

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

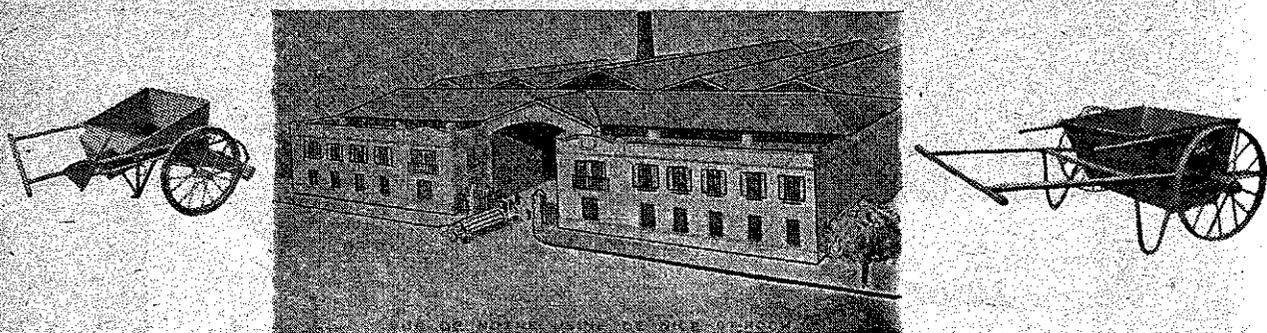
SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
28, Rue des Saussaies PARIS

SOMMAIRE

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DE 1949 :		TROISIEME CONGRES DE L'ASSOCIATION INTER-NATIONALE DES PONTS ET CHARPENTES		9
Convocation	1			
Elections	1	TRAVAUX DES EQUIPES :		
Dîner du P.C.M.	2	Equipe Electricité : Création des Syndicats		
Tournées du P.C.M.	2	Départementaux d'Electricité. Enquête d'Avril		
Facilités de circulation	2	1948		
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. :		NOTES TECHNIQUES :		
Séance du mardi 5 octobre 1948	3	Reconstruction du Pont de Saint-Nazaire (Drome)		
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES DU P.C.M. :		15		
Séance du mardi 5 octobre 1948	5	Reconstruction du Pont de Chauvigny sur la Vienne		
LA REFORME DU REGIME DES PENSIONS	8	16		
LES AFFECTATIONS COLONIALES	8	DISTINCTIONS HONORIFIQUES, NAISSANCES, MARIAGES, DECES		
		19		
		MOTS CROISES : Rail et Route		
		20		



TOUT POUR LA ROUTE



Vue de notre usine de Nice St Roch

É^{TS} SUREAU & C^{ie}

S. A. CAPITAL UN MILLION 537.500 francs

PALAIS DE L'INDUSTRIE -- NICE

FONDÉS EN 1910

FOURNISSEURS DES PONTS & CHAUSSÉES

CONCOURS PROTOTYPES TRAVAUX PUBLICS 1946 — MÉDAILLES D'OR ET D'ARGENT

*FABRIQUE DE BROUETTES, TOMBEREAUX
ÉCHELLES ET TOUT MATÉRIEL ROUTIER*

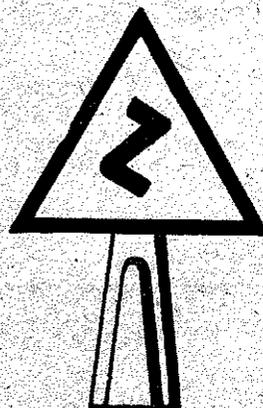
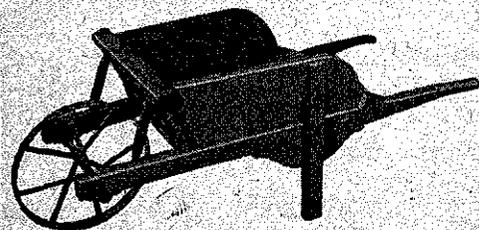
— *PANNEAUX DE SIGNALISATION* —

— *MATÉRIEL D'ENTRETIEN, OUTILLAGE* —

Téléphone { DIRECTION 822-90
MAGASINS 833-90
ATELIERS 808-07

Adresse Télégr. : SUREAU PALAIS INDUSTRIE NICE

R. C. NICE 47.469 B
Compte Chèques Postaux :
MARSEILLE 203-25



ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

BULLETIN DU P. C. M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES
28, rue des Saints-Pères - PARIS

Téléphone : LITRÉ 93 01

Service Publicité . J. ARNAUD, 40, rue Louis-Blanc, Paris 10^e — Tél : Nord 18-35

Assemblée Générale ordinaire de 1949

Convocation

Le Comité d'Administration du P.C.M. informe les Sociétaires que l'Assemblée Générale Ordinaire de 1949, prévue par l'article 20 des statuts de l'Association, aura lieu le dimanche 27 février 1949, à *Quatorze heures précises*, dans un amphithéâtre de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints Pères, à Paris-7^e.

L'ordre du jour est le suivant :

- Rapport moral du Président ;
- Rapport financier du Trésorier ,
- Renouvellement du tiers sortant du Comité ;
- Questions diverses

Tous les membres du P.C.M. sont priés d'assister à cette Assemblée, pour laquelle *il ne sera pas envoyé d'autre convocation que celles faites dans le Bulletin du P.C.M.*

*
**

Elections

Section Ponts et Chaussées

Aux termes de l'article 10 des statuts, il doit être procédé en 1949, au renouvellement de 3 Délégués Généraux, dont un devra être un retraité et un (qui pourra être le retraité devra être en résidence à Paris), et de 6 Délégués de Groupe

DÉLÉGUÉS GÉNÉRAUX.

Les Délégués Généraux sortants sont : MM. CONCHE (retraité) et M. DOLLET, le troisième Délégué à élire en 1949 doit être pris parmi ceux élus en 1948, dont le nombre a été augmenté d'une unité, pour réparer une erreur commise lors des précédentes élections et porter le nombre des Délégués Généraux à l'effectif statutaire de 10

Celui des Délégués Généraux élus en 1948 pour réparer cette erreur n'ayant pas été nommé dé-

signe, au moment de cette élection, il a paru convenable de procéder au tirage au sort entre MM. BOUZOU, BUTEAU, CURET, MACAREZ et PÉLISSONNIER, de façon que le Délégué Général ainsi désigné prenne place dans le tiers renouvelable en 1949. Le sort a désigné M. PÉLISSONNIER.

Seront donc sortants en 1949, comme Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées, MM. CONCHE (retraite), DOLLET et PÉLISSONNIER

DÉLÉGUÉS DE GROUPE.

Les Délégués de Groupe sortants sont :

- Groupe de Paris : MM. COR, COURBON et DURAND-DUBIEF ;
- Groupe de Toulouse : M. DUBROCA (qui ne peut d'ailleurs pas conserver ses fonctions, en raison de sa mutation hors du territoire de ce Groupe) ;
- Groupe Colonial : M. DORCHE ;
- Groupe d'Afrique du Nord : N. (Deuxième Délégué, non encore désigné).

Section Mines

Aux termes du même article des statuts, il doit être procédé, en 1949, au renouvellement de 3 membres, dont deux en activité de service et un non en activité de service ou retraité

MM. BASEILHAC et SAMUEL-LAJEUNESSE ayant cessé d'être en activité de service, il a semblé indiqué de les désigner pour être soumis au renouvellement. D'autre part, M. LEPRINCE-RINGUET, retraité, étant, par son état de santé, éloigné des travaux du Comité, il a semblé également indiqué de le soumettre au renouvellement

Seront donc sortants en 1949, comme Délégués à la Section Mines, MM. BASEILHAC, LEPRINCE-RINGUET (retraité) et SAMUEL-LAJEUNESSE

Dispositions Générales

Le délai fixé pour le dépôt des candidatures est fixé au 10 janvier 1949 ; les Camarades trouveront

dans le Bulletin du P.C.M. de février 1949 la liste des candidatures reçues pour l'élection de :

— 3 Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées,

— 3 Délégués du Groupe de Paris à la même Section,

— 3 Délégués de la Section Mines, les Groupes de Toulouse, Colonial et d'Afrique du Nord devant, avant le 27 février 1949, procéder à l'élection d'un Délégué par Groupe.

Pour l'élection :

— 1°) des 3 Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées,

— 2°) des 3 Délégués du Groupe de Paris de la même Section,

— 3°) des 3 Délégués de la Section Mines, les Camarades sont invités :

— soit à adresser leur bulletin de vote par la poste, de manière que ledit bulletin parvienne au Secrétariat du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères à Paris-7^e, avant l'ouverture de l'Assemblée Générale ;

— soit à déposer ledit bulletin de vote sur le Bureau du Comité une demi-heure avant l'ouverture de l'Assemblée Générale.

Quel que soit le mode de remise adopté, il est rappelé que le bulletin de vote doit être placé sous double enveloppe :

— la première enveloppe renferme uniquement le bulletin de vote et ne doit porter aucune indication autre que celle obligatoire de l'Association du P.C.M., de la nature et de la date des élections ;

— cette première enveloppe doit être placée dans une seconde enveloppe d'expédition au Secrétariat du P.C.M., sur laquelle le Sociétaire devra inscrire son nom, son prénom, sa résidence, son grade et sa signature.

Aucun autre papier ne doit être inséré dans la première ni dans la seconde enveloppe. Toutefois, le bulletin de vote pour les Délégués du Groupe de Paris pourra être mis dans la même enveloppe d'expédition que celui des Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées, chaque bulletin étant cependant mis dans une enveloppe spéciale close, avec l'indication de la nature de l'élection.

Il est rappelé que participent à ces élections tous les Camarades :

— faisant partie du P.C.M. et appartenant au Corps des Ponts et Chaussées, pour l'élection des 3 Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées ;

— faisant partie du P.C.M. et appartenant au Corps des Ponts et Chaussées, mais résidant seulement dans

les Départements d'Eure-et-Loir, de la Seine, de la Seine-et-Marne, de la Seine-et-Oise et de la Seine-Inférieure, pour l'élection de 3 Délégués du Groupe de Paris de la Section Ponts et Chaussées ;

— faisant partie du P.C.M. et appartenant au Corps des Mines pour l'élection de 3 Délégués à la Section Mines.

N. B. — Sauf M. DUBROCA comme Délégué du Groupe de Toulouse, tous les Délégués sortants sont rééligibles. Toutefois MM. BASELHAC et SAMUEL-LAJEUNESSE ne peuvent être réélus qu'en remplacement du Délégué qui peut être soit non en activité de service, soit en retraite.

**

Dîner du P. C. M.

Le Comité du P.C.M. a décidé que le dîner annuel du P.C.M. aurait lieu le dimanche soir 27 février 1949, dans des conditions analogues à celles du dîner de 1948

Tous renseignements seront donnés en temps utile, dans le bulletin du P.C.M., au sujet des conditions de participation à ce dîner.

**

Tournées du P. C. M.

Le Comité du P.C.M. a donné mission à son Equipe Tournées d'étudier l'organisation de deux tournées, savoir :

— tournée dans la région parisienne, dans la journée du samedi 26 février 1949 ;

— tournée d'une semaine environ, au printemps de 1949, en Suisse et dans l'Italie du Nord ; en cas d'impossibilité de retenir cet objectif, la tournée pourrait consister en une croisière sur les côtes de la Manche avec visite des Iles Anglo-Normandes.

Tous renseignements seront également donnés en temps utile, dans le Bulletin du P.C.M., au sujet de la participation à ces tournées.

**

Facilités de circulation

Enfin, le bulletin du P.C.M. donnera, ultérieurement, les renseignements nécessaires, au cas où la S.N.C.F. consentirait à accorder des facilités de circulation aux Membres du P.C.M. venant assister à l'Assemblée Générale de 1949 ou participant aux tournées du P.C.M.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Mardi 5 Octobre 1948

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le mardi 5 octobre 1948 au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. MACAREZ, Vice-Président.

Etaient présents :

MM. BOUZOUZ, BRUNOT, CACHERA, CASSARD, CONCHE, COR, COURBON, COUTEAUD, CURET, DAUVERGNE, DOLLET, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, FISCHESSE, GUERBIGNY, JACQUINOT, LOUIS MARTIN, MORISSON. PÉLISSONNIER, RENOUX et Clément ROQUES.

Absents excusés :

MM. BRINGER, BUTEAU, CAUDRELIER-BENAC, DORCHE, LEPRINCE-RINGUET, et LORIFERNE.

Assistaient à la séance :

MM. ARRIBEAUTE, BAUDET et PROT.

La séance est ouverte à 9 h. 15.

1°) FÉLICITATIONS AU PRÉSIDENT DU P.C.M.

En ouvrant la séance, M. MACAREZ présente les excuses de M. BRINGER, Président du P.C.M., qui vient de prendre ses nouvelles fonctions d'Ingénieur en Chef à Metz et qui n'a pu venir à la séance du Comité. M. MACAREZ tient, à cette occasion, à féliciter M. BRINGER pour sa récente nomination, tout en le remerciant de la compétence, de l'activité et du dévouement avec lesquels il a assumé les fonctions de Président ; il exprime ses regrets que M. BRINGER, en raison de son éloignement de Paris, ne puisse plus s'occuper d'aussi près des affaires suivies par le P.C.M. Par ses applaudissements, le Comité s'associe aux paroles de M. MACAREZ.

2°) ADOPTION DU PROCÈS-VERBAL DE LA PRÉCÉDENTE SÉANCE.

Le Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 10 août 1948.

3°) BULLETIN DU P.C.M.

M. PROT expose que, dans les conditions actuelles, la publicité dans le Bulletin du P.C.M. et l'édition de celui-ci sont confiés à M. Jacques ARNAUD, qui perçoit 25 % sur chaque contrat de publicité et verse le surplus au P.C.M., qui lui paie les factures d'impression. Encore que les résultats de l'exercice en cours soient meilleurs pour la caisse du P.C.M. que ceux des exercices précédents, il résulte de cet ac-

cord une charge appréciable pour le P.C.M. et cette charge ne serait allégée que si le nombre des contrats de publicité était sensiblement augmenté : or ce nombre paraît aller en diminuant.

M. PROT a été saisi de propositions d'affermage de cette publicité par la Société PYC-EDITION, qui s'engage à prendre ladite publicité en charge, en payant, pour chaque page de publicité, le prix de revient de deux pages du Bulletin ; autrement dit, chaque page de publicité paierait non seulement ses propres frais d'impression, mais encore ceux d'une page de texte. Il en résulterait que, à partir du moment où le nombre de pages de publicité égalerait le nombre de pages de texte, le numéro du Bulletin ne coûterait rien au P.C.M., qui aurait un bénéfice quand le nombre de pages de publicité dépasserait le nombre de pages de texte.

M. PROT a arrêté, en accord avec le Président du P.C.M., le texte de la convention à passer à cet effet avec la Société PYC-EDITION : cette convention, dont il donne lecture, est valable pour cinq années à partir du numéro de janvier 1949 et prévoit des clauses de résiliation garantissant son exécution. Il propose au Comité d'adopter la dite convention d'affermage de la publicité et d'autoriser son Président à la signer, étant entendu que le Bulletin continuerait à être édité par l'imprimeur actuel, avec lequel le P.C.M. traiterait directement.

Le Comité adopte ces propositions

4°) FONDS SOCIAL ET FONDS DE RÉSERVE

Reprenant une observation faite lors de la dernière réunion du Comité, M. COR signale l'opportunité de rechercher, pour la constitution du Fonds de réserve et du Fonds social du P.C.M., des valeurs donnant des revenus intéressants. Après échange de vues, le Comité invite le Trésorier à examiner cette question, en accord avec M. DAUVERGNE, dans le sens de l'achat de valeurs à garantie de change et de valeurs des anciennes sociétés d'Electricité nationalisées.

5°) ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE ET ÉLECTIONS.

Sur la proposition de son président, le Comité décide que la prochaine Assemblée Générale ordinaire annuelle aura lieu à Paris le dimanche 27 février 1949. La possibilité d'une visite de chantiers dans la banlieue parisienne sera envisagée pour la journée du samedi 26 février ; l'Assemblée Générale se-

ra suivie d'un dîner, organisé pour le dimanche soir dans les mêmes conditions que celui de mars 1948. La tournée annuelle du P.C.M. aurait lieu en mai ou juin. Le Comité se déclare favorable au principe d'une tournée en Italie du Nord ; en cas d'impossibilité, on pourrait sans doute envisager une tournée en baliseur, sur les côtes de Bretagne. L'Equipe « Tournées » est invitée à étudier l'organisation de ces diverses manifestations.

M. DURAND-DUBIEF expose que la prochaine Assemblée Générale ordinaire doit procéder au renouvellement du tiers sortant du Comité, dans les conditions ci-après :

Section Ponts et Chaussées :

Il doit être procédé, en 1949, au renouvellement de trois Délégués Généraux, dont un retraité, et de six Délégués de Groupe.

Délégués Généraux. — Les Délégués Généraux sortants sont MM. CONCHE et DOLLET ; le troisième Délégué à élire en 1949 doit être pris parmi ceux élus en 1948, dont le nombre a été augmenté d'une unité, pour réparer une erreur commise lors des précédentes élections et porter le nombre des Délégués Généraux à l'effectif statutaire de 10.

Celui des Délégués Généraux élu en 1948 pour réparer cette erreur n'ayant pas été nommé désigné au moment de cette élection, il paraît convenable de procéder au tirage au sort entre MM. BOUZOUF, BUTEAU, CURET, MACAREZ et PÉLISSONNIER, de façon que le Délégué Général ainsi désigné prenne place dans le tiers renouvelable en 1949.

Délégués de Groupe. — Les Délégués de Groupe sortants sont :

— Groupe de Paris : MM. COR. COURBON et DURAND-DUBIEF ;

— Groupe de Toulouse : M. DUBROCA (qui ne peut d'ailleurs pas conserver ses fonctions, en raison de sa mutation hors du territoire de ce Groupe) ;

— Groupe Colonial : M. DORCHE ;

— Groupe d'Afrique du Nord : N.. (deuxième Délégué non encore désigné).

Section Mines

Il doit être procédé, en 1949, au renouvellement de trois membres, dont deux en activité de service et un non en activité de service ou retraité.

MM. BASEILHAC et SAMUEL-LAJEUNESSE ayant cessé d'être en activité de service, il semble indiqué de les désigner pour être soumis au renouvellement.

D'autre part, M. LEPRINCE-RINGUET, retraité, étant, par son état de santé, éloigné depuis plusieurs mois des travaux du Comité, il semble également indiqué de le soumettre au renouvellement.

Le Comité adopte ces propositions et procède au

tirage au sort envisagé, qui désigne M. PÉLISSONNIER comme Délégué sortant.

Le Comité décide en conséquence que les Membres du Comité ci-après sont déclarés sortants en 1949

Section Ponts et Chaussées :

— *Délégués Généraux* MM. CONCHE, DOLLET et PÉLISSONNIER, tous trois rééligibles ;

— *Délégués de Groupe* MM. COR, COURBON et DURAND-DUBIEF, (Paris), DUBROCA (Toulouse), DORCHÉ (Colonial), et N.. (Afrique du Nord), tous rééligibles sauf M. DUBROCA ;

Section Mines

— MM. BASEILHAC et SAMUEL-LAJEUNESSE (non rééligibles dans leurs fonctions actuelles) et M. LEPRINCE-RINGUET.

6°) RECouvreMENT DES COTISATIONS.

M. COURBON expose que, lors de sa dernière réunion, le Comité du P.C.M. a été informé que, pour répondre à sa décision antérieure, le Secrétariat du P.C.M. avait entrepris le relevé des cotisations dues par les sociétaires.

Ce travail qui a entraîné pour le P.C.M. une dépense voisine de 10 000 frs, a été terminé le 16 août 1948. A cette date, 767 lettres individuelles avaient été adressées aux Sociétaires débiteurs, leur réclamant le paiement d'une somme totale de 595.620 fr

Au 30 septembre 1948, ces lettres avaient été suivies du paiement d'une somme de 312.687 fr

Il reste donc à encaisser une somme de 282.933 fr soit près de la moitié des cotisations dues.

Les 767 lettres envoyées aux Sociétaires débiteurs de cotisations comprenaient 59 mises en demeure adressées à des Sociétaires redevables d'au-moins trois cotisations (Art. 17 du Règlement intérieur)

Au 30 septembre 1948, parmi les 59 Sociétaires objet de cette mise en demeure :

- 12 ont répondu en payant l'arriéré ;
- 5 ont répondu en donnant leur démission ;
- 1 lettre est revenue faute d'adresse exacte ;
- 41 n'ont pas répondu.

L'article 17 du Règlement intérieur du P.C.M. stipule que tout sociétaire redevable de trois cotisations successives est considéré comme démissionnaire s'il n'a pas déféré, dans le délai d'un mois, à une mise en demeure de régler son arriéré envers l'Association : ce délai est actuellement expiré.

Il y a donc lieu de décider si les 41 Sociétaires sus-désignés doivent être considérés comme démissionnaires.

Les cotisations dues par ces 41 Sociétaires s'élèvent environ à la somme de 80.000 frs, qui viendra

leur radiation est prononcée, en déduction de la somme de 282.933 frs, montant des cotisations restant à recouvrer.

Après échanges de vues, le Comité prend acte des indications fournies par son Trésorier et décide qu'une dernière démarche sera faite par les Délégués de Groupe auprès des Sociétaires redevables de trois cotisations au moins, en vue de les amener à se mettre en règle avec la Caisse du P.C.M.

7°) RÉMUNÉRATIONS — TRAITEMENTS.

M. MACAREZ indique que la lettre adressée en juillet par le Ministre des Travaux Publics au Ministre des Finances au sujet de la revalorisation des primes de rendement est toujours actuellement sans réponse. Un large débat s'ouvre à ce sujet, au cours duquel des précisions sont fournies, notamment par MM. MACAREZ, LOUIS MARTIN et FISCHESSE. Le Comité décide de demander à l'Equipe « Traitements — Rémunérations » de reprendre la question, compte tenu des indications recueillies par le Comité.

Il est ensuite procédé à un échange de vues sur l'arrêté du 27 septembre 1948, fixant les nouveaux traitements des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, compte tenu de la majoration de reclassement décidée par le décret du 13 juillet 1948.

M. BRUNOT fait observer que la division des classes actuelles en échelons diminue fortement les majorations de reclassement.

M. DURAND-DUBIEF signale à ce sujet qu'un modificatif aux tableaux de reclassement (décret du 10 juillet 1948) a bien précisé une réserve à ce sujet. Le texte paru au Journal Officiel fait ressortir en tout cas l'insuffisance notoire du reclassement accordé aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Le Comité invite en conséquence l'équipe compétente à reprendre la lettre adressée il y a quelques mois au Ministre des Travaux Publics au sujet du reclassement et à préparer une nouvelle lettre renouvelant

les protestations à ce sujet ; l'Equipe sera invitée également à étudier la question de division des classes en échelons.

8°) VACANCES DANS LE PERSONNEL.

M. MACAREZ donne lecture de la lettre du 14 août 1948, par laquelle le Ministère de l'Industrie et du Commerce a répondu à la lettre du P.C.M. du 19 mai dernier attirant son attention sur les conséquences résultant, pour les Services des Ponts et Chaussées et des Mines, de l'impossibilité de combler les vacances dans leur personnel.

Le Comité prend acte de cette réponse en notant qu'elle reste évasive et n'apporte aucun remède à la situation.

9°) COMMISSION DE VÉRIFICATION DES COMPTES DES SOCIÉTÉS NATIONALISÉES.

M. MACAREZ signale que, en application d'une loi du 6 janvier 1948 relative aux Commissions de Vérification des Comptes des Sociétés Nationalisées, les Membres de ces Commissions viennent d'être nommés, et que, parmi ces Membres, ne figure aucun fonctionnaire des Services chargés du contrôle (Ingénieurs des Ponts ou des Mines). Il rappelle qu'il était intervenu au nom du P.C.M. après la parution de la loi, pour souligner la nécessité de la présence d'Ingénieurs de nos Corps dans les dites Commissions. Estimant qu'une protestation immédiate s'imposait, il a adressé, le 2 octobre 1948, au nom du P.C.M., une lettre, dont il donne lecture, à M. le Directeur de l'Electricité et du Gaz. Le Comité approuve cette lettre.

La séance est levée à 11 heures 35, étant entendu que la prochaine réunion du Comité aura lieu le mardi 9 novembre 1948, en deux séances, l'une à 9 heures précises, l'autre à 14 heures 15.

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF

Le Président,
J. MACAREZ.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU SOUS-COMITÉ de la Section " PONTS ET CHAUSSÉES "

Séance du Mardi 5 Octobre 1948

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le mardi 5 octobre 1948, au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. MACAREZ, Vice-Président.

Etaient présents :

MM BOUZOD, BRUNOT, CACHERA, CASSARD, CŒNCHÉ,

GOR, COURBON, COUTEAUD, CURET, DOLLET, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY, LOUIS MARTIN, MORISSON, PÉLISSONNIER, RENOUX et Clément ROQUES.

Absents excusés :

MM. BRINGER, BUTEAU, CAUDRELIER-BENAC, DORCHE, JACQUINOT et LORIFERNE.

Assistaient à la séance

MM. ARRIBEAUTE, BAUDET, René DURAND et MONNERET.

La séance est ouverte à 11 heures 40.

1°) ADOPTION DU PROCÈS-VERBAL DE LA PRÉCÉDENTE SÉANCE.

Le Sous-Comité adopte le texte qui lui a été proposé pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 10 août 1948.

2°) COLLECTE EN FAVEUR DES FAMILLES DE CAMARADES DÉCÉDÉS.

Le Sous-Comité décide de procéder auprès des Camarades à une collecte en faveur des familles des Camarades GIROD et Marcel KIRCHNER, récemment décédés, suivant ce qui a été fait il y a quelques mois pour notre Camarade VEZIN.

Le Sous-Comité invite M. PÉLISSONNIER (pour M. KIRCHNER) et MM. LORIFERNE et DORCHE (pour M. GIROD) à s'occuper de cette collecte.

3°) ANNULATION DE L'ACTE DIT LOI DU 5 OCTOBRE 1941.

M. MACAREZ indique qu'une loi du 29 septembre 1948 a constaté la nullité de l'acte dit loi du 5 octobre 1941 et fixé les conditions dans lesquelles les fonctionnaires des Ponts et Chaussées pourront percevoir des rémunérations pour les concours apportés aux collectivités locales et aux particuliers. Cette loi est l'aboutissement de l'action menée depuis plusieurs années par le P.C.M., qui doit se réjouir de sa parution.

Le Sous-Comité, s'associant au Président de séance, remercie tout d'abord son Président, M. BRINGER, du soin et des efforts qu'il a apportés dans cette affaire. Il décide également de remercier, au nom du P.C.M., notre Ministre, ainsi que MM. Bernard RENAUD, Directeur du Personnel et SPINETTA, Directeur-Adjoint du Cabinet, qui ont été particulièrement actifs et vigilants dans cette affaire.

M. BRUNEAU fait l'historique des conditions dans lesquelles la nouvelle loi est intervenue.

M. DURAND-DUBIEF précise qu'une Commission a été constituée au Ministère des Travaux Publics en vue de préparer les textes d'application de la loi du 28 septembre 1948. Il fait partie de cette Commission et pourra ainsi assurer la liaison avec le P.C.M.

Le Sous-Comité procède à un échange de vues sur les modalités d'application de la nouvelle loi et charge M. René DURAND de recueillir, auprès de M. le Directeur du Personnel, des précisions sur un certain nombre de points soulevés par divers Camarades.

4°) STATUT DES INGÉNIEURS.

M. PÉLISSONNIER indique d'abord que la réponse, au Ministre des Travaux Publics, sur le projet de Statut des Ingénieurs des Ponts a été envoyée.

Il rappelle que cette réponse réservait la question de l'article 28 que nos Camarades du cadre latéral demandaient de reconsidérer, de façon notamment à permettre à ces Camarades d'accéder à des postes de chefs de service.

M. PÉLISSONNIER indique que cette question a été examinée par l'Equipe « Personnel — Statut » qui en raison des incidences sur les conditions d'avancement du cadre permanent, n'a pas cru pouvoir retenir intégralement la demande des Ingénieurs du cadre latéral, mais a préparé un autre texte moins extensif, qui donnerait satisfaction aux intéressés. L'Equipe est cependant d'avis, en raison de l'importance de la question, de demander l'avis des Délégués de Groupe avant d'en délibérer définitivement.

Le Sous-Comité approuve la position de l'Equipe, fait connaître son préjugé favorable sur le texte proposé par celle-ci et l'invite à présenter des propositions définitives pour la prochaine séance.

5°) STATUT DES INGÉNIEURS T.P.E.

M. PÉLISSONNIER rappelle que le Ministère des Travaux Publics a demandé l'avis du P.C.M. sur le projet de statut des Ingénieurs des T.P.E. préparé par l'Administration. Ce projet a été examiné par l'Equipe « Personnel — Statut ». Celle-ci a, tout d'abord, constaté que le Syndicat des Ingénieurs T.P.E. n'avait pas encore pris position à ce sujet. Sous cette réserve, elle n'a pas présenté d'observations sur les dispositions prévues par le projet de Statut en ce qui concerne l'accession des Ingénieurs T.P.E. aux fonctions d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et l'octroi du titre d'Ingénieurs Honoraires des Ponts et Chaussées à certains Ingénieurs T.P.E. en retraite.

Pour ce qui concerne les autres dispositions l'équipe serait d'avis de suggérer au Ministère quelques modifications concernant les points suivants :

— modification de la rédaction relative aux fonctions des Ingénieurs T.P.E., de façon à mettre sur le même plan les fonctions de Chef de Bureau et celles de Subdivisionnaire ;

— corrélativement à la modification du mode de recrutement normal (création d'une Ecole), augmentation de la proportion du recrutement parmi les Adjointes Techniques au concours professionnel et réduction de la durée de services exigée pour ce concours ;

— précisions concernant l'Ecole des Ingénieurs T.P.E., de façon à obtenir une sélection suffisante ;

— augmentation du nombre de classes prévu dans la carrière.

Après échange de vues, le Sous-Comité donne son approbation au point de vue de l'Equipe ; il décide de soumettre la question de l'Ecole des Ingénieurs T.P.E. à l'Equipe « Culture-Enseignement », qui fera connaître ses observations à l'Equipe « Personnel-Statut », en vue d'une réponse commune.

La séance, levée à 12 h. 20, est reprise à 15 h. 10.

6°) CRÉDITS POUR FRAIS DE TOURNÉES.

Il est fait observer notamment au sujet de la question précédente que les crédits ouverts par le Ministère des Travaux Publics pour frais de tournées sont très insuffisants et ne permettent pas de couvrir les frais des tournées effectuées pour le Service Vicinal.

Sur ce dernier point, M. René DURAND souligne l'intérêt qu'il y aurait à faire une démarche au Ministère des Travaux Publics en ce qui concerne les crédits à porter au Budget de 1949 pour frais de tournées, compte tenu notamment de l'importante augmentation du nombre de voitures personnelles utilisées pour les besoins du Service, à la suite de l'intervention du décret du 9 octobre 1947.

Le Sous-Comité invite son Président à effectuer cette démarche.

7°) LOGEMENT DES FONCTIONNAIRES.

M. René DURAND signale que le Ministère des Travaux Publics envisage un programme de constructions nouvelles, en vue d'assurer le logement des fonctionnaires, dans le cadre de la loi sur les Habitations à Bon Marché.

Le Sous-Comité, après observations et explications de divers membres, enregistre avec satisfaction ces indications et émet le vœu qu'une solution favorable puisse intervenir rapidement.

8°) RAPPORTS AVEC LA FÉDÉRATIONS DES COLLECTIVITÉS CONCÉDANTES.

M. MACAREZ donne lecture du rapport qu'il a préparé au sujet des Syndicats d'Electricité, donnant le résultat de l'enquête menée auprès des Départements pour faire le point de la constitution des Syndicats, rendant compte des rapports avec la Fédération des Collectivités concédantes et Régies donnant des indications sur la question de la rémunération de ladite Fédération.

Après une discussion, à laquelle prennent part notamment MM. CURET, DUBROCA et RENOUX, le Sous-Comité décide que le rapport de M. MACAREZ sera envoyé avec ses annexes aux Ingénieurs en Chef des

Départements, à titre d'information, par l'intermédiaire des Délégués de Groupe.

9°) FUSION DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DU GÉNIE RURAL.

M. MACAREZ rappelle qu'une lettre circulaire a été envoyée en août dernier par le P.C.M., pour donner aux Ingénieurs en Chef la position de l'Association en ce qui concerne un projet d'intégration du Service du Génie Rural dans le Service des Ponts et Chaussées.

Il résulte de l'échange de vues qui a lieu alors, que la position du P.C.M. n'a pas soulevé d'observations de la part des Ingénieurs en Chef.

Le Sous-Comité en prend acte.

10°) INSPECTION GÉNÉRALE DU SERVICE HYDRAULIQUE.

M. MACAREZ donne lecture de la lettre envoyée le 8 août 1948, par M. BRINGER, au Syndicat des Ingénieurs du Génie Rural, pour donner à ce Syndicat la position du P.C.M. en ce qui concerne la création d'une Inspection Générale du Service Hydraulique ; la situation personnelle actuelle de M. QUESNEL permet de considérer que l'organisation présente peut être maintenue, pour le moment, mais le P.C.M. se réserve de reprendre la question si les conditions actuelles venaient à se modifier.

Le Sous-Comité approuve les termes de ladite lettre.

11°) DÉPASSEMENTS DE CRÉDITS.

Divers membres du Sous-Comité signalent les dispositions de la loi du 25 août 1948 prévoyant des sanctions pour les fonctionnaires qui auraient commis des imputations inexactes de dépenses ou des dépassements de crédits. Ils exposent les dangers que présente ce texte pour les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, compte tenu des nécessités du Service, qui ne sont même plus discutées par l'Administration Supérieure elle-même.

Après discussion, le Sous-Comité décide que le P.C.M. interviendra auprès du Ministère des Travaux Publics pour lui signaler ces dangers et demander les apaisements nécessaires.

La séance est levée à 17 heures 40, étant entendu que la prochaine réunion aura lieu à l'issue de la prochaine réunion du Comité du P.C.M. prévue pour le mardi 9 novembre 1948.

Le Secrétaire,

DURAND-DUBIEF.

Le Président,

J. MACAREZ.

La réforme du régime des Pensions

Nous croyons intéressant pour tous nos Camarades retraités de leur signaler les textes législatifs ou réglementaires ci-après, qui les concernent particulièrement.

Une loi n° 48.1450 du 20 septembre 1948, parue au Journal Officiel du 21, porte réforme du régime des pensions civiles et militaires.

L'article 61 de cette loi stipule notamment que, après la fixation des nouvelles échelles de traitements et de soldes, les pensions de retraite concédées sous le régime de la loi du 14 avril 1924 feront l'objet, avec effet du 1^{er} janvier 1948, d'une nouvelle liquidation sur la base desdits traitements et soldes.

D'autre part, le Journal Officiel du 10 octobre 1948

a publié les Décrets ci-après datés du 9 du même mois :

— Décret n° 48.1573 portant attribution au personnel de l'Etat retraité d'une indemnité temporaire de cherté de vie ;

— Décret n° 48.1575 attribuant aux retraités tributaires de la loi du 14 avril 1924 une avance sur la péréquation prévue par la loi n° 48.1450 du 20 septembre 1948 sus-visée.

La place nous manque pour donner de plus amples détails au sujet de ces textes et nous prions nos Camarades retraités de se reporter aux numéros précités du Journal Officiel pour avoir tous autres renseignements sur l'amélioration de leur situation.

Les Affectations coloniales

Pour répondre aux doléances reçues à ce sujet, le Président du P.C.M. est intervenu, par lettre du 12 octobre 1948, auprès de M. le Ministre de la France d'Outre-Mer, en vue d'obtenir une modification des conditions actuelles d'affectation des Camarades désignés pour les Territoires de l'Union Française.

Voici le texte de cette lettre :

Monsieur le Ministre,

A plusieurs reprises, le Ministère de la France d'Outre-Mer a fait appel aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines des Co Métropolitains, en vue de combler le déficit existant actuellement Outre-Mer dans les Services des Travaux Publics et des Mines.

Jusqu'ici, ces appels n'ont donné que des résultats insuffisants, le Ministère de la France d'Outre-Mer ne pouvant compter uniquement que sur les promotions d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ayant souscrit l'engagement colonial.

Pourtant, les Ingénieurs Métropolitains ne se désintéressent nullement de la mise en valeur de nos Territoires d'Outre-Mer et nombreux, au contraire, sont ceux qui se sentent attirés vers les Territoires de l'Union Française.

J'ai l'honneur de vous préciser ci-après les différents points de l'organisation actuelle des Travaux Publics et des Mines des Colonies qui entravent le recrutement parmi les Ingénieurs Métropolitains du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et du Corps des Mines.

Je me permets, au nom de notre Association, d'attirer votre attention sur les deux points suivants, qui, à notre sens, sont des obstacles majeurs :

1°) L'incertitude dans laquelle se trouve un Ingénieur Métropolitain au sujet de son affectation Outre-Mer ; dans l'organisation actuelle, un Ingénieur partant de la Métropole est affecté, par le Département d'Outre-Mer, à un Territoire ou Groupe de Territoires, sans précision aucune sur l'affectation définitive à l'intérieur du Territoire ;

2°) Le risque encouru par les intéressés, en raison de l'incertitude de l'affectation, de se trouver changés de spécialité ; en effet, si, dans la Métropole, les Ingénieurs ne sont pas, en principe, spécialisés, il n'en demeure pas moins que souvent, dès le début de leur carrière, ils se trouvent, en fait, appelés à s'intéresser plus particulièrement à une technique déterminée (Service Ordinaire, Service Maritime, Voies Navigables, Electricité, etc...).

Si des précisions pouvaient être données au moment de leur détachement sur les résidences et les postes offerts, il est hors de doute que les candidatures ne manqueraient pas de se manifester dans les Corps Métropolitains.

En espérant que vous voudrez bien faire examiner cette question, très importante pour nos Camarades, par les Services qualifiés de votre Département, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de mon respectueux dévouement.

R. BRINGER.

Troisième Congrès de l'Association Internationale des Ponts et Charpentes

L'Association Internationale des Ponts et Charpentes a tenu son troisième Congrès à Liège, du 12 au 18 septembre dernier. Le succès de ce Congrès a été particulièrement vif, 28 Nations s'y trouvaient représentées par plus de 600 Délégués.

Six séances de travail, extrêmement remplies, se sont tenues dans les locaux de l'Université de Liège ; elles ont été complétées, selon l'usage, par une séance solennelle d'ouverture sous la présidence de M. BEHAGNE, Ministre des Travaux Publics de Belgique, par une séance de clôture et par diverses visites techniques et réceptions, dont quelques-unes exceptionnellement brillantes.

La délégation représentant le Ministre des Travaux et des Transports était constituée par :

MM. GRELOT, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées,

Louis-Alexandre LEVY, PROT et ROBINSON, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées,

COURBON et DURAND-DUBIEF, Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Soixante Membres de l'Association Française des Ponts et Charpentes ont, en outre, pris part au Congrès.

**

La majeure partie des rapports présentés au Congrès, sur les cinq thèmes qui figuraient à son programme, ont été réunis dans une publication préliminaire, dont voici la table des matières.

I

Moyens d'assemblage et détails de la construction en acier

Rapport général, F. STUSSI, Zurich.

a

L'ÉTAT ACTUEL DE LA SOUDURE

(Applications réussies et échecs. Caractéristiques des matériaux. Constatations relatives au retrait. Questions d'exécution. Règles pratiques de dimensionnement).

— Echecs dans la construction soudée, G. DE CUYPER, Bruxelles.

— Les aciers pour constructions soudées, R. A. NIHOUL, Bruxelles.

— Une réussite dans l'application de la soudure à la construction des grands ouvrages : les ponts de Saint-Cloud et de Neuilly, L. A. LEVY, M. DURAND-DUBIEF et G. KIENERT, Paris.

— La soudure à l'arc dans la construction métallique en Suède, C. T. INGWALL, Norrköping.

— L'emploi de la soudure dans la reconstruction du pont d'Oissel sur la Seine, R. VALLETTE et A. GOELZER, Paris.

b

CONSTITUTION DES NOEUDS D'ASSEMBLAGE

(Nœuds des systèmes à treillis. Nœuds des systèmes à cadres).

— Courbes dérivées Moments-Angles pour les assemblages Goussets-Ames, L. A. BEAUFROY et A. MOHARRAM, Londres.

c

STABILITÉ ET RÉSISTANCE DES TÔLES MINCES

(Méthodes de calculs exacts et approchés. Résultats d'essais. Formules de construction).

— Théorie et essais de voilement des tôles sollicitées par des tensions longitudinales à distribution égale, P. P. BIJLAARD, Delft, C. F. KOLLBRUNNER, Döttingen et F. STUSSI, Zurich.

— Contribution à l'étude du voilement des tôles raidies, Ch. DUBAS, Bulle.

— Le comportement des éléments comprimés de faible épaisseur, G. WINTER, New-York.

d

FLEXION ET TORSION DES POUTRES A AME PLEINE

(Bases théoriques. Méthodes de calculs. Applications).

II

Nouveaux modes de construction en béton, béton armé et béton précontraint

Rapport général, A. CAQUOT, Paris.

a

(Amélioration de la résistance du béton à la compression et à la traction. Le béton expansif. Dommages causés au béton. Progrès réalisés dans la vibration).

— Composition granulométrique des bétons (Granulométrie optimum, meilleure combinaison binaire courante ; détermination pratique), R. VALLETTE, Paris.

— Vibration du béton et du béton armé (Recherches et règles ; quelques travaux exécutés), R. DUTRON,

— Recherches théoriques et expérimentales concernant la vibration du béton, R. L'HERMITE, Paris.

— Destruction du béton : effet de l'influence néfaste du gel, J. A. LOE et F. N. SPARKES, Harmondsworth.

— Etude expérimentale de la rupture dans les pièces en béton, G. WASTLUND et P. O. JONSON, Stockholm.

— Essai dynamique du béton par une méthode supersonique, R. JONES, Harmondsworth.

— Etude sur la fissuration des ouvrages en béton armé à section rectangulaire soumise à la flexion (Méthode de calcul à coefficient de sécurité constant), R. CHAMBAUD, P. LEBELLE et R. PASCAL, Paris.

b

LE BÉTON PRÉCONTRAIT

(*Théorie. Technologie. Exécution et détails de construction. Point de vue économique.*)

c

NOUVEAUX TYPES D'ARMATURES MÉTALLIQUES

(*Utilisation de barres à section non circulaire. Armatures en acier de haute qualité.*)

— L'effet du frettage en nappes transversales de constructions en béton armé, W. OLSZAK, Cracovie.

d

OUVRAGES REMARQUABLES EXÉCUTÉS DEPUIS 1936

(*Ponts en béton armé. Ponts et charpentes en béton précontraint.*)

— Construction du Pont des Arches sur la Meuse à Liège et du Pont de Herstal sur le Canal Albert, A. HORMIDAS, Liège.

— Passage supérieur près de Zwijndrecht de la Route Nationale au-dessus de la ligne de chemin de fer Rotterdam-Dordrecht, C. F. VAN BERGEN, Scheveningen.

— Caractéristiques essentielles de ponts importants construits en Espagne par l'auteur depuis 1936, C. VILLALBA GRANDA, Madrid.

— Le Pont de la Coudette, J. FOUGEROLLE et N. ESQUILLAN, Paris.

— Contribution à l'étude des arcs en béton et des cintres de grande portée, Société des Constructions Ed. COIGNET, Paris.

— Les grands ponts-routes en béton armé en Tchécoslovaquie, Département des Ponts du Ministère de la Technique, Prague.

— Ponts de grande portée en béton précontraint réalisés en Belgique, A. PADUART, Bruxelles.

— Les applications du béton précontraint en Belgique, G. MAGNEL, Gand.

— Ouvrages en béton précontraint destinés à contenir ou à retenir les liquides, E. FREYSSINET, Paris.

— Réservoir de 7.000 m³ destiné à l'alimentation

de la Ville d'Orléans en eau potable, P. LEBELLE, Paris.

— Le nouveau pont de Waterloo à Londres, J. CUREL, Londres.

— Les ponts de Sando, J. HAGGDOM, Stockholm.

— Le pont King George VI à Aberdeen, G. W. J. SPICER, Londres.

III

Ponts métalliques à grande portée

Rapport général, O. H. AMMANN, New-York.

a

CONSIDÉRATIONS TECHNIQUES ET ÉCONOMIQUES
DEVANT INTERVENIR DANS LE CHOIX DU TYPE DE PONT

(*Estimation a priori des poids. Influence de la rigidité latérale. Utilisation d'aciers de qualité. Influence du sol de fondation. Montage.*)

b

PONTS SUSPENDUS

(*Contributions récentes à la statique des ponts suspendus. Influence des charges roulantes et effets du vent. Constitution des tabliers et des poutres de rigidité. Ouvrages remarquables.*)

— Fonctions d'influence pour la correction des déviations angulaires dans les ponts suspendus, S. O. ASPLUND, Orebö.

— Contribution à la statique des ponts suspendus à poutres de rigidité, J. COURBON, Paris.

— Calcul des ponts suspendus de grande portée, C. D. CROSTHWATTE, Londres.

— Reconstruction du pont suspendu de Menai, G. A. MAUNSELL, Londres.

— Recherches expérimentales sur la stabilité aérodynamique des ponts suspendus, C. SCRUTON, Londres.

c

PONTS EN ARC

(*Contributions récentes à la statique des ponts en arc. Détails de construction. Ouvrages remarquables.*)

— Quelques détails sur le montage des ponts en arcs métalliques, A. ROGGEVEEN, Wassenaar.

IV

Dalles, voûtes et parois en béton armé

Rapport général, P. LARDY, Zurich.

a

DALLES CHAMPIGNONS

(*Théorie et méthodes de calcul. Calculs approchés.*)

Calcul des dalles champignons, A. HOLMBERG, Malmo.

b

DALLES CONTINUES

(Méthodes de calcul. Conditions aux limites. Flexibilité variable. Calculs approchés).

— Calcul approché des dalles rectangulaires en béton armé pour une charge uniformément répartie ou hydrostatique, P. P. BIJLAARD, Delft.

— Flexion et flambage d'un certain type de plaques continues orthotropes, W. NOWACKI, Gdansk.

c

RÉSISTANCE ET STABILITÉ DES PAROIS
ET VOILES MINCES ET DES TOITS PLISSÉS

(Théorie et méthodes de calculs. Stabilité. Influence du retrait et des variations de température. Calculs approchés. Mesures effectuées sur modèles et ouvrages terminés. Constructions remarquables réalisées récemment).

— Couvertures de grande portée sur plan rectangulaire et sur plan hexagonal, J. FOUGEROLLE et Ch. PUJADE-RENAUD, Paris.

— Constructions de toits plissés en béton armé, K. BILLIG, Londres.

d

THÉORIE ET EXÉCUTION DES BARRAGES ARQUÉS

(Nouvelles méthodes de calcul. Influence des moments de torsion. Influence due à la déformabilité de la roche. Influence de la température. Constructions remarquables réalisées récemment).

v

**Analyse de la notion de sécurité
et sollicitations dynamiques des constructions**

Rapport général, F. CAMPUS, Liège.

a

LA SÉCURITÉ DES CONSTRUCTIONS

(Analyse de la notion de sécurité. Introduction de considérations statiques dans les essais de matériaux, les essais sur modèles, les calculs de résistance. Comparaison avec les ouvrages exécutés. Application aux constructions métalliques. Application aux constructions en maçonnerie, en béton et en béton armé).

— La sécurité des constructions (Rapport introductif), M. PROT, Paris.

— La sécurité des constructions (Recherche d'une méthode concrète), R. LÉVI, Paris.

— Contribution à la détermination de la courbe de dispersion des résultats d'essais sur éprouvettes d'acier doux, M. CASSÉ, Paris.

— Contribution à la détermination de la courbe

de dispersion d'essais sur éprouvettes de mortier, M. PROT, Paris.

— La conception nouvelle de la sécurité appliquée aux ossatures métalliques, J. DUTHEIL, Dijon.

— Conception de la sécurité, A. J. MOE, Copenhague.

— Domaine de déformations non élastiques et sécurité des constructions, A. M. FREUDENTHAL, Urbana.

b

SOLLICITATIONS DYNAMIQUES DES CONSTRUCTIONS

— L'auscultation dynamique des ponts à la S.N.C.F., M. CASSÉ, Paris.

— Sollicitations dynamiques de poutres sous charges mobiles, A. HILLERBORG, Stockholm.

— Equation différentielle pour le calcul des vibrations produites dans les constructions portantes par les charges mobiles, S.T.A. ODMAN, Stockholm.

— Vibrations amorties des portiques, V. KOLOUSEK, Prague.

— L'influence des sollicitations dynamiques sur les constructions, E. FORSLIND, Stockholm.

*

Les conclusions rédigées par les Comités de Travail, à l'issue des discussions ouvertes sur chaque thème, sont encore provisoires : nous pensons cependant qu'elles pourront, dès maintenant, intéresser un grand nombre de Camarades et nous les donnons ci-dessous, à titre d'indication, sous réserve des modifications, assez peu importantes, semble-t-il, qui pourront leur être apportées.

Conclusions pour le Thème I

Les échecs dans la construction soudée au cours des dix ou quinze dernières années conduisent à conclure que la soudabilité ne dépend pas seulement de facteurs d'ordre métallurgique. Etant bien entendu qu'ils sont convenablement élaborés et débarrassés de défauts physiques, la soudabilité des aciers de construction doit être définie comme l'aptitude à subir sans insécurité les effets dus au retrait dans les conditions d'application (CAMPUS). Partant de cette définition, la conception d'ensemble et la qualité de l'exécution qui relèvent du seul constructeur apparaissent comme les facteurs essentiels de la bonne tenue des ouvrages soudés ; c'est d'elles principalement que dépend le développement de ce mode de construction. Il y a de nombreux exemples de constructions réussies en charpente soudée, mais jusqu'à ce que des connaissances supplémentaires aient été acquises, l'emploi de profils autres que de petite et moyenne épaisseur est à éviter. Il est recommandé de multiplier et de généraliser les études et les es-

sais, ayant pour objet d'analyser le phénomène du trait et toutes ses conséquences.

Les nœuds d'assemblage restent le point le plus délicat des ponts et charpentes tant rivés que soudés et requièrent toute l'attention du constructeur.

La question du voilement des plaques comporte trois problèmes. Dans le domaine élastique, le problème du voilement doit être considéré comme résolu et les coefficients correspondants peuvent être calculés commodément. Dans le domaine de la plastique, les bases d'une théorie correcte du voilement des plaques (théorie des déformations locales de P. P. BIJLAARD), apparaissent aujourd'hui comme établies. Enfin le comportement des tôles minces après le voilement qui est important dans la construction légère est près d'être élucidé, grâce à une interprétation convenable d'essais systématiques.

Conclusions pour le Thème II

CONCLUSIONS RELATIVES A LA FABRICATION DES BÉTONS

Les rapports très précis au sujet de la fabrication des bétons permettent de tirer des conclusions générales relatives aux données qui président à la qualité de ces matériaux.

Granulométrie, dosage de l'eau, serrage par vibration, finesse et régularité chimique des liants permettent aujourd'hui de prévoir avec une bonne précision les caractéristiques d'un béton en œuvre. Dans la granulométrie, le dosage des fins, qui constituent ce que la plupart des auteurs appellent le mortier, est d'une importance primordiale. Tout ce qui est de la grosseur des grains actifs du ciment paraît nuisible, tandis que les grains compris entre 0, 25 et 2 m/m jouent un rôle essentiel. Leur proportion doit être réglée avec précision dans toute la fabrication.

Il n'est plus besoin de signaler l'importance de la valeur indicatrice du dosage en eau déterminée par les méthodes de mise en place et les vides de la granulométrie ; cette question est actuellement bien connue et introduite dans les cahiers des charges.

Par contre, les effets réels de la vibration étaient encore mal déterminés dans beaucoup de cas. Les belles études communiquées à ce Congrès éclairent les bases physiques et les résultats. La définition du rayon d'action d'un appareil, du temps d'application, variable suivant la plasticité, la densité d'armatures et la pression dans la zone envisagée montrent la nécessité du juste choix de la fréquence, de la puissance et du nombre des appareils, répartis dans la masse du béton en coulage.

Enfin, au point de vue de la fidélité des résultats et surtout de la résistance aux intempéries, il faut utiliser des ciments homogènes ne comportant que des éléments actifs, à l'exclusion de tout produit inerte introduit au broyage.

La qualité des matériaux étant indispensable à toute réalisation, la fabrication des bétons, les moyens mécaniques de mise en place et l'évolution des caractéristiques des liants doivent rester à l'ordre du jour des prochains Congrès.

CONCLUSIONS RELATIVES AUX CONSTRUCTIONS PRÉCONTRAINTES.

Un système matériel sera dit précontraint quand on y aura créé, avant chargement, dans une, deux ou trois directions, des contraintes permanentes telles que les divers chargements prévus donnent des effets exactement réversibles.

Tout système élastique peut être précontraint, mais on ne peut agir sur le rapport des contraintes aux charges que dans le cas de constructions non continues, c'est-à-dire de systèmes non ou insuffisamment cohérents.

Le béton est un des matériaux qui peuvent être utilement précontraints. La mise en tension des armatures ancrées ou adhérentes est un des usages connus de réaliser cette précontrainte.

Une poutre en béton armé munie d'armatures tendues soumises à des charges croissantes, jusqu'à la limite dite charge de transformation, fonctionne comme poutre précontrainte, son béton tendu travaillant en-deçà de la limite élastique. Au-delà de la charge de transformation, elle fonctionne en poutre armée classique.

Une poutre, armée d'aciers de fortes sections soumis à de faibles contraintes, a un fonctionnement très aléatoire en tant que poutre précontrainte. Elle se comporte bien comme poutre armée.

Une poutre, armée d'aciers de faible section soumis à des tensions très élevées, a, comme poutre précontrainte, un fonctionnement très sûr ; son fonctionnement en poutre armée sous des charges supérieures à sa charge de transformation s'accompagne de déformations inacceptables.

Une poutre intermédiaire, sections et tensions moyennes, fonctionne également mal comme poutre armée et comme poutre précontrainte. Il n'y a pas de frontière commune aux domaines d'utilisation pratique du béton armé et du béton précontraint.

L'association, qui a été parfois préconisée d'acier dur et d'acier doux dans une même armature principale de traction, est sans intérêt.

Conclusions pour le Thème III

Étant donné que le poids propre des fermes principales des ponts croît plus rapidement que suivant une loi proportionnelle à la portée, il est essentiel que, dans le cas des grands ouvrages, la définition mécanique des fermes et la réalisation des éléments qui les constituent, ainsi que celle de leurs assem-

plages mutuels, conduisent aux conditions les plus économiques. L'économie dans la conception, l'exécution et l'entretien doit être recherchée dans un choix soigné du type d'ouvrage à adopter et du matériau, dans les possibilités constructives, la définition des surcharges et les contraintes admissibles, aussi bien que dans la conception de l'ensemble et des détails constructifs. La simplicité et la clarté de la conception de l'ensemble et des détails sont les caractéristiques essentielles de la construction des ponts en acier à l'heure actuelle.

Pour les portées atteignant 500 à 600 mètres, les poutres à travées solidaires continues et semi-continues triangulées, (ces dernières comportant des articulations), et les arcs construits en acier de haute qualité, dont la discrimination doit être faite en tenant compte en particulier de la nature du sol de fondation, sont des solutions bien adaptées et économiques. Pour des portées encore plus grandes, c'est le pont suspendu avec câbles en fils d'acier à haute résistance qui domine sans conteste. Il permet d'atteindre aujourd'hui des portées allant jusqu'à 1.500 mètres, moyennant une conception adéquate de l'ensemble de l'ouvrage.

La détermination aussi exacte que possible des efforts dans les différents éléments des fermes principales des ponts prend une importance croissante à mesure que la portée et les possibilités d'utilisation des matériaux croissent elles-mêmes. Les méthodes de calcul doivent permettre de tenir compte de cette exigence et doivent être facilement utilisables par le constructeur.

Le problème de l'instabilité aérodynamique des ponts suspendus, devenu d'actualité par l'effondrement du Pont de Tacoma, a été élucidé depuis cet accident. Le danger correspondant peut être évité à l'heure actuelle en toute sécurité si l'on réalise, pour une portée donnée, des relations convenables entre la charge permanente, la raideur des poutres de rigidité et la largeur du pont. Naturellement, toutes les dispositions constructives doivent être prises pour réduire, dans toute la mesure du possible, l'effort que le vent peut exercer sur l'ouvrage.

Conclusions pour le Thème IV

Dans le calcul des dalles, parois minces et voiles minces, la rapidité de la convergence de la solution rigoureuse est essentielle à la bonne conduite des opérations numériques. La forme même de la solution en dépend directement.

Les méthodes approchées doivent être développées systématiquement parallèlement aux solutions rigoureuses. Elles seront caractérisées par leur simplicité et leur rapidité et devront permettre une es-

timation de leur domaine de validité et de l'ordre de grandeur de l'erreur commise.

Les nombreux progrès de la théorie des voiles minces ont mis en évidence l'importance de la prise en compte de la flexion. Pour certaines classes de voiles minces, dont les surfaces gauches, le problème reste entier.

Le développement futur des voiles minces, en rapport avec les portées croissantes, exige la mise au point des questions se rattachant aux problèmes de leur stabilité.

Le principe de précontrainte permet d'influencer favorablement les conditions aux limites et d'alléger certains éléments de bord ; il peut être appliqué à l'ensemble de la surface du voile mince.

Les mesures sur ouvrages terminés et sur modèles sont à développer par des méthodes de précision.

Le calcul des barrages arqués exige que les conditions aux limites tiennent compte de la déformation de la roche ainsi que de tous les phénomènes susceptibles d'influencer considérablement le comportement de l'ouvrage.

Conclusions pour le Thème V

1°) La sécurité d'un ouvrage correspond à un faible risque de ruine qui s'exprime, en principe, par une probabilité.

2°) Cette probabilité est, évidemment, difficile à calculer dans un grand nombre de cas offerts par la pratique.

3°) Il apparaît cependant souhaitable qu'on aborde ce calcul en multipliant les observations et les expériences.

4°) Dans les cas où cette probabilité pourrait être appréciée avec une précision suffisante, elle serait susceptible d'être prise en compte dans les discussions économiques.

5°) En particulier, les caractéristiques des matériaux doivent être définies non seulement par leur valeur moyenne mais encore par un indice de dispersion, qui peut être l'écart moyen, arithmétique ou quadratique, de l'ensemble des valeurs mesurées ou des valeurs inférieures à la moyenne.

6°) Cette connaissance de la dispersion des résultats sera susceptible d'orienter un contrôle efficace de la fabrication, une recherche des causes de cette dispersion et des moyens propres à la réduire.

7°) Il est évidemment recommandable de conduire les essais avec discernement et, notamment, de ne pas appliquer sans précautions les résultats d'essais mécaniques obtenus avec une certaine sollicitation (traction par exemple), à d'autres systèmes de sollicitation (flexion par exemple).

8°) La valeur moyenne d'une caractéristique et surtout de la dispersion semble dépendre de la dimension des éprouvettes pour une même forme. Des

études susceptibles de préparer la normalisation de dimensions échelonnées seraient souhaitables.

9°) La sollicitation d'un ouvrage constitue elle-même une variable aléatoire dont chaque valeur est affectée d'un coefficient de probabilité qu'il serait également souhaitable de pouvoir apprécier.

10°) Il serait notamment désirable que des observations statistiques soient faites dans les différents pays, sur les effets du vent.

11°) L'interprétation des expériences permettra de mieux adapter les méthodes de calcul aux réalités physiques, en particulier pour les éléments de détails (assemblages, goussets, raidisseurs contreventements, etc...). Dès lors et si les conditions initiales sont définies de façon suffisante, les systèmes hyperstatiques présentent généralement une sécurité supérieure à celle des systèmes isostatiques.

12°) La connaissance du mode d'action des forces mobiles ou intermittentes et de leurs effets dynamiques paraît encore affectée d'une grande incertitude qu'il serait souhaitable de réduire progressivement. Quelques études récentes, théoriques et expérimentales, répondant aux conclusions du Congrès de Paris (1932), montrent qu'il est possible de réaliser des progrès à cet égard. Il convient de les poursuivre

**

Un rapport final du Congrès sera publié ultérieurement et rassemblera, avec les contributions qui n'ont pu figurer dans la publication préliminaire, les diverses communications faites aux séances, un résumé des discussions et les conclusions définitives.

TRAVAUX DES ÉQUIPES

ÉQUIPE ÉLECTRICITÉ

Création des Syndicats départementaux d'Electricité (Enquête d'Avril 1948)

Au cours de sa réunion du 29 juin 1948, l'Equipe Electricité a procédé au dépouillement de l'enquête menée auprès des Camarades, en vue de faire le point de la situation des Syndicats Départementaux, à la suite de l'accord intervenu entre le P.C.M. et la Fédération.

1°) 62 réponses ont été reçues, contre 38 au précédent référendum.

En dehors des Départements qui n'ont pas répondu, 14 signalent que rien n'a été fait. Un Ingénieur en Chef est résolument hostile à l'accord P.C.M.-Fédération.

Des réponses recueillies et des renseignements obtenus par ailleurs, on déduit qu'il existe 37 Syndicats et que 18 sont en formation ; parmi ces 55 Syndicats, 43 fonctionnent ou fonctionneront avec la participation des Services des Ponts et Chaussées.

2°) L'accord a joué normalement.

Dans l'ensemble, les Camarades se félicitent de l'application de l'accord et ne signalent aucune difficulté. Des accords particuliers sont même intervenus dans la plupart des Départements réservés (A, B, C, D.), qui les font rentrer dans un régime voisin du régime général, compte-tenu des situations existantes.

Quant aux difficultés qui subsistent, elles paraissent devoir être aplanies, sauf peut-être dans le Département dont on a signalé plus haut l'hostilité de

l'Ingénieur en Chef à l'accord. On peut donc dire que l'accord a été respecté, non seulement dans sa lettre, mais dans son esprit et qu'il s'est révélé efficace et utile

3°) Les Camarades demandent à l'Equipe de leur fournir des renseignements, notamment en ce qui concerne le rôle des Syndicats et la rémunération à prévoir pour la Fédération.

4°) L'Equipe Electricité propose au Comité du P.C.M. :

a) de prendre acte des résultats obtenus ;

b) d'attirer spécialement l'attention des Ingénieurs en Chef qui n'ont pas répondu ou qui ont répondu que rien n'avait été fait dans leur Département, sur les résultats obtenus par ailleurs et sur l'intérêt corporatif coïncidant avec l'intérêt général d'une généralisation de la création de Syndicats Départementaux, dans le cadre de l'accord P.C.M.-Fédération ;

c) de donner son accord sur les deux notes de documentation préparées par l'Equipe à l'intention de tous les Camarades.

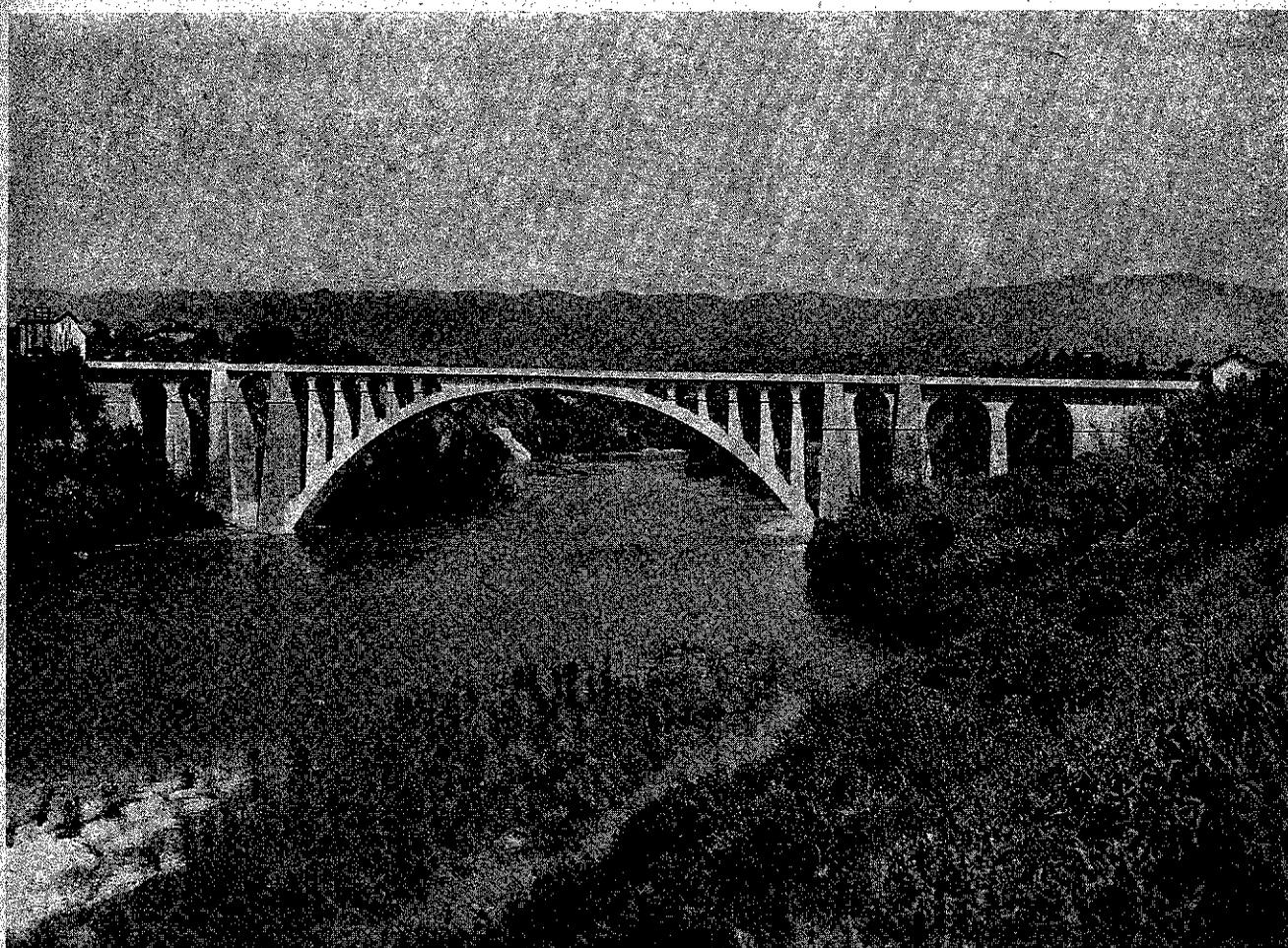
Le Chef d'Equipe,

J. MACAREZ.

Le Comité du P.C.M., dans sa séance du 5 octobre 1948, a entériné les conclusions ci-dessus. En conséquence, les deux notes de documentation sus-visées ont été envoyées aux Ingénieurs en Chef.

Pont de Saint-Nazaire (Drôme)

Arc en béton sans armatures, de 110 mètres de portée



LE PONT DE SAINT-NAZAIRE EN AVRIL 1948

Par une note insérée dans le Bulletin du P.C.M. de février 1947, nous donnions quelques renseignements sur le cintre en bois cloué, de plus de cent mètres de portée du pont de St-Nazaire, cintre construit en trois tronçons dont la jonction avait été opérée le 21 novembre 1946.

La photographie ci-contre montre l'ouvrage terminé qui a été livré à la circulation le 18 avril 1948.

L'arc en béton de ciment sans armatures qui supporte l'ouvrage, a une portée de 110 mètres et 25 mètres de flèche ; sa largeur est uniformément de 5 m. 70 ; son épaisseur est de 4 m. 80 à la clef et de

3 m. 00 aux naissances.

Il a été coulé en trois rouleaux. Il a été décintré et compensé par vérinage après l'exécution du deuxième rouleau.

Les parements latéraux de l'arc ont été habillés au moyen de minces plaques de béton très légèrement armé à gravillon apparent qui donnent à l'ouvrage un très bel aspect.

La chaussée a 5 m. 50 de largeur ; elle est flanquée de trottoirs de 0 m. 78.

Cet ouvrage est une belle réussite de la technique française.

Reconstruction du Pont de Chauvigny, sur la Vienne

I. — HISTORIQUE. DESCRIPTION DE L'OUVRAGE.

A l'entrée de la Ville de Chauvigny, la Route Nationale n° 151 de Poitiers à Avallon franchit la Vienne, dont la largeur à cet endroit est de 92 mètres.

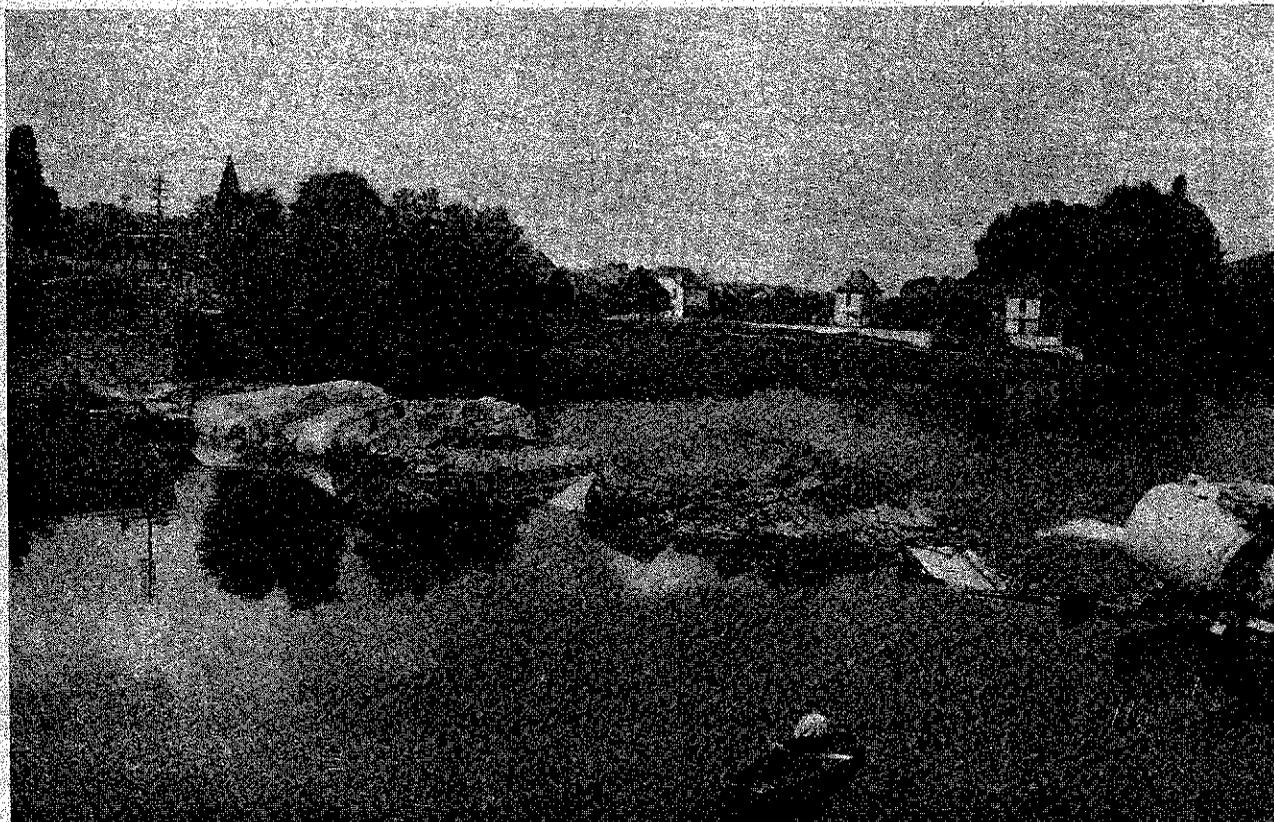
Succédant à un bac, puis à un pont suspendu devenu insuffisant, un pont en maçonnerie y avait été construit en 1866-1868.

Cet ouvrage comptait 5 arches en arc de cercle de cercle de 16 m. 60 d'ouverture et seulement 2 m. 35 de flèche, portées par 4 piles de 2 m. 20 d'épaisseur aux naissances.

La largeur du pont était de 8 m. 00, dont 5 m. 00 de chaussée et deux trottoirs de 1 m. 50.

Le 25 août 1944, les F.F.I. du groupe Baptiste minèrent l'arche 2 et la firent sauter pour s'opposer au passage des troupes allemandes en retraite. Quelques instants plus tard le reste de l'ouvrage s'écroula entraînant dans sa chute le Capitaine Baptiste.

La ruine de l'ouvrage entier à la suite de la destruction d'une arche n'a rien que de très normal étant donné le très fort surbaissement (1/7 des voûtes).



LE PONT DE CHAUVIGNY FIN AOÛT 1944

Les fondations étaient constituées par des massifs de béton de cailloux et chaux hydraulique, exécutés sous l'eau à l'intérieur d'enceintes non étanches en bois.

Les piles, les bandeaux de voûtes, leurs douelles et les tympanes étaient en maçonnerie de pierre de taille de Chauvigny.

Le reste de l'ouvrage en maçonnerie de moellons ordinaires.

Le déblaiement de la brèche au moyen d'une drague flottante à benne preneuse a permis de récupérer la plus grande partie des matériaux du pont détruit, qui ont servi à la reconstruction. Ce déblaiement a été achevé en novembre 1945.

Six sondages ont été exécutés au moyen d'une sondeuse rotative à grenaille. Ils ont révélé que les anciens massifs de fondation étaient en assez médiocre état et qu'il serait nécessaire de les restaurer.

II. — DESCRIPTION DU NOUVEAU PONT.

De l'ancien pont, il ne restait d'utilisable que les culées qui n'avaient pas été ébranlées, les fondations des piles, sous réserve de régénérer les parties dégradées de leur béton et près de 2.000 m³ de matériaux récupérés, dont 500 de pierre de taille.

Dans le but d'utiliser ces ressources au maximum, il a été décidé de reconstruire un pont à 5 arches, en maçonnerie, dont la largeur de voûte serait la même que celle de l'ancien ouvrage, soit 8 m. Cependant, pour pouvoir donner à la chaussée la même largeur de 7 m. 00 que sur les parties courantes de la route,

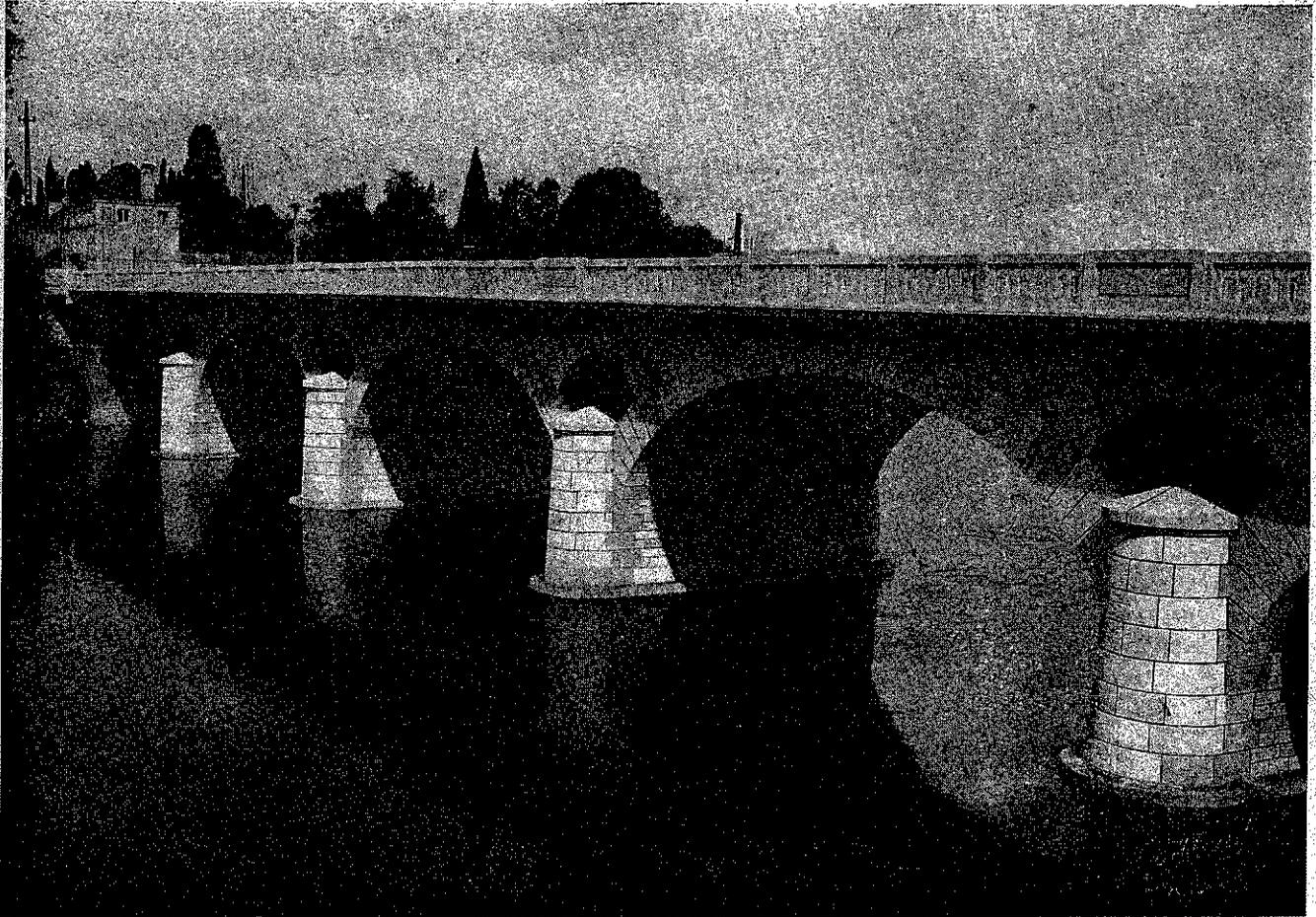
la stabilité des arches principales et augmentant le débouché ;

— substitution au petit appareil d'un gros appareil pour les maçonneries de pierre de taille.

Ainsi remanié l'ouvrage est à la fois plus élégant et plus monumental ; il s'harmonise mieux que l'ancien avec le paysage et la Ville de Chauvigny, riche de monuments de grande valeur historique et architecturale.

III. — EXÉCUTION DES TRAVAUX.

a) Fondations.



LE PONT DE CHAUVIGNY EN AVRIL 1948

L'établissement de trottoirs en encorbellement a été prévu.

Le projet initial prévoyait la construction d'arches en arc de cercle. A la réflexion, les modifications ci-après ont été retenues :

— remplacement des voûtes en arc de cercle par des voûtes en anses de panier à 5 centres, plus esthétiques et plus stables ;

— création, au-dessus des piles, de voûtes d'élévation apparentes, allégeant l'ouvrage, améliorant

Les sondages ayant mis en évidence la nécessité de restaurer les anciens massifs de fondation, des batardeaux en palplanches métalliques ont été établis autour d'eux.

Le battage des palplanches a été effectué au moyen d'une sonnette flottante munie d'un mouton automatique Lacour de 1.200 kgs. mû à l'air comprimé. Il a présenté certaines difficultés en raison de la présence, autour des anciennes fondations, de massifs d'enrochements contenant des blocs de toutes tailles et

même d'anciennes bornes kilométriques en pierre. Malgré les efforts déployés pour redresser les palplanches, le tracé des rideaux est sinueux et les palplanches se sont parfois enfoncées obliquement, ce qui a nécessité l'emploi de palplanches de raccord trapézoïdales faites sur place à la demande.

Le sous-sol étant constitué par du rocher calcaire fissuré, des renards sont venus contrarier les épauements. L'un d'eux a été parfaitement étanché au moyen d'un mélange de sable, gravier et crottin de cheval, versé à l'extérieur du batardeau et que le courant a entraîné dans la fissure qu'il a obturée.

Après épuisement, les parties abîmées de l'ancien béton ont été enlevées et remplacées par du béton de ciment.

Ces parties se trouvaient principalement sur le pourtour et le dessus des anciennes fondations qui ont été ainsi ceinturées et coiffées de béton neuf.

Pour assurer une répartition égale des pressions, une dalle armée de 0 m. 30 d'épaisseur a été coulée sur tout le dessus des massifs.

b) Construction des piles et voûtes.

Par mesure d'économie, les voûtes ont été construites par demi-largeur (économie de pont de service).

Les étapes du travail étaient les suivantes :

A. — Phase amont.

1°) Construction du pont de service sur la demi-largeur aval ;

2°) Montage des trois demi-cintres des arches I, II, III et exécution de la moitié amont de ces voûtes ;

3°) Décintrement des arches I et II et remise en place des cintres aux arches IV et V (symétrique des premières) ; exécution de ces demi-voûtes amont.

B. — Phase aval.

4°) Démontage du pont de service, l'amenée des matériaux se faisant désormais sur le demi-pont amont terminé ;

5°) Ripage des cintres V, IV et III de l'amont à l'aval et construction des moitiés aval de ces voûtes ;

6°) Décintrement des arches V et IV, remise en place des cintres aux arches II et I et exécution des moitiés aval de ces voûtes.

Ce procédé a donné satisfaction. Le raccordement des moitiés amont et aval des voûtes n'a donné lieu à aucune difficulté particulière et les quelques légers décrochements existant dans les douelles ont été rachetés sans peine lors du rejointoiement.

Chaque voûte a été construite en 2 rouleaux et chaque rouleau en 5 claveaux, séparés par des joints secs disposés symétriquement par rapport à la clef. On exécutait dans l'ordre : les claveaux des reins, celui de la clef et les deux joints intermédiaires. Les joints secs du premier rouleau étaient ensuite bourrés de mortier compact et fortement matés. Le deuxième rouleau était exécuté en béton.

L'abaissement des voûtes à la clef, mesuré lors du décintrement, a varié de quelques dixièmes de millimètres à 5 mm.

Il a été nul pour l'arche III amont dont le cintre, resté très longtemps en place, s'était décollé de lui-même par suite d'un léger retrait des bois.

Les décintrements, opérés avec des boîtes à sable, n'ont donné lieu à aucun incident.

c) Superstructures.

Après la construction des tympanes, sont établies des consoles en béton armé. Elles portent des trottoirs constitués de dalles en ciment sous lesquels règnent des gaines pour les canalisations d'eau et les câbles téléphoniques. Le garde-corps, situé à l'extrémité du porte-à-faux, ne pouvait être construit en pierre de taille, car il eût été trop lourd ; après essais il a été décidé de l'exécuter en béton de ciment blanc vibré, dont les agrégats habituels sont remplacés par de la pierraille et du sable provenant du concassage de la pierre de Chauvigny. Les éléments préfabriqués sont posés et assemblés au moyen de potelets formant corps avec les consoles de trottoir.

L'aspect est satisfaisant. Il est très amélioré par l'exécution d'un bouchardage qui enlève la pellicule de laitance recouvrant les parements et qui donne à celui-ci le grain de la pierre.

d) Délais d'exécution.

Les travaux ont été commencés le 1^{er} juillet 1946.

Le battage des palplanches pour batardeaux, entraîné parfois par les variations extrêmes du niveau de la Vienne, a duré jusqu'au 20 mars 1947.

Les fondations étaient terminées le 29 mars.

Les cintres des arches I, II et III ont été mis en place en mars 1947.

En juin 1947 la phase amont du pont était terminée.

La phase aval a duré jusqu'au 31 octobre.

Enfin, l'ouvrage était complètement terminé le 25 mars 1948 avec une avance de 36 jours sur le délai prévu.

Il a été inauguré le 3 avril 1948.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES.

La Médaille des Evadés a été conférée, le 21 août 1948, à notre Camarade TRUULET, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Coutances (Manche), qui s'est évadé en 1943 par l'Espagne, pour s'engager dans l'Armée d'Afrique.

Par décret du 1^{er} septembre 1948, la Médaille de la Reconnaissance Française a été conférée, pour faits de Résistance, à notre Camarade Marcel BLOSSER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

Toutes nos félicitations.

NAISSANCES.

Notre Camarade Paul BERNARD, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, Elève à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, nous a fait part de la naissance de son deuxième enfant *Bénédicté*, à Paris, le 17 août 1948.

Notre Camarade Vincent CLERMONT, Ingénieur au Corps des Mines, à Constantine, nous a fait part de la naissance de son fils, *Jean-Benoit*, à Dinard, le 28 août 1948.

Notre Camarade Henri MAUX, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Chef de la Mission Economique Française en Extrême-Orient, au Consulat de France, à Hong-Kong, nous a fait part de la naissance de sa cinquième fille, *Brigitte*, le 24 septembre 1948, à Hong-Kong.

Notre Camarade Jean GOGUEL, Ingénieur en Chef des Mines à Paris, Professeur à l'Ecole Supérieure des Mines et à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, nous a fait part de la naissance de son sixième enfant, *Béatrice*, à Paris, le 5 octobre 1948.

Marie-Claude COLAS nous fait part de la naissance, à Saint-Maur-des-Fossés (Seine), le 5 octobre 1948, de son petit frère *Bernard*, deuxième enfant de notre Camarade Gérard COLAS, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Saintes.

Toutes nos félicitations aux heureux parents

FIANÇAILLES.

Nous avons appris les fiançailles de Mademoiselle Jacqueline LIPMANN, fille de notre Camarade Lucien LIPMANN, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite, à Paris, avec M. Roger MEYER, Ingénieur E.P.Z.

Nous avons appris les fiançailles de Mademoiselle Annick BOUTTEVILLE, fille de notre Camarade Roger BOUTTEVILLE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris, avec M. Joseph DE SZILBEREKY.

Toutes nos félicitations.

MARIAGES.

Nous avons appris le mariage de notre Camarade Emile TROUIS, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Président de la Société Générale des Routes Economiques, à Paris, avec Madame Andrée THIERRY, qui a eu lieu le 31 juillet 1948.

Notre Camarade René JONEAUX, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Dakar, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Colette JARRE, fille de M. Charles JARRE, Directeur Général des Services Economique de l'A.O.F. La bénédiction nuptiale a été donnée le 8 septembre 1948 en l'église de Veyrier-du-Lac (Haute-Savoie).

Notre Camarade Henri CURET, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Pau, nous a fait part du mariage de sa fille Micheline avec le Lieutenant Jacques LECOEUR, de la Légion Etrangère, frère de notre Camarade Michel LECOEUR, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Conseil Supérieur des Travaux de l'Air, à Paris. La bénédiction nuptiale a été donnée le 2 octobre 1948, en l'église Saint-Jacques de Pau.

Notre Camarade Albert ROBIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Paris, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Marie-Madeleine MOEDINGER. La bénédiction nuptiale a été donnée le 30 octobre 1948, en l'Eglise Sainte-Marie-des-Batignoles, à Paris.

Notre Camarade Auguste COMMELIN, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, détaché à la S.N.C.F., à Paris, nous a fait part du prochain mariage de son fils, notre Camarade Jean COMMELIN, Ingénieur au Corps des Mines, à Paris, avec Mademoiselle Thérèse DARNAT. La bénédiction nuptiale sera donnée le mercredi 24 novembre 1948, en l'Eglise Saint-Honoré-d'Eylau, à Paris, à midi.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

DÉCÈS.

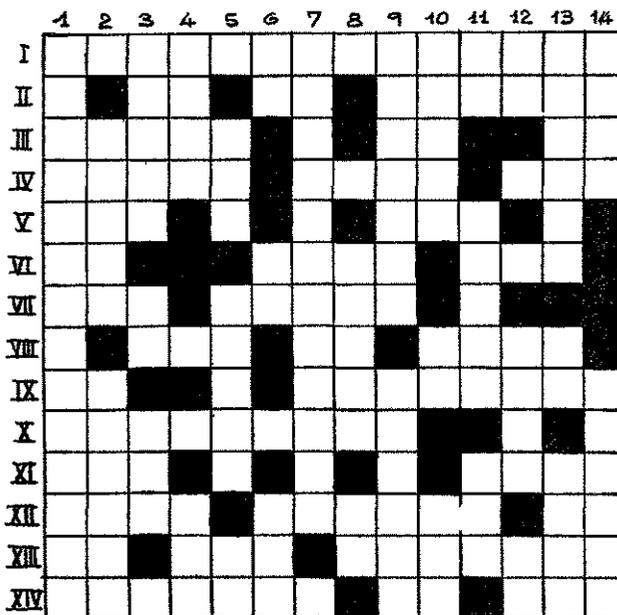
Nous avons appris la mort de notre Camarade Pierre OLLIVIER, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Administrateur Directeur Général de la Société « Entreprises Industrielles et de Travaux Publics », décédé à Paris le 8 août 1948.

Notre Camarade Nicolas COINTE, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur de la Société Centrale de Chemins de fer et d'Entreprises, à Paris, nous a fait part de la mort de sa mère, Madame la Générale Georges COINTE, née Madeleine WITOLD-JEDLINSKY, décédée à Paris le 22 septembre 1948.

Notre Camarade Pierre THIEBAUT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Troyes, nous a fait part de la mort de M. Auguste THIEBAUT, son Père, décédé à Reims, le 19 octobre 1948.

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

Mots croisés. — Rail et Route



HORIZONTALEMENT.

- I — Limitent le nombre des accidents ferroviaires.
- II — Symbole d'un métal sur lequel on peut rouler — Dans son malheur, n'eût même pas la consolation de voir passer les trains. — Son chauffeur est sans foyer.
- III — Au bord de la route. — Désigne symboliquement un pneu. — Contrôle rail et route (initiales).
- IV — Qualifie certain camionneur — Il faut le surveiller pour conserver la ligne. — Bombarda le rail et la route.
- V — Avec une lettre de plus, aurait un chef. — Sur la route du succès au tennis
- VI — Initiales d'un industriel dont l'invention facilita des transports. — Dans certains wagons. — Le rail a la sienne
- VII — Sert en cas de panne — Route et rail ne sont pas du même.
- VIII — Ne roule ni sur le rail ni sur la route — Traversé par le Paris-Calais. — La locomotive le fait, comme sa cheminée
- IX — Initiales d'un duc qui vit naître le rail. — Sans lui le rail ne tiendrait pas.
- X — Lévrier du rail.
- XI — Avait dans son royaume peu de route et moins encore de rail — Qualité dangereuse pour un essieu de wagon

- XII — Le chauffeur ne doit pas le perdre. — Essence d'un être. — Petite ville à grande gare
- XIII — Sigle des usagers professionnels de la route — Partie du nom d'un carburant. — Se consomme en cours de route.
- XIV. — Pour la sécurité de la circulation — Initiales d'un constructeur de voies ferrées. — Partie du nom d'un combustible liquide.

VERTICALEMENT.

1. — Leurs rails n'appartiennent pas toujours à la S.N.C.F.
2. — Traversé par le Transsibérien — On y plaçait les gens sur une sorte de roue
- 3 — Pour l'arrêt absolu — Initiales d'un général qui mit un pape sur la route — A vaincu la voie étroite
4. — Moitié du nom d'un lieu où le profil en long du rail est tourmenté — Sur certains panneaux de signalisation.
- 5 — Sur la route du ciel — Celles de la route sont beaucoup moins nombreuses que celles du rail — Initiales d'un prince qui voyagea.
- 6 — Sert à coordonner. — Chemin sur lequel sont parfois des rails. — S'occupe en Chambre de la coordination.
- 7 — Devait harmoniser les transports.
- 8 — Ne peut abandonner le rail sans inconvénient — Section de rails spéciaux.
- 9 — Trait d'union ferroviaire — Remplacé par le garage.
- 10 — On la transporte au bout du quai. — Pour dessiner. — Sur certains véhicules.
- 11 — Doit résoudre le problème des transports de guerre (initiales) — Celui de la S.N.C.F est fort compliqué — Il en est une, moderne, au service du rail.
- 12 — Symbole d'un métal qui se trouve dans certains rails — Use le rail et la route — Un châssis peut l'être sans braver l'hoanété
- 13 — Très ferré dans l'art de parvenir. — Parfois suivi de route — Le combat du rail et de la route ne se livre pas là.
- 14 — Rail de France — Ne peut marcher que grâce à des injections

Henri MARCEL,

*Ingénieur des Ponts et Chaussées
à Alençon.*

P. C. M.

Composition du Comité et des Sous-Comités à la suite des élections du 14 Mars 1948

Comité d'Administration

A. — BUREAU.

Président : M. Raymond BRINGER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 10, rue de l'Esplanade, à Metz (Moselle) ;

Vice-Présidents : M.M. DAUVERGNE, Inspecteur Général des Mines, 244, Boulevard St-Germain à Paris-7° ;

GUERBIGNY, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 105 bis, boulevard de la Reine, à Versailles ;

MACAREZ, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue de Milan à Paris-9° ;

Secrétaire : M. DURAND-DUBIEF, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 24, rue du Renard, à Paris-4° ;

Secrétaire-Adjoint : M. FISCHESSE, Ingénieur en Chef des Mines, 60, boulevard St-Michel à Paris-6°.

Trésorier : M. Jean COURBON, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 28, rue des Sts-Pères à Paris-7°.

B. — MEMBRES.

MM.

BASEILHAC, Ingénieur en Chef des Mines, 30, boulevard des Ecoles à Lille (Nord) ;

BOUILLOT, Ingénieur en Chef des Mines, 6, avenue de Meknès à Rabat (Maroc) ;

BOUZOU, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 40, rue Royale, à Fontainebleau (Seine-et-Marne) ;

BRUNOT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, rue Bretonnerie, à Orléans (Loiret) ;

BUTEAU, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, à Paris-7° ;

CACHERA, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 13, rue Littré, à Bourges (Cher) ;

CARPENTIER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 6, rue de la Préfecture, à Epinal (Vosges) ;

CASSARD Emile, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 25, rue Georges-Clémenceau, Mont-St-Aignan (Seine-Inférieure) ;

CAUDRELIER-BENAC, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 7, rue de Beauvais, à Senlis (Oise) ;

CONCHE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite, 26, avenue Georges-V, à Paris-8° ;

COR, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, à Paris-7° ;

COUTEAUD, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Port de Marseille, 1, quai de la Joliette, à Marseille (Bouches-du-Rhône) ;

CURET, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, rue O'Quin, à Pau (Basses-Pyrénées) ;

DOLLET, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Meaux (Seine-et-Marne) ;

DORCHE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 16, rue Mayet, à Paris-6° ;

DUBROCA, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 29, Côte des Chapeliers, à Valence (Drôme) ;

DUMARD, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 25, rue de Rémusat, à Paris-16° ;

JACQUINOT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 41, rue de Lévis, à Paris-17° ;

LE BESNERAIS, Ingénieur des Mines en congé hors cadres, 60, rue de Maubeuge, à Paris-9° ;

LEPRINCE-RINGUET, Inspecteur Général des Mines en retraite, 176, boulevard St-Germain, à Paris-6° ;

LORIFERNE, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 41, rue du Quinconce, à Angers (Maine-et-Loire) ;

MARTIN Louis, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, à Paris-7° ;

MORISSON, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en congé hors cadres, 17, allée des Bocages, Le Vésinet (Seine-et-Oise) ;

PELISSONNIER, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, à Paris-7° ;

RENOUX, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 175, boulevard Wilson, à Bordeaux (Gironde) ;

ROQUES Clément, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 12, avenue F.-Vialat, à Grenoble (Isère) ;

SAMUEL-LAJEUNESSE, Ingénieur en Chef des Mines, 184, rue de l'Université, à Paris-7° ;

VAROQUAUX, Ingénieur des Mines, 24, rue Granville, à Nancy (Meurthe-et-Moselle).

*Voir au dos la composition des Sous-Comités
de la Section Ponts et Chaussées et de la Section Mines du P. C. M.*

P. C. M.

Composition des Sous-Comités des Sections Ponts et Chaussées et Mines à la suite des Élections du 14 Mars 1948

Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées

A. — BUREAU.

Président : M. Raymond BRINGER ;
Vice-Présidents : MM. GUERBIGNY et MACAREZ ;
Secrétaire : M. DURAND-DUBIEF ;

B. — DÉLÉGUÉS GÉNÉRAUX.

MM. BOUZOU, BRINGER, BUTEAU, CASSARD, CON-
CHE, CURET, DOLLET, MACAREZ, MORISSON et
PELISSONNIER.

C. — DÉLÉGUÉS DE GROUPE.

Groupe de Paris : MM. BRUNOT, COR, COURBON,
DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY et LOUIS MARTIN ;
Groupe d'Amiens : M. CAUDRELIER-BENAG ;
Groupe de Nancy : M. CARPENTIER ,
Groupe de Lyon : M. Clément ROQUES ,
Groupe de Marseille : M. COUTEAUD ;
Groupe de Toulouse : M. DUBROCA ;
Groupe de Bordeaux : M. RENOUX ;
Groupe d'Orléans : M. CACHERA ;
Groupe du Mans : M. LORIFERNE ;
Groupe de l'Afrique du Nord : MM. JACQUINOT et
N... ;
Groupe Colonial : M. DORCHE ;
Groupe des Ingénieurs Elèves : M. DUMARD.

D. — DÉLÉGUÉ DE LA SECTION MINES.

M. SAMUEL-LAJEUNESSE.

Sous-Comité de la Section Mines

A. — BUREAU.

Président : M. DAUVERGNE ;
Vice-Président : M. SAMUEL-LAJEUNESSE ;
Secrétaire : M. FISCHESSE.

B. — MEMBRES.

MM. BASEILHAC, BOUILLOT, DAUVERGNE, FISCHES-
SER, LE BESNERAIS, LEPRINCE-RINGUET, SA-
MUEL-LAJEUNESSE, VAROQUAUX et N... Délégué
des Ingénieurs élèves.

C. — DÉLÉGUÉ DE LA SECTION PONTS ET CHAU- SÉES.

M. MACAREZ.

Secrétaire Administratif du P. C. M.

M. DELAYRE, 28, rue Madame, Paris-6°.
(téléphone LITtré 93-01).

En raison de l'augmentation des tarifs postaux qui grèvent lourdement
le budget du P. C. M., nous serons reconnaissants aux Sociétaires, de
joindre, à toute demande de renseignements,
UN TIMBRE-POSTE OU UNE ENVELOPPE TIMBRÉE POUR LA RÉPONSE

Voir au dos, la composition du Comité d'Administration du P. C. M.

Pour téléphoner au Secrétariat du P.C.M., demander : LITTRÉ - 93.01