement, au cours d'une 2^e journée, un débat sur « les transports et l'aménagement du territoire ». Après la journée sur la recherche scientifique et technique, nous voulons ainsi aider tous nos Camarades à prendre conscience des orientations fondamentales qui conditionnent l'avenir de notre Corps.

Nous nous rendons bien compte en effet que le

Corps des Ponts et Chaussées ne peut, vis-à-vis de la Nation, justifier l'utilisation des cadres nombreux et de grande valeur qui le constituent et maintenir le recrutement important et hautement sélectionné qui est le sien, cela il ne le peut que si ses tâches dépassent celles de simples exécutants de travaux publics pour le compte de diverses Collectivités ou Ministères.

Mais, me dira-t-on, ne risquez-vous pas de glisser dans le travers que vous dénonciez dans votre exorde ? Il serait trop simple de vouloir perpétuer les avantages d'un Corps par le seul fait que ce Corps existe et que vous y appartenez ; il reste à démontrer que votre orientation correspond à la satisfaction optimum de l'intérêt général et aux nécessités de demain.

Certes, je reconnais qu'il est difficile d'être impartial à l'égard d'une réalité, alors que l'on vit à l'intérieur de cette réalité. Les signes sont cependant nombreux qui permettent de se rendre compte combien de plus en plus au cours des années à venir, les Pouvoirs publics auront intérêt à pouvoir faire appel, sur le plan départemental et régional, à des Ingénieurs qui, non seulement soient capables d'assumer pleinement leur tâche sur le plan technique, mais dont la formation générale et la valeur humaine permettent une action profonde dans des domaines variés.

L'éclatement, au niveau régional, du plan de développement économique et social, les implications économiques de l'expansion régionale, l'aménagement du territoire, avec la place privilégiée qu'y occupent les infrastructures de transports, les problèmes délicats de coordination des équipements urbains, tous ces aspects de notre économie moderne nécessitent une coopération étroite et fructueuse, à l'échelon local, des administrations et organismes intéressés. Il nous paraît souhaitable qu'il soit fait largement appel à cet effet aux Ingénieurs de nos Corps, forts de leurs compétences, s'appuyant sur une armature bien charpentée et que le contact quotidien avec le réel rend sensibles au côté concret et humain des problèmes.

L'expérience récente tend d'ailleurs à confirmer ce rôle que nos Services sont capables de jouer pour diverses tâches qui requièrent actuellement un effort particulier. N'ont-ils pas été étroitement associés conjointement avec les services de la Construction à ce problème majeur des constructions scolaires, universitaires et sportives, et ne sont-ils pas sur le point de l'être pour l'équipement sanitaire et social du pays ? De même, après l'intervention de la réforme des voiries locales, inspirée fondamentalement par le principe de l'autonomie communale, les Municipalités n'ont pas manqué d'accorder une très large confiance aux services des Ponts pour la gestion de leur voirie. Dans le domaine de l'eau, vient d'être instaurée une coopération, que l'on peut espérer

fructueuse, entre les Services des différentes Administrations intéressées et où les Services des Ponts, des Mines et des Circonscriptions électriques occupent une large place à côté de ceux du Ministère de l'Agriculture. Nous souhaitons que dans ce même esprit, les solutions qui ont été envisagées pour une certaine mise en commune de nos moyens avec ceux du Ministère de la Construction puissent être concrétisés prochainement.

Dans cette perspective de l'avenir, les tâches propres du Ministère des Travaux Publics sont appelés elles aussi à s'amplifier et à se diversifier. Le renouveau du Fonds routier va exiger un effort accru des services dans le domaine de l'équipement et surtout la réalisation du programme national d'autoroutes, à laquelle l'opinion publique est justement attachée, constituée dès maintenant un objectif majeur, que le Corps des Ponts et Chaussées tient à cœur d'assumer pleinement, en s'appuyant essentiellement sur les services traditionnels ; ceux-ci ne sont-ils pas les mieux à même, du fait de leur profonde connaissance des réalités locales, d'ajuster les tracés en fonction du modelage du terrain ainsi que des avis exprimés par les collectivités locales traversées ou desservies, d'adapter les projets-types aux conditions particulières, de résoudre les problèmes humains posés par la libération des emprises, de diriger au plus près l'exécution des travaux. Mais c'est également dans le domaine de l'exploitation des moyens de transports que, à la suite du vaste remaniement de la coordination des transports que vous avez mis en œuvre, les Ingénieurs des Services extérieurs vont être appelés à intervenir d'une manière beaucoup plus profonde que dans le passé ; il y a là une tâche dont nous mesurons toute l'importance, et où la formation économique sera particulièrement utile. Les études de circulation routière sont un autre domaine en plein développement. Je ne cite que pour mémoire — pour ne pas être trop long — l'équipement des voies navigables, des ports maritimes, des bases aériennes ; je dois cependant faire mention, dans le domaine de l'eau qui vous préoccupe si justement, des missions dépendant du Service central hydrologique récemment réorganisé pour animer et coordonner les questions relatives à l'annonce des crues, au régime général des cours d'eau, et à la prévention des inondations.

Une vocation aussi large et aussi diverse des services locaux nécessite, bien entendu, que ces Services puissent recourir à des services techniques centraux bien étoffés et capables de rassembler les expériences, d'étudier les spécifications et les normes, de dresser les projets-types, de diffuser la documentation ; notre organisation actuelle laisse quelque peu à désirer à cet égard, du fait du manque de moyens. Par ailleurs, l'importance de la recherche fondamentale et appliquée dans les secteurs de notre compétence mérite un effort considérable pour la

mettre au niveau exigé par l'évolution des techniques. Enfin l'aide aux pays en voie de développement, cette tâche exaltante confiée aux générations montantes, doit pouvoir disposer de moyens adaptés et efficaces. Aussi est-ce avec espoir que nous avons vu naître le projet de création, sous la forme d'un établissement public à caractère industriel et commercial, d'un « Centre National de Recherches et d'Etudes des Ponts et Chaussées » qui nous paraît bien seul capable, dans les circonstances actuelles, d'apporter une solution à ces problèmes, et nous souhaitons que grâce à votre dynamique impulsion ce projet devienne rapidement une réalité ; il nous paraît seulement essentiel que, créé pour répondre aux besoins des services, l'Etablissement public participe étroitement de l'esprit « Ponts et Chaussées » et que pour cela sa direction soit assurée par des membres de notre Corps et que des échanges de personnel suffisamment fréquents, et à double sens, s'établissent entre les services extérieurs et cet organisme ; sa forme juridique lui permettra d'ailleurs en même temps de bénéficier d'un apport d'hommes de formations différentes et variées qui lui apporteront leurs richesses propres. Nous pensons aussi que cet Etablissement pourra aider fortement au développement harmonieux du triptyque : recherche - enseignement - coopération technique, dont les éléments apparaissent tous trois d'une importance essentielle pour l'avenir.

Le tour d'horizon que j'ai essayé de faire schématiquement devant vous nous donne un certain nombre d'aperçus très encourageants, vers des résultats déjà acquis ou des réalisations amorcées. Mais nous nous rendons bien compte que, dans ces différentes directions, l'effort doit être soutenu et qu'il nous faut au surplus toujours scruter l'avenir avec attention, sous peine de nous trouver un jour inadaptes devant l'évolution du monde moderne. Aussi notre Association a-t-elle jugé indispensable de créer un groupe de prospective pour essayer, au-delà des préoccupations immédiates, de dégager les orientations d'avenir et d'en déduire les actions qui seront capables de les favoriser. Les éléments d'avant-garde du Corps des Ponts et Chaussées, les jeunes et aussi les personnalités du Corps qui ont quitté l'Administration traditionnelle et peuvent ainsi la regarder d'un oeil plus serein, ont été particulièrement associés à cette recherche. Nous espérons qu'elle pourra un jour donner lieu à un débat général, d'où sortiront des propositions concrètes. Pour le moment, nous en sommes encore aux tâtonnements, dominés par le souci de la meilleure utilisation, dans l'intérêt de la nation, du capital intellectuel que représente l'ensemble des Ingénieurs des Ponts épars dans le pays et dans le monde. Et nous entrevoyons déjà qu'au-delà de la réorganisation des Services en cours de mise en œuvre, dont le principe est excellent et la nécessité certaine, des réformes de structure plus profondes

devront être envisagées pour assurer toute leur efficacité aux services départementaux, favoriser le développement des carrières selon les vocations de chacun, assurer un équilibre entre la gestion locale, les organismes centraux et régionaux, et les missions extérieures, suivant les besoins du monde de demain.

J'ai essayé, Monsieur le Ministre, de vous montrer les préoccupations de vos Ingénieurs, de préciser comment, à la lumière de la situation actuelle et le regard tourné vers l'avenir, ils s'interrogent sur leur place dans l'administration du pays, avec le souci de promouvoir l'intérêt général et de maintenir un étroit contact avec les réalités concrètes — ce qui nous détourne de la tentation de la technocratie. Nous pensons, en conclusion, que la nation continuera d'avoir besoin de Corps techniques de haut niveau à vocation économique, tels que le Corps des Ponts et le Corps des Mines et que la sélection très poussée qui préside à leur recrutement ne constitue pas un gaspillage de forces vives pour le pays. Mais alors je dois aussitôt évoquer les inquiétudes qui pèsent actuellement sur le maintien de nos Corps à ce niveau que nous croyons nécessaire. Certes il est permis d'imaginer, dans l'absolu, que l'intérêt et la variété des fonctions assurées, la diversité des missions possibles mériteraient de constituer à eux seuls des attraits suffisants pour faire venir et maintenir au service de l'Etat des hommes de valeur, épris d'idéal. Mais les temps sont là et dans notre civilisation telle qu'elle est, les situations matérielles doivent être sérieusement prises en considération. Devant l'écart croissant — particulièrement sensible pour la fonction technique — entre les rémunérations du secteur public et celles du secteur privé, et même du secteur semi-public, un effort doit être fait par les Pouvoirs Publics pour remonter le niveau de rémunération des fonctionnaires ; des mesures ont déjà été prises pour l'enseignement, puis pour les Corps administratifs et paraissent envisagées pour les grands Corps : Inspection des Finances, Conseil d'Etat et Cour des Comptes, qui sont nos homologues. Nous espérons avec confiance que les demandes de révision du classement indiciaire des Ingénieurs de nos Corps, que vous-même et M. le Ministre de l'Industrie avez bien voulu faire vôtres, seront prises en considération dans un avenir très prochain. Ces demandes portent sur l'ensemble de la hiérarchie ; la nécessité de faire pénétrer les indices supérieurs des Ingénieurs en Chef dans les échelles-lettres, position que nous affirmons depuis les mesures générales de reclassement, devrait enfin, dans les circonstances actuelles, être reconnue, en même temps que des remaniements seraient effectués dans les échelons intermédiaires. Mais nous croyons devoir tout particulièrement insister sur l'urgence des mesures tendant à améliorer la situation de nos jeunes Camarades, et qui sont réclamées depuis déjà long-

temps ; il s'agit du relèvement des indices des Ingénieurs-élèves et de l'octroi d'un rappel d'ancienneté pour scolarité aux Ingénieurs qui prennent leur service, à la sortie de l'École. Si des décisions favorables n'interviennent pas très rapidement à ce sujet, nos inquiétudes sur l'avenir du recrutement de nos Corps risquent de devenir à brève échéance de sévères réalités ; le fait que le Corps des Télécommunications n'ait même pas pu l'an dernier, à la sortie de l'X, trouver des candidats pour le nombre d'emplois qu'il offrait, montre suffisamment que ces craintes ne sont pas vaines et que la situation est grave ; car une fois la chute intervenue, il sera extrêmement difficile de s'en relever.

Les problèmes relatifs à nos effectifs, aux conditions d'avancement aux départs dans les secteurs semi-public et privé, sont également importants pour le déroulement harmonieux des carrières, dans le cadre de notre statut que vous avez réussi à faire aboutir, voici maintenant trois ans et qui a assuré

un bon départ. Les incertitudes sont assurément très grandes à l'heure actuelle quant aux besoins futurs de l'Afrique du Nord et de la coopération technique. Voici cependant que, grâce notamment à votre action personnelle, des nuages se dissipent et nous espérons qu'il sera possible bientôt d'y voir plus clair et de revenir à une situation plus normale.

Telles sont nos vues, Monsieur le Ministre, tels sont notre idéal, nos espoirs, nos ouvertures sur l'avenir. Au moment où personnellement je viens de quitter la présidence du P.C.M., ce n'est pas un bilan que j'ai voulu dresser — car notre Association Professionnelle est une réalité organique qui se renouvelle constamment — mais une vue d'ensemble sur nos problèmes vis-à-vis de l'évolution actuelle du pays, et je souhaite seulement, avant de disparaître, avoir été fidèle à ce sens du service public et du dévouement à l'intérêt supérieur du pays qui est la plus solide tradition des Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées et du Corps des Mines.

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

Messieurs les Ministres,
Messieurs les Ingénieurs,

Qu'il me soit d'abord permis de souligner le plaisir de la stabilité, car j'ai entendu autrefois les esprits scientifiques du Corps des Mines ou des Ponts et Chaussées se plaindre de l'instabilité ministérielle. Que dirais-je, Monsieur l'Ingénieur Général **Mathieu** : vous êtes le troisième Président que je vois naître ! (Applaudissements). S'il ne dépend que de moi, je suis prêt à en entendre encore quelques autres. En tout cas, je suis heureux, Messieurs, de vous retrouver une fois encore ce soir.

Durant ces quatre années, ou du moins ces quatre contacts, les sujets n'ont pas manqué. Notre ami **Durand-Dubief** rappelait les discussions que nous avons eues sur l'assistance technique, sur les problèmes économiques, sur la recherche fondamentale, sur l'hydraulique. La stabilité, à cet égard, ne m'effraye point et malgré elle, les sujets ne risquent pas de venir à manquer. Ainsi que vous le disiez si bien, Monsieur le Président, l'évolution des choses est si rapide que vous et nous avons fort à faire pour nous tenir au courant de tous les problèmes qui apparaissent au jour le jour dans le domaine de nos responsabilités et de notre action en général.

L'évolution n'a jamais été aussi rapide, et l'un de mes amis disait il y a quelques années : « Le drame, ce n'est pas le progrès technique, c'est l'accélération du progrès. » J'ai l'impression, en effet, que si nous voulons épuiser, cher Président **Mathieu**, les sujets qui se présentent, il nous faudra multiplier les banquets du P.C.M. de manière à nous tenir au courant

et, discuter ensemble des grands problèmes qui se posent !

Mais, ce soir, le Président **Durand-Dubief**, au moment où il quitte ses fonctions remplies avec tant de dévouement, tant de zèle et une discrétion apparente qui cachait fort bien une ténacité et une grande fermeté dans le propos, me suggère une sorte de pause dans la discussion. Ce soir n'est pas celui des grands sujets, a-t-il dit, mais plutôt un temps pour faire oraison et aussi pour faire le point. Je le ferai volontiers.

L'heure n'étant pas à un grand sujet technique, il est naturel de se tourner alors vers la morale et la psychologie et je pense en effet à l'un des problèmes évoqués dans les propos de votre Président, celui de notre attitude devant l'évolution. Il y a deux attitudes possibles et probablement toutes les nuances entre ces deux attitudes : la confiance ou la méfiance.

A vrai dire, la méfiance n'est souvent que prudence ; c'est la première réaction pour se donner le temps de réfléchir. Combien de fois, lorsque nous proposons des réformes, n'entendons-nous pas les gens être d'abord contre : cela n'a pas d'autre sens pour eux que de se donner le temps de calculer s'il y a lieu d'être favorables ou défavorables à ces réformes. Si celles-ci leur sont défavorables, ils n'ont qu'à redoubler leurs protestations premières, et si elles leur sont favorables, ils se contenteront de se taire.

Attitude de confiance ou attitude de méfiance ? En fait, ce n'est pas le premier mouvement qui compte, mais le second. Il est vrai que l'attitude de méfiance, à notre époque difficile, tend à se gé-

néraliser. J'ai connu, il y a seize ans, les premières réactions devant le problème de la planification par exemple. Que n'avons-nous entendu dire contre la planification dans les milieux industriels qui, maintenant, n'en discutent plus le principe, mais présentent des observations ou des critiques et c'est légitime dans les techniques mêmes du Plan.

Dans un autre ordre d'idées, l'Européen que je suis dira qu'en matière de Marché Commun il a assisté à des réactions semblables : d'abord la méfiance, puis, peu à peu, les nuages se sont dissipés et l'on s'est habitué à l'idée et à sa réalisation.

Vous parliez tout à l'heure, Monsieur le Président (et vous savez que c'est un sujet qui m'est cher) du problème de la décolonisation et de celui de l'assistance technique. Combien d'entre nous, vis-à-vis de l'Afrique, se sont interrogés et ont eu une réaction de méfiance à l'égard d'une évolution qui, certes, pose de nombreux et douloureux problèmes, mais qui, une fois les premiers jours ou les premiers mois passés, permet dans une situation nouvelle, à ceux qui ont la foi, de nouvelles possibilités. On constate, comme en Afrique Noire maintenant, qu'en réalité ce n'est pas la forme politique de la présence qui compte, mais la chaleur humaine que l'on apporte, ainsi qu'une réelle volonté d'assistance et d'aide. Cela, je peux le dire plus facilement devant cette assistance d'Ingénieurs des Mines et des Ponts et Chaussées, eux qui ont tant fait pour maintenir la présence française, alors qu'elle n'était plus même assurée par les armes ! (Applaudissements).

Bien sûr, on pourrait être tenté de croire que c'est par une déformation du présent que je suis tenté d'appliquer la même règle à la solution si difficile que le Gouvernement s'efforce d'apporter à ce cruel problème algérien. Non, certes, le problème n'est pas le même dans sa forme ; mais il reste que, là aussi, la foi et la confiance doivent l'emporter sur la méfiance et le désespoir et je suis persuadé que, là aussi, la France peut trouver avantage dans la solution en marche.

En bref Messieurs, mon propos sera, ce soir, de vous recommander, plutôt que de vous raidir dans une attitude de méfiance devant les problèmes qui se posent à vous, d'accepter, avec bonne volonté et humilité comme vous y invite votre Président, de réviser vos conceptions personnelles au profit de l'avènement du futur. Et qu'il me permette de le féliciter pour ces réflexions qui me paraissent essentielles aux hommes que vous êtes dans le moment présent. Cela est vrai dans la vie professionnelle comme ailleurs. L'Ingénieur peut avoir, en présence de l'évolution technique, économique, sociale, une attitude de méfiance. S'il s'agit d'un premier mouvement, ce n'est pas grave, pourvu que la confiance en l'avenir finisse par l'emporter. Je sais bien que, pour l'Ingénieur, l'évolution technique pose souvent de difficiles problèmes ; il s'inquiète du fait que tant

de tâches deviennent de plus en plus parcellaires, que la vue de synthèse et d'ensemble lui échappe. Et pourtant, je suis persuadé que si, confiant dans l'évolution technique de la branche d'activité où il travaille, l'Ingénieur attache tout le prix qu'il mérite à un constant effort de perfectionnement et de qualification personnelle, il saura alors surmonter ce premier mouvement de méfiance.

Méfiance : mais c'est là, mon cher Président, un sujet que nous avons déjà traité ensemble. Dans l'accomplissement de sa tâche économique, l'Ingénieur peut être tenté de jalouser le sort de ses collègues qui apportent leur concours à des industries actuellement en voie de développement particulièrement rapide : on jalouera ceux de l'électronique ou ceux des transports aériens, oubliant qu'il n'est pas aujourd'hui de sphère d'activité où le progrès scientifique et technique ne fasse sentir ses effets.

Sur le plan social, la première réaction de l'Ingénieur, celle de la méfiance le conduit à faire état de l'effacement du rôle des cadres au profit des syndicats, des spécialistes des « questions de personnel ». On oublie que, même dans ce domaine dont la complexité va croissante, le rôle de l'Ingénieur demeure essentiel. A une époque où près de 30% des hommes libérés de leurs obligations militaires quittent le service sans aucune formation et ont tout à apprendre, le rôle de l'Ingénieur n'est-il pas peut-être encore plus déterminant qu'il ne le fut jamais ?

J'ai parlé de l'Ingénieur en général et j'ai pris mes exemples hors de vos deux corps. Si j'en viens à parler maintenant de vous, et spécialement des Ingénieurs des Ponts que j'ai appris à mieux connaître, votre tâche ne risque-t-elle pas de vous pousser soit à la méfiance, soit à la confiance. Vous êtes au service de l'Etat, vous avez un rôle de premier plan dans le développement des infrastructures de base et des ressources du pays. Serez-vous méfiants ou confiants devant les perspectives d'évolution de votre carrière ?

En ce qui concerne l'intérêt de votre métier, serviteurs de l'Etat, les uns et les autres vous connaissez certes de dures et redoutables servitudes et gardez-vous de les éluder, Messieurs les Ingénieurs. Il peut être tentant, dans le moment présent, d'interpréter notre dispute amicale d'il y a deux ans, Monsieur le Président, sur le problème économique comme une invitation à vous rendre la vie agréable. Je peux vous en donner la recette, elle est très simple : au lieu d'être mes représentants, soyez les avocats de vos départements auprès de moi, et vous serez bien vus de tous.

La tentation est grande en effet de préférer le rôle d'avocat des intérêts locaux auprès de l'Administration Centrale à l'obligation d'être le porte-parole de la politique gouvernementale auprès des collectivités locales. La réforme tarifaire — puisque vous

en avez parlé tout à l'heure — est facile à critiquer ; et je l'ai dit, devant toute réforme ou tout changement, la réaction première est la critique. Par conséquent, la tentation de l'Ingénieur en Chef pourrait être d'apporter sa voix — au concert des protestations, alors que son rôle, Messieurs est a priori de soutenir la réforme préconisée par le Ministre et l'Administration Centrale. S'il arrive, ce qui est parfaitement normal, qu'il y voit des inconvénients graves, son rôle n'est pas de prendre la tête des mouvements d'utilité, mais plutôt de venir se documenter auprès de l'Administration Centrale. Là il trouvera les justifications et les arguments nécessaires pour convaincre ceux qui n'ont pas envie d'être convaincus, ce qui est, croyez-en une expérience politique déjà vieille, la plus exaltante de toutes les tâches ! Mais, Messieurs, je sais que je peux compter sur vous pour préférer cette austère satisfaction.

Me rappelant les propos cueillis sur la bouche d'un jeune Ingénieur qui déplorait que son Ministre ne lui donnât pas plus d'argent pour construire, je sais combien vous avez ressenti ces dernières années l'insuffisance des crédits et j'ai souffert pour vous qui aviez la lourde tâche de gérer des budgets réduits. J'ai bien pensé, sinon à votre méfiance, du moins à votre souffrance lorsque nos crédits étaient déplorables et cette peine que je soupçonnais a été un de mes principaux encouragements pour obtenir progressivement un redressement de la situation !

En matière de voies navigables, par exemple, si les crédits, il y a quatre ans, étaient à peine suffisants pour entretenir un dixième des berges des canaux, la situation s'est sérieusement améliorée au point que l'espoir naissant, comme toujours, d'une première libéralité, un de vos collègues est obligé de se pencher, et avec quel zèle, sur la meilleure façon de réaliser un projet de 300 Millions d'anciens francs. Il en est très bien ainsi, et cela permettra aux jeunes Ingénieurs de trouver un regain d'intérêt dans le choix des services de Navigation.

Dans le domaine routier, notre programme commence tout de même à prendre figure et consistance. Oh ! je sais bien que l'on adresse des reproches aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées : on prétend, avec mauvaise foi d'ailleurs, qu'ils sont adversaires des autoroutes qui nécessairement localisées ne permettraient pas de faire participer tous les services à leur réalisation, tandis qu'un programme d'aménagement général des routes autoriserait une sage répartition ! Mais telle n'est pas la question, je le sais, et je suis persuadé que le redressement des programmes routiers, l'accélération des projets acceptée par le Gouvernement il y a deux ans vont vous apporter de nombreux problèmes à résoudre et une tâche importante à accomplir.

Si j'ai bien pensé à vos difficultés lorsque nous

étions en période de « vaches maigres », si les vaches ne sont pas encore devenues grasses, j'ai l'impression cependant qu'un renversement de tendance a été simplement amorcé et je suis sûr que vous vous en réjouissez, car votre mission est, avant tout, d'investir et de construire.

Mais encore d'autres tâches vous étaient proposées dès lors même que nous étions encore dans une période d'hibernation et je veux faire allusion à ces tâches économiques qui ont été rappelées tout à l'heure.

L'expansion régionale économique est, comme la langue d'Esopé, un bien et un mal ; elle est un bien parce qu'elle est nécessaire ; elle est un mal parce qu'elle donne lieu à autant de discussions, de théories et de discours qu'on en peut inventer. D'ailleurs, je ne céderai pas à la tentation de commettre un sept-millième discours sur l'expansion économique régionale. En réalité nous savons bien que l'expansion économique régionale ne débouchera sur la réalité concrète, qu'avec le concours des Ingénieurs et je prendrai pour exemple les problèmes de Paris et de la Région Parisienne qui proposent aux jeunes esprits tant de sujets d'inventions nouvelles et fécondes.

Il y a également et vous l'avez fort bien dit tout à l'heure, les problèmes de l'assistance technique. Qu'il me soit d'ailleurs permis, à ce point de vue, Mon Cher Président, de vous rassurer : quelles que soient les formes de l'évolution politique, je suis sûr, que l'on demandera sans cesse davantage d'Ingénieurs. Dans le monde francophone, et même en dehors du monde francophone, le besoin d'ingénieurs dans les techniques des Ponts et Chaussées et des Mines est tel que c'est devant une demande sans cesse accrue que vous vous trouverez. Je n'ai aucune inquiétude au sujet d'un resserrement ou d'une contraction des effectifs. Peut-être certains voudront-ils revenir dont la tâche a été dure et fatigante et auxquels, une fois de plus, je veux rendre hommage aujourd'hui ; mais les jeunes que je vois ici ce soir peuvent compter sur nous, s'ils veulent voir du paysage !

Tous ces problèmes techniques, économiques, sociaux montrent qu'en notre monde, nous n'avons jamais fini d'apprendre et c'est pourquoi je salue Messieurs les Ingénieurs qui, aujourd'hui sont venus en grand nombre participer à la première partie du Cycle d'Etudes Economiques qui leur est ouvert, lequel fait suite ou précède ces Journées de la Route, des Transports et de l'Aménagement du territoire que nous multiplions de plus en plus.

Je sais que vous éprouvez le besoin de ces confrontations et de ces rapprochements qui vous permettent d'échanger vos points de vue, d'enrichir vos connaissances et de déterminer plus clairement les perspectives de l'avenir. Vous perfectionner sans cesse, vous adapter à une tâche mouvante, être capables d'ai-

der notre pays pour qu'il entre avec les meilleures chances dans le Marché Commun, répondre à l'appel en faveur de l'assistance technique, voilà, n'est-il pas vrai, des tâches qui stimulent constamment votre intelligence et qui sont exaltantes

Il y a aussi, naturellement, les inquiétudes et les méfiances en ce qui concerne la carrière. Vous plaidez avec discrétion, Monsieur le Président, (cette discrétion dont j'ai dit tout à l'heure qu'elle cachait généralement une ferme ténacité) le droit de dire quelques mots de la condition économique des hommes. Mais ce n'est pas d'aujourd'hui que l'homme vit aussi de pain. L'idéal, certes, peut le conduire dans les voies que vous suivez; encore faut-il que l'indépendance suive l'idéal!

Je voudrais, sur ce point, vous donner quelques apaisements rapides. Cependant, Cher Président du P.C.M., vous vous êtes adressé à M. **Jeanneney** et à moi-même, nous remerciant d'ailleurs de soutenir vos demandes, alors que vous aviez ici le Ministre chargé de la Fonction Publique. Il a le cœur si largement ouvert à votre thèse que votre apparente naïveté cache peut être une effroyable duplicité. Vous avez senti qu'entre Camarades ce serait manquer de courtoisie et à la fraternité de lui adresser directement votre requête et vous m'avez demandé de servir d'intermédiaire. Je le fais volontier.

A vrai dire, les conversations nécessaires pour la révision du classement indiciaire des Ingénieurs ont été engagées dès le début de cette année. Vous connaissez l'habileté éblouissante de M. le Directeur du Personnel et vous pouvez être assurés que s'il a posé les premiers jalons, il saura emprunter dans les meilleurs délais le parcours qui leur permettra d'aboutir. Messieurs les jeunes Ingénieurs, j'ai reçu, sous la tutelle amable de M. **Durand-Dubief**, vos représentants et nous nous sommes préoccupés de vos relèvements d'indices et de vos rappels d'ancienneté, je crois pouvoir dire que deux mois ne passeront pas sans que vous ayez obtenu satisfaction.

Un troisième problème, auquel vous n'avez fait allusion qu'avec discrétion, est celui de l'assouplissement des mesures rigoureuses que j'avais prises en ce qui concerne les départs vers les secteurs semi-public et privé. Je pense, là aussi, qu'avec beaucoup de prudence (vous savez que dans ce domaine j'ai le devoir d'être prudent) certains assouplissements pourront être apportés, répondant à un appel que vous m'aviez lancé pour la première fois lorsque vous prîtes vos fonctions.

Enfin, vous avez bien voulu reconnaître — et c'est la preuve d'une honnêteté intellectuelle à laquelle je suis très sensible que la réforme entreprise il y a trois ans et le statut de votre Corps vous apportent quelques satisfactions. A partir de cette réforme, d'autres efforts sont nécessaires, bien sûr, et je pense comme vous que l'idée que nous sommes en train de mettre au point et pour laquelle le Conseil Général

des Ponts et Chaussées m'a apporté une aide précieuse, à savoir, la création d'un Centre d'Etudes et de Recherches, est le point de départ d'une réforme qui, au-delà de la stabilité ministérielle et de celle des Présidents du P.C.M., pourra répondre à certaines de vos préoccupations et permettra aux techniciens de pouvoir servir l'Etat avec cœur sans perdre le contact dans la compétition qui s'ouvre entre l'Etat, le secteur semi-public et le secteur privé.

Messieurs, plus encore que dans l'expression de la solidarité d'intérêts, l'existence d'un Corps se magnifie en une commune conception du métier et du service à rendre. A leurs places, dans l'Etat et dans l'économie, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont tous les motifs d'être rassurés; et je crois qu'ils se nuiraient à eux-mêmes en n'ayant pas cette pleine confiance en eux. Dans le monde dur où nous vivons, seuls ceux qui sont sûrs d'avoir raison sont admis comme n'ayant pas tort.

Je suis convaincu, pour ma part, que votre rôle économique et technique va sans cesse se développant, soyez-en convaincus même si dans telle ou telle tâche vous devez, comme nous l'avons dit il y a deux ans, vous associer avec d'autres techniques, avec d'autres formations, parfois avec d'autres Corps. Le temps n'est plus où il y avait d'un côté ceux qui administrent et de l'autre ceux qui produisent. Il y a maintenant une nécessaire symbiose, et qui, mieux que vous peuvent être les artisans de cette symbiose?

Mon Cher Président, nous nous sommes livrés à une longue bataille qui se termine ce soir, et j'en suis fort inquiet. Celle des images. Il y a eu le dîner du « palétuvier », il y a eu le dîner du « couteau du philosophe Grenier » et l'on m'assure qu'il arrive que, dans des réunions d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, on glose encore pour savoir quel était le sens profond de la comparaison du « palétuvier » et quelle était la valeur réelle de l'image du « couteau de Grenier ».

Ce soir, je voudrais que mon image, pour 1962, soit celle de la « babouche ». Je pense à la charmante anecdote que raconte Saint-Exupéry, plutôt à cette moralité philosophique du savetier : « Pour quoi chantes-tu, savetier? Chantes-tu parce que tu penses gagner beaucoup d'argent avec les commandes de cette semaine? » La réponse est : non. « Penses-tu au vendredi prochain où tu vas pouvoir te reposer avec ta femme et tes enfants? » La réponse est encore : non. Et le savetier précise sa pensée : « Le bonheur, pour moi, est de se transformer en babouche d'or ».

Je pense, en définitive, que, comme le savetier, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et ceux des Mines peuvent faire confiance en l'avenir. Leur rôle est de se transformer en babouches d'or, je veux dire en routes, en ponts, en ports, en voies maritimes, en aérodromes, en toutes ces sources de la richesse de l'avenir (Applaudissements).

PROCÈS-VERBAL de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ANNUELLE du P.C.M. du Mercredi 4 Avril 1962

Les membres du P.C.M. se sont réunis en Assemblée Générale Ordinaire Annuelle le mercredi 4 avril 1962 à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, sous la présidence de M. **Durand-Dubief**, Président de l'Association assisté de M. **Bringer**, Vice-Président, de M. **Rouer**, Secrétaire.

La séance est ouverte à 14 h. 45.

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 a été publié dans le bulletin de mai 1962.

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

M. **Brunot**, chaleureusement applaudi, intervient pour remercier M. **Durand-Dubief** de la façon dynamique avec laquelle il a présidé l'Association, sans rien abandonner de ses lourdes tâches et dans une conjoncture difficile.

Problème des Transports.

M. **Buteau** voudrait attirer l'attention de l'Assemblée sur l'importance du rôle normalement dévolu au Corps des Ponts et Chaussées dans les problèmes de transports et sur les difficultés éprouvées à l'heure actuelle à cet égard, du fait du manque de moyens. Il serait très souhaitable qu'un nombre plus élevé d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées puissent s'intéresser à ces questions au sein de l'Administration Centrale des Travaux Publics.

Pensions d'invalidité et retraites.

M. **Artique** intervient à propos de l'anomalie soulignée dans le rapport moral en ce qui concerne les pensions d'invalidité accordées aux fonctionnaires victimes d'un accident de service ou à leurs ayants-droit. L'amélioration de la situation des retraités est, par ailleurs, à l'ordre du jour et mérite actuellement une attention particulière. Dans ces conditions, il propose à l'Assemblée le texte des motions ci-après qui sont adoptées à l'unanimité.

MOTION I

L'Assemblée Générale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines réunie à Paris le 14 mars 1962 :

Très impressionnée par la fréquence des accidents de service très graves ou mortels dont sont victimes les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines

et par l'insuffisance scandaleuse des réparations auxquelles ces fonctionnaires ou leurs ayants cause peuvent actuellement prétendre lorsque leur carrière se trouve prématurément brisée,

Considérant que l'Ingénieur qui disparaît ou se trouve mais dans de telles circonstances dans l'incapacité d'assurer ses fonctions ne peut actuellement compter, pour lui-même ou pour ses ayants cause, que sur une pension proportionnelle à la durée de ses services majorée d'une rente d'invalidité égale au produit du pourcentage d'invalidité par le traitement correspondant à l'indice 100 (art. L 39 et L 40 du Code de pensions civiles), que le total de ces deux allocations peut ne représenter pour des Ingénieurs se trouvant à leur début de carrière, qu'une fraction dérisoire de leur traitement de base et qu'une telle liquidation qui ne tient pas convenablement compte de la qualification ni de la valeur potentielle de la victime, apparaît d'une injustice choquante ;

Invite le Comité du P.C.M. à faire toutes démarches utiles en vue de demander aux Pouvoirs Publics d'inclure la révision des art. L 39 et L 40 du Code des pensions civiles, dans le projet de refonte dudit Code qui doit être prochainement soumis au Parlement de manière à accorder une juste réparation aux fonctionnaires civils dont la carrière se trouve interrompue à la suite d'un accident de service.

MOTION II

L'Assemblée Générale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines réunie à Paris le 4 avril 1962 :

Considérant que le fonctionnaire admis à la retraite passe sans transition de sa rémunération d'activité à une pension qui n'atteint souvent, compte tenu des indemnités n'intervenant pas dans le calcul de celle-ci, que 50%, et parfois moins, de l'ancien traitement total ; que par ailleurs, si les traitements d'activité sont payés mensuellement en fin de mois, les retraites ne sont normalement servies que trimestriellement vers le 6 du mois suivant chaque trimestre échu ;

Considérant que le passage sans transition entre deux rémunérations et deux modes de paiement aussi différents place fréquemment le nouveau retraité dans une situation difficile ;

Considérant que pour régler cette difficulté, des indemnités de fin de carrière sont de plus en plus fréquemment versées par les employeurs, et que l'E.D.F. et la S.N.C.F., en particulier, payent à leur personnel partant à la retraite, une indemnité égale à trois mois de traitement d'activité ;

Invite le Comité à demander que l'attribution d'une telle indemnité aux fonctionnaires admis à la retraite soit prévue par le projet du nouveau Code des Pensions Civiles qui doit être soumis prochainement au Parlement et de s'associer à toutes démarches tendant à la prise en considération d'une amélioration peu coûteuse et particulièrement équitable et humaine.

Situations des Ingénieurs-élèves et des jeunes Ingénieurs.

M. **Maillant** souligne à nouveau la situation matérielle très insuffisante des Ingénieurs-élèves et des jeunes Ingénieurs, situation qui risque de conduire très rapidement à une désaffection des jeunes pour notre Corps si les mesures demandées depuis plusieurs années par notre Association ne sont pas mises en application. Il soumet, à cet égard, à l'Assemblée une motion qui est adoptée à l'unanimité.

MOTION III

L'Assemblée générale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, réunie à Paris le 14 Mars 1962 :

Considérant la situation particulièrement défavorisée des Ingénieurs-élèves et des jeunes Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, qui fait peser une grave menace sur le recrutement de nos Corps ; Considérant les démarches et interventions faites depuis plusieurs années pour obtenir l'amélioration de cette situation ;

Remercie M. le Ministre des Travaux Publics et M. le Ministre de l'Industrie d'avoir accueilli favorablement nos revendications et de les avoir appuyées auprès de la Fonction Publique et des Finances ;

Demande au Comité d'intervenir à nouveau de façon pressante auprès des Pouvoirs Publics pour que, à la faveur des mesures de reclassement prises à l'heure actuelle pour diverses catégories de fonctionnaires, satisfaction soit donnée dans les plus brefs délais aux demandes du P.C.M., tendant, d'une part à la revalorisation des indices de traitement des Ingénieurs-élèves et d'autre part à l'octroi d'un rappel d'ancienneté pour scolarité à la sortie des Ecoles.

Distributions d'énergie électrique.

M. **Lamouroux** attire l'attention des Camarades présents sur divers aspects des questions abordées par le rapport moral en ce qui concerne les distributions d'énergie électrique.

Problèmes de l'eau.

M. **Bonnemoy** expose la situation délicate dans laquelle se trouve placé le Service des Ponts et Chaussées pour la gestion du Service Hydraulique et tout l'intérêt qui s'attache au maintien de la position de notre Corps dans le domaine de l'eau. Il fait état de la position très nette prise à ce sujet par le Groupe de Toulouse.

Une discussion s'instaure sur cette question, dans laquelle interviennent, notamment, MM. **Baudet, Duminy, Huet, Arnould, G. Dreyfuss, Marchal et Robert.**

En conclusion, l'Assemblée demande au Comité de suivre cette question avec une particulière attention, en vue de défendre la position du Corps des Ponts et Chaussées dans ce domaine.

Groupe de prospective.

Se rattachant aux interventions précédentes, M. **Didier** souligne les orientations qui se dégagent des premières recherches du groupe de prospective, créé récemment. Une certaine contradiction apparaît entre le maintien systématique de toutes nos attributions, qui est une source de dispersion et la nécessité de nous concentrer sur certaines tâches pour pouvoir exercer une action prépondérante dans les domaines correspondants. À cet égard, on bute toujours sur le problème des Services Centraux, insuffisamment fournis en Ingénieurs, du fait notamment des difficultés de rémunération et de logement. Il convient, si l'on veut régénérer le Corps, d'assurer une mobilité plus grande des cadres et de lutter contre la tendance naturelle des Ingénieurs à se stabiliser dans les services extérieurs.

M. **Mathieu** conclut cette intervention en rappelant le problème chinois « le poisson pourrit par la tête ».

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. **Pébereau**, Trésorier, donne lecture du rapport financier de l'Exercice 1961 dont le texte paraîtra dans un prochain bulletin.

Sur la proposition de la Commission de Vérification 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 3 postes de délégués généraux à élire pour 3 ans, ont obtenu

MM. Delaporte	161 voix
Huygues	159 —
Mathieu	161 —

Pour 1 poste de Délégué Général à élire pour 1 an en remplacement d'un Délégué démissionnaire, a obtenu

M. J.-P. Maillant	161 voix
--------------------------	----------

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élus comme délégués généraux de la section Ponts et Chaussées :

Pour trois ans : MM. **Delaporte**, **Huygues** et **Mathieu** ;
Pour un an : M. **J.-P. Maillani**.

Le Président fait connaître, par ailleurs, que le Groupe de Paris a élu, comme délégué pour trois ans M. **Pébereau**, le Groupe de Lyon M. **Costet**, le Groupe de Bordeaux M. **Josse** et le Groupe du Mans M. **Trotel**.

Par ailleurs, la section Mines a renouvelé le mandat de trois délégués sortants : MM. **Dauvergne**, **Gouni** et **Pertus**.

**

Avant de lever la séance, le Président salue la présence à notre Assemblée de M. l'Inspecteur Général Honoraire **Caquot**. Il rappelle également, au moment où M. **Lesieux** va quitter le Comité Directeur de l'Amicale d'entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, le rôle éminent que celui-ci a joué dans la création et l'animation de cette institution, qui rend les plus grands services aux familles de nos Camarades disparus.

L'Assemblée s'associe à ces hommages par des applaudissements prolongés.

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

Le Secrétaire,
B. Rouer.

Le Président,
M. Durand-Dubief.

Liaison avec les Ingénieurs Civils des Ponts et Chaussées

A l'occasion du 40^e anniversaire de la promotion 1922 de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, un déjeuner amical réunissant les Ingénieurs du Corps et les Ingénieurs Civils de cette promotion a eu lieu le 19 mars 1962 à la Maison des X. Le caractère de cette rencontre était souligné par la parution récente du décret du 31 janvier 1962 portant réorganisation de l'Ecole des Ponts. Aussi le déjeuner avait-il été placé sous la présidence de M. l'Ingénieur Général **Brunot**, Directeur de l'Ecole, et M. **Durand-Dubief**, Président du P.C.M. et **Cazali**, Président de l'Association des Ingénieurs Civils des Ponts et Chaussées y avaient été associés.

Organisée par M. Pierre **Cazes** et M. André **Mallein**, cette manifestation a réuni 28 Ingénieurs du Corps et 16 Ingénieurs Civils.

Les Ingénieurs généraux **Noël Bachet**, **André Bastie**, **François Beau**, **Pierre Cazes**, **André Charrueau**, **Henri Curet**, **Philippe Deymié**, **Joseph Duffaut**, **Henri Gilbert**, **Marcel Gosselin**, **Jean Guillot**, **Robert Kirchner**, **Jean Lapébie**, **Etienne Morel** et **Henri Varlet**, l'Ingénieur général démissionnaire **Pierre Delattre**, les Ingénieurs généraux en retraite **Paul Pousset** et **Pierre Vauthier**, l'Ingénieur en chef **Fernand Fonlladosa**, les Ingénieurs en chef en retraite **Nicolas Cointe**, **Jacques Fischer**, **François Hébert**, **Julien Magnien**, l'Ingénieur en disponibilité **Georges Combet**, les Ingénieurs en congé hors cadre **Marcel Fauconnier** et **Frédéric Matuszeck**, l'Ingénieur démissionnaire **Charles Rougnon** et l'Ingénieur en retraite **Roger Thouard** ;

— les Ingénieurs Civils **Bruno Abel**, **Gilbert Amchantoux**, **François Aubry**, **Yves Boscher**, **Henri Cardinal**, **Paul Carot**, **Emile Delan**, **André Faucheux**, **Pierre Jung**, **Jean Laposse**, **Jean Macquart**, **André Mallein**, **Georges Marchand**, **Emile Metteix**, **Marcel Revillon d'Appréval** et **Jacques Thomas**.

Excusés :

— Les Ingénieurs généraux **Emile Boscano**, **Marius Duriez**, **Marcel Etienne**, **Raymond Fleury**, **André Guenot**, **André Mechin**, **Gérard Rouelle** et **René Roy**, l'Ingénieur en chef **Jean Rault**, les Ingénieurs en chef en retraite **Marcel Chalos**, **Jean Cor**, **Albert Giran**, **Pierre Herreman**, **Louis Lehanneur**, **Roger Le Port**, **René Martin**, **Robert Vaubourdolle** et **Albert Ygoulin**, les Ingénieurs en retraite **Aureillan**, **Aimé Bois** et **Eric Hamelle** et l'Ingénieur hors cadre **André Simonnet** ;

— les Ingénieurs Civils **Michel Blunat**, **Emile Dabadie**, **Robert Delons**, **Hippolyte Durance**, **Raoul Fourcaud**, **Hubert Galmier**, **Jean Habert**, **Henri Labrosse-Luuyt**, **Jean Lebeurier**, **Robert Lizounat**, **H. Lorisuvre**, **Jean Mathon**, **Jean Millet**, **Pierre Mourot**, **Isaac Passy**, **Maurice Passy** et **Pierre Spas**.

M. **André Brunot** a donné d'abord la parole à **André Mallein** qui le remercie ainsi que le Président **Cazes** et le Président **Cazali**, d'avoir bien voulu répondre à son appel et permettre cette agréable réunion amicale.

M. **Brunot** a donné ensuite la parole à M. **Cazes**, Président de la 3^e Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, qui se félicite de voir la réussite de cette réunion dans une atmosphère si amicale et sympathique.

M. **Brunot** a tiré la conclusion de ce rapprochement entre ingénieurs et a donné d'intéressantes informations sur la nouvelle organisation de l'Ecole sur une base élargie. Il s'est montré satisfait de cette manifestation d'amitié.

Tous les participants ont émis le vœu qu'elle soit imitée par beaucoup d'autres promotions et que, pour la promotion 1922, de nouvelles réunions semblables soient organisées à l'avenir, par exemple une fois par an.

BIBLIOGRAPHIE

Les Applications de l'Aluminium dans les Industries chimiques et alimentaires, par P. Junière et M. Sigwalt (1).

La production mondiale d'aluminium en 1960 a été de quatre millions six cent cinquante mille tonnes et le métal utilisé dans le matériel des industries chimiques et alimentaires, ainsi que dans le conditionnement et le transport des produits fabriqués, représente certainement plus d'un demi-million de tonnes. Or, on estime que la capacité de production du monde entier pourrait atteindre en 1965 huit millions de tonnes. Tout ceci montre l'importance actuelle et l'utilité d'un tel ouvrage pour les nombreux utilisateurs de l'aluminium.

Comme M. R. Gadeau, Directeur technique de l'Aluminium Français, l'indique très justement dans sa préface, « Si l'aluminium peut, dans bien des cas, fournir une solution heureuse d'un problème délicat, les utilisateurs ne disposaient cependant pas d'un document d'ensemble sur l'action des divers composés minéraux et organiques sur l'aluminium et sur ses alliages, dans les conditions requises par la technique actuelle ».

C'est pour répondre à ce besoin que les auteurs ont réuni et classé, en un manuel facile à consulter, un nombre considérable d'études effectuées en laboratoire, tant en France que dans de nombreux pays étrangers, ainsi que de très nombreux résultats d'expériences et d'applications pratiques.

Après un chapitre général sur les caractéristiques mécaniques et chimiques de l'aluminium et de ses alliages, les influences diverses des éléments d'addition, des traitements thermiques, de l'état de surface, etc., sur la tenue chimique, ainsi que sur les aspects de l'attaque due aux produits et les moyens de limiter ou même de supprimer complètement l'action corrosive, par inhibition, passivation, traitement de protection, etc., les auteurs ont examiné successivement l'action des eaux, des atmosphères, des éléments non métalliques, métalliques et organiques.

Le classement des corps, par affinité chimique, permet, dans la plupart des cas, de prévoir l'action d'un composé de même famille non mentionné dans l'ouvrage. L'influence des impuretés que peuvent contenir les produits chimiques peut être nuisible ou favorable et ce facteur est largement commenté.

Deux chapitres sont consacrés aux plus importantes industries : produits alimentaires et industriels, sel, pétrole, houille, textiles, plastiques, vernis, etc.

Des tableaux récapitulatifs en fin de chaque chapitre et un index alphabétique très complet, permettent de trouver facilement les noms des composés recherchés et indiquent en outre si une application est recommandée, est possible ou au contraire est déconseillée.

Cet ouvrage est un guide précieux pour les Services

de Recherches et les industriels et c'est en même temps un formulaire d'utilisation courante. Il a sa place dans tous les bureaux d'études et les laboratoires.

Extrait de la table des matières.

Caractéristiques physiques et mécaniques. Résistance chimique et influence sur la résistance de la composition, des traitements thermiques, de l'état de surface. Aspect de la corrosion et moyens de déterminer la tenue chimique. Procédé pour diminuer l'attaque et liste des principaux inhibiteurs utilisés dans l'industrie. Eau. Gaz. Atmosphère. Eléments non métalliques (métalloïdes). Métaux. Composés organiques. Action sur l'aluminium d'un certain nombre de produits alimentaires. Applications industrielles : Sel marin. Sel gemme. Sel de potasse. Pétrole. Huile et produits de distillation. Goudrons. Cires. Laques. Résines. Caoutchouc. Matériaux de construction. Matières celluloses. Albuminoïdes et collagènes. Textiles. Tanneries. Teintureries. Matières plastiques. Vernis. Peintures. Encres. Parfumerie. Produits pharmaceutiques. Antigél. Réfrigérants. Produits photographiques. Insecticides. Herbicides. Fongicides. Gaz de fumier. Produits d'entretien. Détergents. Désinfectants.

Vient de paraître : **Dictionnaire pour les travaux Publics, le Bâtiment et l'Équipement des Chantiers de Construction**. Français-Anglais par H. Bucksch (1).

Les termes contenus dans ce nouveau dictionnaire se rapportent aux sujets suivants : construction de routes et aéroports, constructions fluviales et maritimes, tunnels, mécanique du sol, assainissement et irrigations, forages de puits de pétrole, évacuation des eaux d'égouts, terrassements, construction des ports, de barrages, des bâtiments, éléments préfabriqués, béton précontraint, géologie, minéralogie, matériels et matériaux de construction. Une place importante a été réservée au matériel de chantier.

Tout ce qui a été écrit de plus récent en Angleterre, aux États-Unis et en France dans le domaine du Génie civil et de l'équipement des chantiers de construction a été compulsé pour réunir, avec beaucoup de détails, quelques 20.000 mots classés par ordre alphabétique. Lorsqu'un mot n'est usité qu'aux États-Unis d'Amérique, cet américanisme technique est signalé par la mention (U.S.A.). Il en est de même si le mot est proprement anglais (Brit.).

Ce dictionnaire en deux tomes, dont le second (français-anglais) vient de paraître, a sa place dans la bibliothèque de tous les traducteurs, ingénieurs des travaux publics et du bâtiment, bureaux d'études techniques, ingénieurs conseils, importateurs et exportateurs de matériel de chantier.

(1) Éditions Eyrolles.

LA PAGE DU TRÉSORIER

Cotisations P.C.M. pour l'Exercice 1962

Les taux des cotisations du P.C.M. pour l'Exercice 1962 ont été fixés par le Comité dans sa séance du 27 novembre 1959.⁽¹⁾

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

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

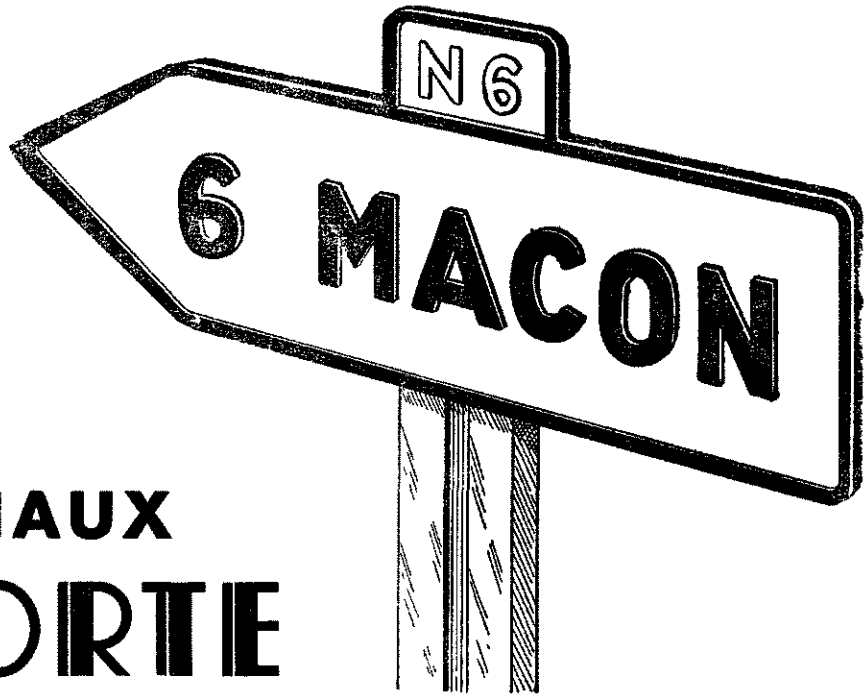
Pour plus de simplicité, vous pouvez verser immédiatement à titre d'acompte sur vos cotisations prochaines, une somme égale A CINQ FOIS VOTRE COTISATION ANNUELLE actuelle et vous serez ainsi tranquille pour cinq ans, à moins, évidemment, que vous ne changiez de grade entre temps.

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

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

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

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



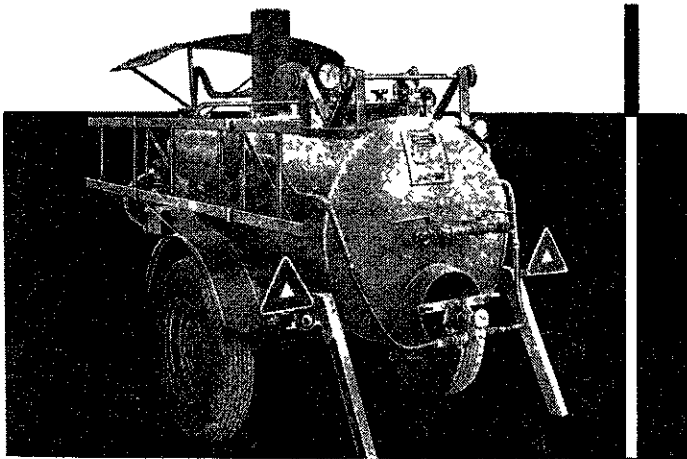
SIGNAUX LAPORTIE

52, rue Etienne-Richerand - LYON

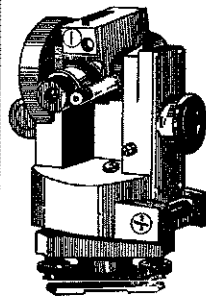
Entreprise agréée N° 9

CARACTÈRES et SYMBOLES EN RELIEF

"BEAUJOLIGHT"



RÉPANDEUSES D'EMULSION A FROID
RÉPANDEUSES MIXTES PAVAL 52
"TOUS LIANTS" Goudron et émulsion
Toutes capacités de 250 à 7000 litres

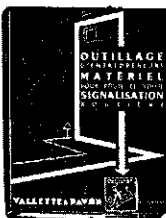


THEODOLITE DE
CHANTIER
Tous instruments
d'arpentage - Tables
à dessin.



BROUETTES METALLIQUES
PAVAL A 2 ROUES
à pneus increvables ou gonfla-
bles, à roulements à rouleaux
capacité: 110-150-200-250 litres

Publicité "La Vente Moderne" Lyon



Demandez notre catalogue dont l'édition 1962 vient de paraître. Envoi sur demande à toutes administrations et entreprises

Plus de 30 années de spécialisation

OUTILLAGE
PAVAL

VALLETTE & PAVON S.A

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 2.172.000 N.F.
30 à 38 rue Descartes VILLEURBANNE (Rhône) tél 84.64.97

**Plus de 50 ans
au service de la Route**

FOURNITURES ROUTIÈRES

Emulsions anioniques et cationiques
pour revêtements superficiels, enrobage,
stabilisations de sols, etc...
Goudrons préparés et produits dérivés,
Bitumes fluxés,
Enrobés à chaud et à froid,
Tarmacadam de laitier.

LASSAILLY ET BICHEBOIS

TRAVAUX ROUTIERS

- Construction et entretien de routes et aérodromes ;
 - Voirie et viabilité ;
 - Revêtements superficiels par méthodes : classiques et "TAPISABLE" au gravillonneur ;
 - Tapis d'enrobés : classiques à chaud et à froid et "TAPISABLE" au motor grader ou au finisher ;
 - Revêtement anti-Kérosène "TAPISABLE A.K."
- Les procédés "TAPISABLE" sont protégés en France et à l'étranger.

Faites appel à

LASSAILLY ET BICHEBOIS

62, AVENUE DE SAXE - PARIS XV^e - SUF. + 90-91

**COMME FOURNISSEUR DE PRODUITS ROUTIERS
COMME EXÉCUTANT DE TRAVAUX ROUTIERS**

vous aurez une satisfaction totale

*

USINES & CENTRES RÉGIONAUX

ISSY-LES-MOULINEAUX — MEUDON — ANGERS — ÉPINAL — LA ROCHE-SUR-YON — LUCE (près Chartres)
MIGENNES — SAINT-HERBLAIN (près Nantes) — VERDUN — REHON — ARPAJON — ALGER

ACTA