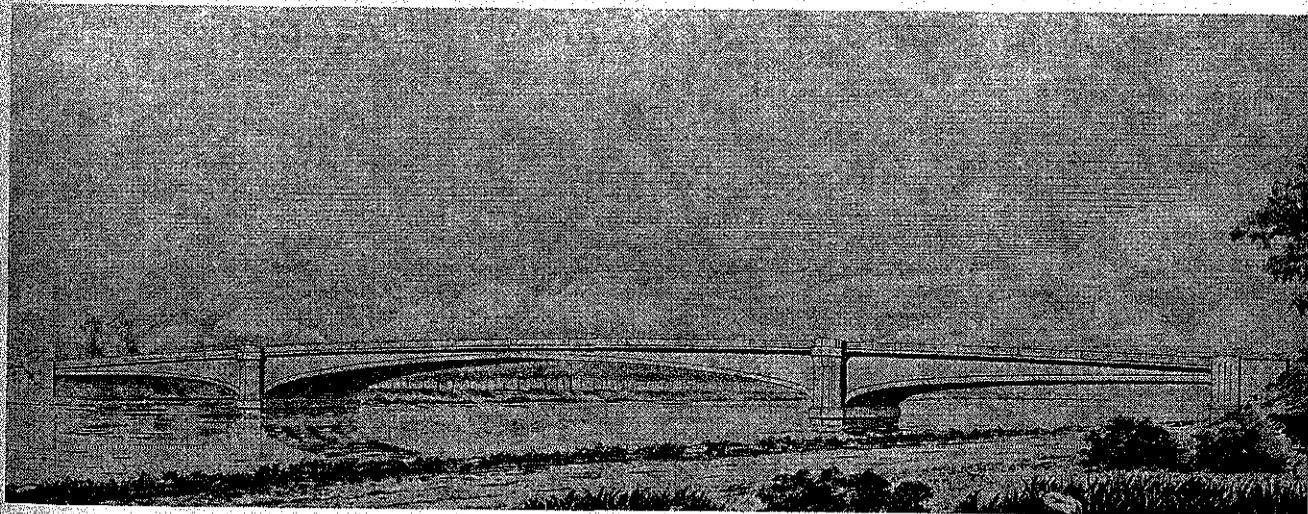


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

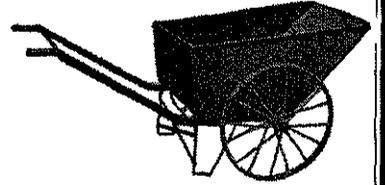
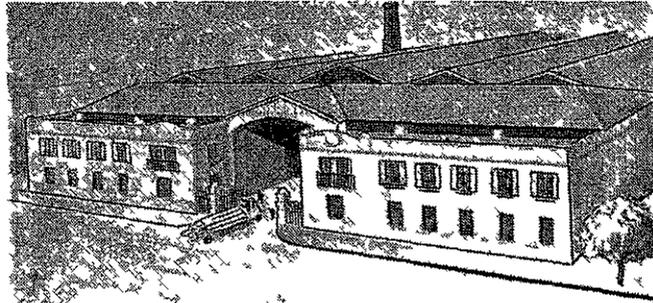
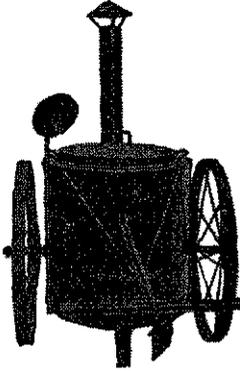
P.C.M.

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



MAQUETTE DU PONT JACQUES BOULLOCHE EN CONSTRUCTION SUR LA SEINE, A BEZONS

TOUT POUR LA ROUTE



Vue de notre usine de Nice St Roch

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* ====

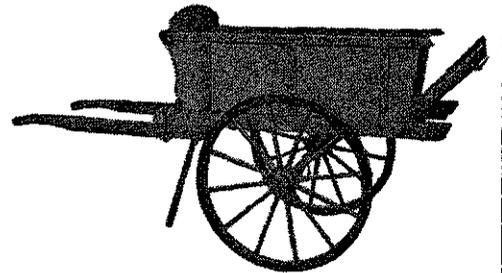
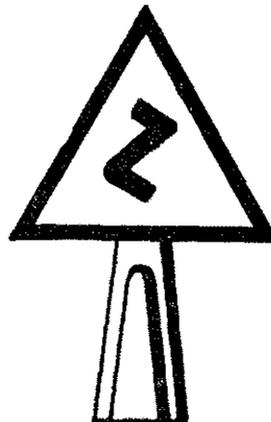
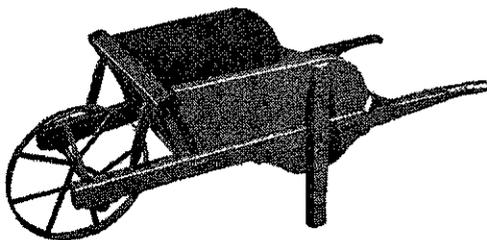
== *MATÉRIEL D'ENTRETIEN, OUTILLAGE* ==

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

Adresse Télégr SUREAU PALAIS INDUSTRIE NICE

R. C. NICE 47 469 B

Compte Cheques Postaux ·
MARSEILLE 203 25



ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS, DES CHAUSSEES ET DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL :
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
CITE DES SAUVAGES, PARIS

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

SOMMAIRE

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU 4 MAI 1945 :

Procès-verbal de l'Assemblée.....	2
Rapport moral du Président du P.C.M.....	3
Rapport financier du Trésorier du P.C.M.....	9

ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE DU 4 MAI 1947 :

Procès-verbal de l'Assemblée	12
Statuts et règlements modifiés par l'Assemblée.	13

PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. :

Séance du 2 mai 1947.....	20
Séance du 4 mai 1947.....	20
Séance du 5 mai 1947.....	21

PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES :

Séance du 2 mai 1947.....	22
Séance du 4 mai 1947.....	23

LA VISITE DE L'AERODROME D'ORLY ET DE L'AUTO-ROUTE DE L'OUEST.....	24
--	----

LA VISITE DU PORT DU HAVRE.....	24
---------------------------------	----

INAUGURATION DES TRAVAUX DE RECONSTRUCTION DU PONT JACQUES BOULLOCHE, A BEZONS	27
--	----

DINER DU P.C.M.....	31
---------------------	----

POSTE VACANT	39
---------------------	----

LISTE DES MEMBRES DE NOS CORPS....	39
------------------------------------	----

NAISSANCES, DECES	39
-----------------------------	----

PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1946-47 :	
Avis important	40



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE du Dimanche 4 Mai 1947

Procès-Verbal de l'Assemblée

Les Membres du P. C. M. se sont réunis en Assemblée Générale Ordinaire, le dimanche 4 mai 1947, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées à Paris, sous la Présidence de M. STAHL, Président de l'Association, assisté des Membres du Comité de la dite Association.

La séance est ouverte à 14 heures.

1°) REMERCIEMENTS.

Le Président propose à l'Assemblée de remercier M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports d'avoir accepté malgré les préoccupations particulières du moment, de présider effectivement l'inauguration des travaux du Pont JACQUES BOULLOCHE et le dîner de ce jour. Il invite d'autre part l'Assemblée à manifester sa reconnaissance aux organisateurs des diverses manifestations accompagnant l'Assemblée Générale ; MM. NETTER (Aérodrome d'Orly), VIELLIARD (Auto-route de l'Ouest), CALLET, COT, VASSEUR, DESCHENES (Port du Havre), BLOSSET (Ponts sur la Seine), COR et DELAYRE.

M. GENET propose à l'Assemblée de féliciter par ses applaudissements chaleureux M. STAHL, Président sortant, pour le dévouement qu'il a apporté à la défense des intérêts des camarades et pour l'action particulièrement efficace qu'il a menée à la tête du Comité pendant toute la durée de son mandat.

M. MICHEL propose à l'Assemblée de remercier M. le Ministre des Travaux Publics pour le récent décret portant réorganisation de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

Par de longs applaudissements, l'Assemblée approuve ces diverses propositions.

2°) TRANSFORMATION DE LA FORME JURIDIQUE DU P. C. M.

L'Assemblée décide de reporter à l'Assemblée Générale Extraordinaire la lecture du chapitre du rapport moral relatif à la transformation juridique du P. C. M. à la suite de la loi sur le statut de la fonction publique, ainsi que la discussion correspondante.

3°) RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT.

Le Président donne lecture avec la réserve précisée ci-dessus de son rapport moral sur le

fonctionnement de l'Association depuis la dernière Assemblée Générale Ordinaire. Le texte de ce rapport est annexé au présent procès-verbal.

M. STAHL invite les membres présent à formuler leurs observations sur le rapport moral qui vient d'être lu.

Le rôle rempli par le Comité du P. C. M. est approuvé sans observations. Au sujet de la question « traitements-rémunération », diverses observations et demandes d'explications sont présentées par de nombreux sociétaires notamment en ce qui concerne : les travaux et fonctions assurés pour le compte du M. R. U. et de l'Équipement Sportif ; les travaux de l'Air, le statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, les indemnités de fonctions et primes de rendement, les travaux effectués pour le compte des collectivités (annulation de la loi du 5 octobre 1941), la situation des Ingénieurs issus de l'examen professionnel.

Après explications fournies par le Président et la réserve précisée au § 2 du présent procès-verbal, le rapport moral est adopté à l'unanimité.

4°) RAPPORT FINANCIER DU TRÉSORIER.

M. COURBON, Trésorier du P. C. M. donne lecture de son rapport financier sur l'exercice 1945-1946. Ce rapport est annexé au présent procès-verbal.

La commission de vérification des comptes propose à l'Assemblée d'approuver ce rapport financier en formulant deux observations, visant la nécessité de faire rentrer rapidement les cotisations dues et d'augmenter les revenus de la publicité dans le Bulletin du P. C. M.

Sous le bénéfice de ces deux observations, le rapport financier est adopté à l'unanimité.

5°) RENOUVELLEMENT DU TIERS SORTANT DU COMITÉ.

Il est donné connaissance à l'Assemblée des résultats du dépouillement des élections pour le renouvellement du tiers sortant du Comité.

Pour les trois postes de Délégués Généraux à pourvoir, ont obtenu :

MM.

BRINGER, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Melun	133 voix
MORISSON, Ingénieur des Ponts et Chaussées en congé hors cadres à Paris	133 voix
CASSARD, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (cadre latéral) à Rouen	132 voix
LONG-DEPAQUIT, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Evreux	71 voix
COINTE, Ingénieur des Ponts et Chaussées en disponibilité à Paris.....	34 voix
DEUTSCH, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris	1 voix
DELAIGUE, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (cadre Latéral) à Lyon ..	1 voix

En conséquence, l'Assemblée déclare élus comme *Délégués Généraux* MM. BRINGER, MORISSON et CASSARD.

Par ailleurs, les Groupes de Paris, Lyon, Angers, Marseille, ont fait connaître qu'ils avaient élu comme *Délégués de Groupe* respectivement :

MM.

ARRIBEAUTE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Fontainebleau,
ROQUES Clément Ingénieur des Ponts et Chaussées à Grenoble,
LORIFERNE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Angers,
COUTEAUD, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Marseille.

Enfin les Groupes d'Amiens et de Bordeaux ont fait connaître qu'ils n'avaient pas encore procédé à l'élection des *Délégués de Groupe* devant remplacer MM. LEROY et RENOUX.

La séance est levée à 17 heures.

Pour le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
STAHL.

Rapport moral du Président du P. C. M.

ETAT DE L'ASSOCIATION.

Il y a un an, je notais que 1.298 d'entre nous faisaient partie du P. C. M. Au 1^{er} avril 1947, ce nombre était de 1.372, malgré quelques démissions de membres relativement âgés prenant peu part à nos travaux, mais qui ont été quelque peu effrayés par l'augmentation du taux de nos cotisations.

On enregistre ainsi en un an une augmentation de 74 dont 7 pour le corps des mines et 67 pour le corps des Ponts et Chaussées.

Chiffres modestes en valeur absolue, mais bien réconfortante en valeur relative, alors surtout que diverses tendances centrifuges nous laissaient craindre le contraire. Nous y voyons la marque du désir commun de rester groupés et c'est une indication dont nous croyons qu'il y aura lieu de se souvenir dans un instant.

ROLE DU P. C. M. ET MÉTHODE DE TRAVAIL.

L'an dernier nous vous faisons part de deux tendances. L'une restreignant l'action du P.C.M. à nos questions strictement de personnel ; l'autre l'étendant à tout ce qui touche, et au sens large, à la marche des services.

Vous avez opté pour la seconde.

En ce sens, votre Comité, les membres du bureau et moi-même avons été amenés à de nom-

breuses interventions. Notre bulletin, et particulièrement les procès-verbaux de nos séances, vous en ont tenu au courant. Je n'y reviendrai pas, sauf à vous parler dans quelques instants des points les plus importants.

Mais je vous redirai cette année encore ce que j'ai déjà dit l'année dernière, espérant que vos présidents successifs ne seront pas tenus de le reprendre chaque année.

Le P. C. M. n'est autre chose que la réunion de ses membres, il ne fait d'autre travail que celui que ses membres veulent bien faire. Si certains d'entre eux nous ont apporté une aide très efficace et fort appréciée, il en est encore beaucoup trop que ces questions laissent indifférents ; et nous faisons appel à la collaboration de tous.

Vous savez quelle a été notre formule, que je crois bonne : celle de la constitution d'équipes spécialisées ; le bulletin vous en a donné la liste, un prochain numéro la tiendra à jour. Entrez en contact nombreux avec leurs rapporteurs, et faites leur part de vos suggestions aussi précises et poussées aussi loin que possible.

TRAITEMENTS-RÉMUNÉRATION.

C'est un point où nous avons essayé d'être spécialement vigilants.

Ce n'était pas facile, car on peut bien parler sur ce point d'une véritable carence de l'autorité gouvernementale.

Pour faire valoir et pour justifier ses désirs, encore faut-il savoir à qui s'adresser.

Le gouvernement dont c'est la fonction, a jugé bon de créer une commission spéciale, la commission COYNE chargée de représenter des propositions générales de reclassement.

Rien là que de très normal : le gouvernement avait effectivement besoin d'avis.

Seulement, ce lui a été une position fort commode pour ne plus répondre et se borner à attendre d'être saisi de l'avis de la commission.

Celle-ci s'est réunie un grand nombre de fois, a procédé à de multiples enquêtes, auxquelles certains d'entre nous ont été appelés à collaborer. Mais de jour en jour, le résultat de ses travaux apparaissait comme plus lointain. Longtemps on leur a imposé comme terme le 1^{er} octobre 1946 ; à cette date, la commission n'avait pas conclu, et sans être au courant de l'état de ses travaux, on peut penser qu'elle n'avait pas su ou pas pu élaborer une doctrine.

C'est alors que les représentants du personnel à la commission se sont faits forts d'être capables de présenter un projet cohérent, qui ayant été discuté par avance au sein des différentes fédérations, aurait été susceptible d'aboutir assez vite.

Il faut croire — et nous n'en sommes pas étonnés — que les difficultés ont été aussi grandes, car à l'heure actuelle, je n'ai pas connaissance que l'on ait abouti : et si je suis bien informé, on ne paraît plus y travailler avec la même ardeur qu'il y a quelques mois.

En fait, c'est au point de vue du reclassement pur, une année entière perdue ; les seules mesures prises ayant été des mesures générales : majoration des traitements de 25 % au 1^{er} juillet 1946, allocations provisionnelles au 1^{er} janvier 1947 ; celles-ci devaient d'ailleurs, ne correspondre qu'à 5/7 des majorations prévues ; il est de fait que la dernière loi des finances n'a pas parlé des 2/7 restants.

Tout ceci, ne saurait nous donner satisfaction ; ce qui importe le plus, c'est le reclassement.

Et d'abord, toute mesure générale, comme celles qui ont été prises, accentue en fait notre déclassement : c'est qu'en effet, elles portent sur le traitement seul, et laissent de côté nos primes de rendement, dont un des buts — au moins aux yeux de l'administration — était précisément de pallier à la situation relative défavorisée de nos traitements. Nous n'avons pas manqué d'intervenir ; notre administration a reconnu le bien fondé de notre thèse — que

les majorations soient calculées sur le total traitement plus primes de rendement — et nous a promis d'intervenir auprès de l'administration des finances. Elle l'a fait, mais il y a intervention et intervention : nous sommes au regret de devoir dire que nous n'avons pas eu le sentiment qu'elle l'ait fait avec la vigueur qui aurait été nécessaire pour aboutir. La question est d'ailleurs toujours pendante, car je n'ai pas eu connaissance d'une réponse des finances.

Le problème de notre rémunération reste donc entier, bien que son acuité n'ait pas diminué, au contraire.

L'expérience a montré, en l'espèce, que l'on ne pouvait avoir une ligne de conduite unique, car on peut être appelé à tout moment à s'adapter à des circonstances qui nous sont extérieures.

Un premier moyen, serait de revenir au mode de faire antérieur, je veux dire à celui d'avant guerre. Il nous donnait satisfaction, et mieux, le pays en tirait profit : je ne crois pas que l'on puisse discuter de l'efficacité de nos services à cette époque, et ce serait fermer les yeux, que de ne pas la rattacher au mode de rémunération. Peut-être sera-t-il possible d'y revenir, ceci parce que le Ministère de l'Intérieur, étudiant la réforme des finances départementales et communales envisage la suppression de leur versements au fonds commun : la question peut entraîner l'abrogation, ou mieux la constatation de la nullité de la loi du 5 octobre 1941 (1). C'est une question délicate, sur laquelle des indications ont été données dans le numéro de septembre du bulletin.

Un deuxième moyen, c'est l'assimilation au secteur nationalisé. C'est un véritable scandale, de constater que l'Etat, recherchant des buts analogues, traite ses personnels de manières radicalement différentes suivant qu'il emploie pour satisfaire un besoin de service public, tel ou tel procédé, en vérité bien semblables. Seulement il faudra prendre garde qu'un scandale en durand, perd son caractère, pour devenir une tradition vénérable. Votre nouveau comité aura certainement à veiller sur ce point.

Enfin, et faute de mieux, il faut être prêt à entrer dans le jeu suivant des modalités pour lesquelles nous serions sans action, et cela dans l'hypothèse, d'un classement pur et simple dans des échelles toutes préparées. Là, nous entrons en compétition, avec les appétits, légitimes ou non, de presque toutes les catégories

(1) Loi du 5 octobre 1941, condition nécessaire mais non suffisante pour le retour au régime des honoraires.

de fonctionnaires. Nos arguments sont puissants : ils tiennent d'abord à notre sélection et à nos responsabilités ; ensuite au déclassement continu dont nous souffrons depuis des décades. La position que nous avons prise au cours de conversation d'ailleurs toutes officieuses, est de demander le classement des inspecteurs généraux hors catégorie, et de placer l'Ingénieur en chef, immédiatement en dessous des directeurs, le reste s'ensuivant. Il n'y a pas à se dissimuler les difficultés que nous aurons, à faire prévaloir ce point de vue.

ACTIVITÉ DE LA SECTION « MINES » DU P. C. M. EN 1946.

Le maintien des Directions des Mines, des Carburants, de l'Electricité et du Gaz et de la Sidérurgie au Ministère de la Production Industrielle a posé dès le début de 1946, la question du maintien des Ingénieurs des Mines au P.C.M. ou de la scission du P. C. M. en deux organisations distinctes réunissant l'une les Ingénieurs des Mines, l'autre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Les Ingénieurs des Mines se sont, en majorité ralliés à la première formule sous réserve de l'institution de 2 sections, dotées d'une large autonomie.

Cette mesure, justifiée par nos traditions, la sélection de nos corps et la communauté de certaines de leurs fonctions, a été rendue effective par la modification des statuts votée par l'Assemblée générale extraordinaire du 1^{er} juillet 1946.

Le Sous-Comité de la section « Mines » du P. C. M. qui se compose de 10 membres, dont six en activité de service, deux en non activité dont un retraité, un Ingénieur-élève, et un membre du Sous-Comité de la section « Ponts et Chaussées » faisant liaison, est entré en activité le 1^{er} juillet 1946.

Sur les 6 membres en activité de service, trois ont été choisis à Paris et trois en province, de manière à assurer une équitable représentation des services.

Les membres élus ont été : MM. DAUVERGNE, SAMUEL-LAJEUNESSE, FISCHESSE, BASEILHAC, BOUILLOT, DONTOT, LE BESNERAIS, LEPRINCE-RINGUET et DELAVENNE ; M. MACAREZ, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a été désigné comme représentant de la Section Ponts à la section Mines.

Le Sous-Comité de la Section a désigné respectivement MM. DAUVERGNE, SAMUEL-LAJEUNESSE et FISCHESSE comme président, vice-président et secrétaire.

Dès sa constitution, elle eut à s'occuper d'un

projet de réorganisation du Ministère, présenté par M. Marcel Paul. Ce projet portait création d'une direction de l'Energie, suppression des trois Directions des Mines, du Gaz et de l'Electricité, et des Carburants et substitution à ces trois Directions, de Services du même nom de la Direction de l'Energie. Il prévoyait la création ou le maintien de directions beaucoup moins importantes, telles que la Direction des Matériaux de Construction, la Direction du Bois et des Industries diverses, la Direction de l'Artisanat.

Il accordait enfin des pouvoirs exagérément développés à la Direction de la Coordination Industrielle, dépassant largement le rôle de coordination normalement imparti à cette direction horizontale et restreignant la compétence et les initiatives des Directions Techniques.

La Section « Mines » prit nettement position contre ce projet, qui ne tenait aucun compte de l'importance respective des directions et qui constituait un premier stade dans la réduction des attributions de nos Corps techniques. Elle entreprit à cet effet de nombreuses démarches qui aboutirent favorablement.

Le Groupe « Mines » du P. C. M. avait d'ailleurs, dès le 26 mars 1946, présenté au Ministre de la Production Industrielle, ses suggestions concrètes sur l'organisation du Ministère, à la suite du vote de la loi du 26 mars 1946 qui supprima les services régionaux d'un certain nombre de départements ministériels.

Ces suggestions prévoyaient essentiellement :

a) Les grandes Directions verticales (Mines, Electricité et Gaz, Carburants, Sidérurgie, Industries Chimiques, grosse construction mécanique) dont la tâche essentielle est d'assurer les ressources en matières premières de base (énergie comprise) et l'équipement rationnel des industries lourdes ;

b) Les organismes horizontaux de coordination des programmes, de préparation des questions générales (financières, juridiques, professionnelles) communes aux activités industrielles, et de contrôle général de la distribution et des organismes sous-répartiteurs ;

c) Le contrôle indispensable des nouveaux secteurs nationalisés ;

d) Les possibilités d'extension des attributions des Ingénieurs des Mines à la grande Industrie chimique et à l'Industrie de gros équipement ;

e) Le transfert des opérations de sous-répartition à des organismes professionnels ou locaux assortis de conseils ou contrôles administratifs.

L'activité de la Section « Mines » se porta également sur les questions suivantes :

1) Le développement des fonctions du Conseil Général des Mines qui devrait être le véritable conseil du Ministre dans le domaine de l'énergie et être consulté sur les questions importantes d'ordre technique, économique, social et professionnel avec institution de sections spécialisées à l'exemple du Conseil général des Ponts et Chaussées ;

2) La Réorganisation des limites des Arrondissements Minéralogiques ;

3) L'affectation de jeunes camarades à la recherche scientifique, en application de la loi du 24 août 1939 ;

4) La Réorganisation, sur le plan régional, des délégations du Ministère de la Production Industrielle, qui doivent être substituées aux délégations départementales actuelles.

La nécessité de procéder à des économies de personnel, l'impossibilité de trouver sur le plan départemental des fonctionnaires réunissant les qualités techniques suffisantes, ont conduit M. le Ministre de la Production Industrielle à envisager la suppression des délégués départementaux et la création de délégations régionales.

La Section des « Mines », consultée sur ce projet, a donné un avis favorable à la nomination des Ingénieurs de nos deux Corps, comme délégués généraux du Ministre de la Production Industrielle.

D'une manière générale, elle a défendu ce principe que les Ingénieurs des Mines doivent constituer l'armature technique du Ministère de la Production Industrielle pour les Industries de base et pour l'énergie, cette armature comprenant en outre, pour l'Électricité, le gaz et les carburants, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Enfin la Section « Mines » a suivi, à l'intérieur du P. C. M. et en accord complet avec celui-ci, les questions de reclassement, de traitement et d'indemnités.

Elle a commencé en fin d'année l'étude du projet de statut du Corps des Ingénieurs des Mines, dans le cadre tracé par la loi du 19 octobre 1946 portant statut général des fonctionnaires.

Nous tenons à remercier ici la Direction de l'Administration Générale du Ministère, la Direction des Mines et la Direction de la Fonction Publique qui ont fait appel pour l'étude de notre statut à notre active collaboration.

Les innovations les plus importantes du projet de statut sont :

— La substitution du grade d'Ingénieur Général à celui d'Inspecteur Général ;

— L'institution de classes nouvelles dans le grade d'Ingénieur ordinaire comportant des rémunérations recouvrant en grande partie

l'échelle des Ingénieurs en chef, de manière que les Ingénieurs ordinaires, retardés dans leur avancement en grade faute de postes disponibles d'Ingénieurs en Chef, puissent bénéficier d'avantages de rémunération sensiblement équivalents ;

— La suppression du congé hors cadres, qui n'est pas prévu dans le statut des fonctionnaires ; nous demandons qu'il y soit remédié par l'extension des possibilités de mise en disponibilité pour convenances personnelles ;

— La mise au point de ce projet est à peu près achevée.

QUESTIONS SYNDICALES.

Dans sa majorité, notre comité pensait qu'il n'y avait aucun intérêt à aborder ces questions.

Il n'a pas dépendu de lui qu'il en soit ainsi : l'an dernier nous avions à parler de la constitution récente d'un syndicat affilié à la C. G. T.

Cette année, nous avons eu à nous préoccuper des conséquences de la loi du 19 octobre 1946 sur la fonction publique.

Une note, que ses rédacteurs ont voulu très objective, a été adressée à chacun de vous, pour bien situer la question.

Vous vous rappelez que, certainement dans un tout autre but, et sans prévoir les conséquences de son intervention, M. René MAYER, qui est je crois bien président, en tout cas qui l'a été, d'une association analogue à la notre, déposait un amendement pour maintenir aux associations, le droit d'être consulté.

Tel que le texte était présenté, on aurait pu en douter ; l'amendement repoussé, la discussion n'est plus possible.

Il s'ensuit donc que, dans les différents comités prévus par la loi, nous n'avons plus vocation à nous faire entendre. Sans doute, pendant une certaine période au moins, pouvions nous espérer voir l'administration continuer à nous consulter, mais d'une part cela dépendait absolument des conditions d'ordre politique, et d'autre part, ces consultations sont tout autre chose qu'une représentation au sein d'organismes réglementaires.

La question se posait donc, et elle se posait sans que nous l'ayons nous même posée, c'est un point sur lequel j'insiste, de savoir si notre forme juridique était la plus appropriée à notre but.

N'était-il pas préférable de la constituer sous un autre statut : au lieu d'être association professionnelle régie par la loi de 1901, elle aurait été un syndicat régi par la loi de 1884.

Il se serait agi là d'une simple question de mots, nos habitudes, notre manière de tra-

vailler n'auraient été changées en rien, et surtout il n'était absolument pas question d'une affiliation à quelque organisme que ce soit ; affiliation qui aurait donné à la transformation un caractère absolument exclus.

Non sans avoir pris quelques contacts avec les milieux syndicaux (j'entends de ceux affiliés avec la C. G. T.) à qui cette transformation apparaissait à l'origine comme anodine — ce qu'elle aurait été réellement — votre comité décida à l'unanimité de vous proposer la transformation de l'Association en syndicat : je le répète, ce faisant, il n'y voyait autre chose qu'une question de mots.

Mais nous avons alors appris, que sans avoir dit revenir sur sa position première, car nous n'avons connu celle-ci que par des contacts très officieux qui ne l'engageait pas, le syndicat affilié à la C. G. T. nous faisait connaître qu'en cas de transformation, ses membres auraient à opter entre le syndicat général qui serait créé et le syndicat cégétiste.

Donner suite à notre projet, c'était sinon créer du moins consommer une scission.

Votre comité a cherché à maintenir par tous les moyens l'unité ; ce fut sa préoccupation la plus essentielle.

Une solution aurait été — c'est celle que le Comité aurait préférée — de superposer un P.C.M. sous une forme ou une autre, aux syndicats, que ceux-ci soient multiples ou uniques. On aurait fait une distinction des attributions ; ce qui aurait été questions générales de fonctions publiques, de services publics : le P. C. M. aurait laissé chaque syndicat traiter les questions à son gré. Par contre, il y a des questions qui n'intéressent strictement que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines : celles-ci, les syndicats les auraient laissées hors de leurs préoccupations et c'est le P. C. M. qui seul, mais en fait constitué en grande partie par les représentants des syndicats, aurait eu à en connaître.

Cette solution présentait deux inconvénients : d'abord la question ne se trouvait pas pour elle-même résolue, car elle supposait la transformation du P. C. M., sinon celui-ci n'aurait pas été représenté dans les comités légaux ; ensuite, l'expérience a montré, et montre encore, qu'en fait, sinon dans des déclarations très générales, les syndicats n'accepteraient pas, même dans les questions très particulières à nos corps, de ne pas prendre la parole en leur propre nom.

C'est donc une solution qui n'a pas été poursuivie.

Restait la solution de ne rien faire et de maintenir le statu quo : on y voyait a priori

l'avantage majeur de ne pas consommer une scission. En fait, il n'en est rien : il est des syndicalistes de diverses obédiences ; tant que le P. C. M. restait ce qu'il était, certains, enclins à se grouper au sein d'autres centrales, ne donnaient pas suite à leur tendance. Si demain, le P. C. M. n'a plus droit à la parole, ces camarades useront de leur liberté, et nous nous trouverons en présence d'une scission plus prononcée. Le cas était d'ailleurs le plus net pour les Ingénieurs des Mines, puisque pour eux et alors qu'il n'existe pas de syndicat, la transformation du P. C. M. n'a pas le même caractère que pour les Ingénieurs des Ponts.

Votre comité a passé de longues séances à discuter toutes ces questions, nous avons remis plusieurs fois la convocation de l'Assemblée Générale d'aujourd'hui qui, statutairement, aurait dû se tenir en janvier.

En définitive, il s'est prononcé pour la transformation du P. C. M. en syndicat général, donnant à cette transformation un sens purement verbal, excluant par cela même, toute affiliation.

Ce que votre comité aurait voulu, et il n'en désespère pas encore, c'était de maintenir autant que possible notre unité.

Aussi et sur la proposition même de ceux qui avaient soutenu l'autre thèse, a-t-il été unanime sur un point : à savoir que votre comité qui, par ailleurs, vous a envoyé une note aussi objective que possible, avait à vous proposer la transformation du P. C. M. en syndicat général.

Il considère que cette solution est la meilleure, et quelle sera d'autant meilleure quelle aura été adoptée par une majorité aussi large que possible : aussi en son nom et en mon nom, je vous engage à répondre oui au référendum qui vous a été soumis et que dans un instant nous allons dénombrer.

STATUT DES FONCTIONNAIRES.

En application de la loi du 19 octobre 1946, portant Statut Général des Fonctionnaires, la Direction de la Fonction Publique a mis à l'étude les statuts particuliers relatifs aux différents Corps d'Ingénieurs de l'Etat.

L'étude de ces projets de statuts a été faite par l'Equipe « Organisation » présidée par M. le Président LIPMANN et complétée par un certain nombre de Camarades appartenant aux autres équipes en raison de l'importance et de la généralité des problèmes soulevés.

Une lettre va être adressée à M. le Ministre des Travaux Publics précisant la position du « P. C. M. ».

Dans cette lettre, nous confirmons à nouveau

notre désir d'obtenir des rémunérations comparables à celles des Ingénieurs de l'industrie privée et des services nationalisés.

Nous demandons également l'application intégrale de l'article 51 du Statut des Fonctionnaires qui permet d'accorder aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées, jusqu'alors défavorisés du point de vue de l'avancement, une situation comparable, à âge égal, à celle des Ingénieurs des autres Corps de l'Etat.

L'élaboration du projet de statut pose également un certain nombre d'autres problèmes :

— Définition des attributions du Corps des Ponts et Chaussées dans les différents ministères ;

— Recrutement par les Ingénieurs des Travaux ;

— Création d'un grade d'Ingénieur Général qui ne comprendrait pas uniquement les Inspecteurs Généraux ;

— Fixation du nombre d'Ingénieurs Généraux et d'Ingénieurs en Chef ;

— Dérogation à l'article 118 du Statut Général permettant d'augmenter la durée de la mise en disponibilité.

ELECTRICITÉ.

Notre préoccupation fondamentale en cette matière demeure l'organisation nouvelle du Contrôle, compte tenu de la création d'Electricité de France. Mais il est apparu qu'il serait vain de chercher à définir cette organisation aussi longtemps qu'*Electricité de France* n'aurait pas achevé la mise en place de ses propres services, notamment celui si essentiel de la Distribution pour lequel l'article 21 de la loi du 8 avril 1946 lui laisse toute initiative. A l'heure actuelle rien de définitif n'est fait dans ce domaine, mais nous croyons savoir que très prochainement seront définis, dans le cadre de l'organisation provisoire actuelle, des éléments susceptibles de servir de base à l'organisation définitive. Il appartiendra alors au Comité de suivre de très près cette question, en liaison avec la Direction de l'Electricité et du Gaz, au double point de vue de l'organisation de la consultation de collectivités expressément prévue par l'article 21 précité et de l'organisation nouvelle du Contrôle.

En attendant, l'action du Comité s'est portée sur la création des Syndicats intercommunaux départementaux d'Electricité qui, prévus par la loi, semblent devoir être la formule de demain. Conformément aux résultats de la consultation organisée sur ce point, un accord a été conclu entre le P. C. M. et la Fédération des Collectivités concédantes et Régies dont les termes

ont été publiés dans les n° de mars et avril 1947 du Bulletin. Notre Comité espère qu'un large esprit de compréhension et de confiance mutuelles facilitera l'application de cet accord, qui sert à la fois l'intérêt général et l'intérêt du Corps des Ponts et Chaussées.

MÉTHODES.

Au point de vue méthodes de travail du Service des Ponts et Chaussées, des propositions concrètes ont été remises au Ministre dès le mois de juin 1946. Ces propositions, vous en avez eu connaissance, puisque le rapport de l'Equipe des Méthodes a été publié in extenso dans notre bulletin. J'en rappelle simplement l'esprit : recherche d'améliorations effectives dans le cadre de l'organisation qui a fait ses preuves en maintes circonstances, organisation dont la grande souplesse est un des éléments primordiaux, ce qui exclut, à notre avis, toute codification rigide. Nous attachant aussi bien aux petites questions qu'aux grandes, mais surtout à celles qui nous ont paru susceptibles d'un aboutissement rapide, nous avons remis au Ministre des propositions précises allant de détails aussi modestes que la circulation des documents jusqu'à des réformes aussi délicates et difficiles que celles de nos règles comptables et du classement de nos archives.

Ces propositions ont été examinées par le Conseil Général des Ponts et Chaussées et je suis heureux de vous annoncer qu'il en a retenu presque toutes les conclusions. Quelques unes des réformes demandées sont déjà décidées, c'est le cas par exemple pour la circulation des documents. Vous pouvez espérer recevoir bientôt les instructions ministérielles en un nombre d'exemplaires suffisant pour les diffuser à tous les intéressés sans avoir à en faire reproduire de nombreuses copies. Si cette réforme, modeste mais d'une efficacité certaine, n'est pas encore effectivement entrée en application c'est, nous dit-on, parce que des modifications préliminaires sont à apporter à l'Atelier d'Impression du Ministère. Souhaitons que ce soit rapidement fait, car c'était bien là un des points où nous pensions que l'on pouvait « aboutir vite ». Quant à nos autres propositions, des Commissions d'Etude sont en train de se constituer pour en préciser les modalités pratiques d'application. Ce sera le cas par exemple pour la comptabilité, le classement des archives, les codifications demandées, la révision du fascicule des clauses usuelles, etc...

Cela met en évidence tout ce qu'une étroite coopération de notre Association avec l'Administration Supérieure peut avoir de fructueux

pour nous tous et dans l'Intérêt Général et doit nous inciter à poursuivre dans le sens où nous nous sommes engagés. C'est ce que nous souhaitons faire. Notre Equipe des Méthodes se penche maintenant sur les problèmes de comptabilité en essayant de faire une synthèse des études en cours dans divers services et tout spécialement des très intéressantes tentatives de nos camarades BAUDET en Saône-et-Loire et PREM-

PAIN en Seine-Inférieure. Il est hautement désirable que tous les camarades qui ont des observations *et surtout des suggestions* à faire n'hésitent pas à nous en saisir et à participer s'ils le peuvent à nos travaux.

Le Président,

STAHL.

Rapport financier du Trésorier du P. C. M.

Messieurs,
Conformément à l'article 20 des statuts de notre Association, nous avons l'honneur de

soumettre à votre approbation les comptes de l'année sociale écoulée arrêtée au 31 octobre 1946 (soit du 1^{er} novembre 1945 au 31 octobre 1946).

I. — ADHÉSIONS.

La situation numérique des Sociétaires s'établit comme suit :	P.C.	Mines	Ensemble
Membres Bienfaiteurs	2	0	2
Membres Perpétuels	157	27	184
Membres Annuels	<u>1.031</u>	<u>155</u>	<u>1.186</u>
Totaux	1.190	182	1.372

L'effectif des sociétaires est en augmentation de 74 unités sur celui de l'année précédente ; cette augmentation est due surtout à la propagande faite auprès des Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées ; il est regrettable que pareille propagande n'ait pas été faite auprès des Ingénieurs-Elèves des Mines, dont la plupart ignorent même l'existence du P. C. M. Il y a là une lacune à combler par la désignation d'un délégué actif représentant les Ingénieurs-Elèves des Mines au Comité du P. C. M.

Par ailleurs, l'effectif des Ingénieurs non Sociétaires n'est plus que de 76 unités, en raison, d'une part, de la révision des listes établies sur la loi de documents datant d'avant-guerre, sur lesquelles figuraient de nombreux camarades aujourd'hui disparus, d'autre part, de l'acceptation de payer les cotisations demandées aux non-Sociétaires.

II. — RECETTES ET DÉPENSES COURANTES DE L'EXERCICE.

Les dépenses se sont élevées à la somme de 551.201 francs, se décomposant ainsi :

— Frais généraux d'administration	106.409
— Cotisation au Congrès Technique International	2.000
— Publication du Bulletin	439.445
— Tirages à part sur le Bulletin	2.800
— Divers (droit de garde, commission, etc)	<u>547</u>
Total des dépenses	551.201

Les recettes se sont élevées à la somme de 511.606 francs, se décomposant ainsi :

Cotisations annuelles :	
— de l'exercice	241.360
— arriérées	<u>173.983</u>
	415.343
Recettes de publicité du Bulletin	91.766
Intérêts des valeurs mobilières	<u>4.497</u>
Total des recettes	511.606

Les dépenses présentent un excédent de 39.595 francs, savoir :

Dépenses	551.201
Recettes	511.606
	<hr/>
Excédent des dépenses	39.595

III. — VALEURS EN PORTEFEUILLE.

Votre portefeuille comprend les valeurs suivantes, déposées en Banque, et dont la valeur en Bourse était de 115.572 francs au 31 octobre 1946 :

— 165 fr. de rente 3 % amortissable à 90,25.....	4.963,75
— 910 fr. de rente 3 1/2 % 1942 à 93,35	24.271,00
— 500 fr. de rente 5 % 1920 à 137	13.700,00
— 120 fr. de rente 3 % perpétuelle à 91,70	3.668,00
— 3 Obligations Chemins de fer du Bourbonnais à 384	1.152,00
— 7 Obligations Chemins de fer de l'Est 4 % 1921 à 781	5.467,00
— 6 Obligations Ouest 2 1/2 % à 393	2.358,00
— 2 Obligations P. O. 2 1/2 % 1895 à 398	796,00
— 9 Obligations Chemins de fer Indochine Yunnan 3 % à 333	2.997,00
— 4 Obligations Chemins de fer du Bourbonnais 3 % à 384	1.536,00
— 5 Obligations Chemins de fer P. L. M. 3 % à 392	1.960,00
— 7 Obligations Chemins de fer Djibouti 3 1/2 % à 240	1.680,00
— 7 Obligations Communales 3 % 1891 à 293.....	2.051,00
10.000 fr. capital obligation Trésor 4 1/2 % 1933 à 1271	12.710,00
500 fr. de rente 5 % 1920 à 137	13.700,00
750 fr. de rente 3 % 1942 à 90,25	22.562,50
	<hr/>
Total	115.572,25

En outre, 1327 fr. 50 de rente 4 1/2 % 1932 A et 85 fr. de rente 4 % 1918, en cours de conversion, étaient toujours entre les mains des Domaines à la clôture de l'Exercice. La valeur d'achat de ces titres était de 31.625 fr.

La valeur du portefeuille au 31 octobre 1946 était de 147.197 francs contre 174.224 francs l'année précédente, soit une diminution de 27.027 francs.

Aucun achat n'a été effectué au cours de l'Exercice ; par contre, nous avons eu le remboursement de :

15 frs de rente 3 % amortissable.....	488,20
1 Obligation comunale 3 % 1891	362,60
	<hr/>
Total des titres remboursés	850,80

IV. — FONDS DE L'ASSOCIATION.

Aux termes des articles 24 et 25 des Statuts, les fonds de l'Association se divisent en deux :

— A) *Le fonds social*, constitué par le versement des cotisations rédimées ; l'Assemblée Générale peut seule autoriser le Comité à disposer du fonds social ; les revenus de ce fonds sont affectés aux dépenses courantes ;

— B) *Le fonds de réserve*, constitué par le versement des excédents de recettes des Exercices antérieurs ; l'Assemblée Générale peut décider le versement d'une partie de ce fonds au fonds social.

— A) *Fonds social*. Aucune cotisation rédimée n'a été reçue, une Assemblée Générale ayant décidé, en raison de la valeur instable du franc, de ne plus admettre de Membre Perpétuel jusqu'à décision contraire d'une Assemblée Générale ultérieure. En approuvant le rapport financier de l'exercice 1944-1945, l'Assemblée Générale de 1946 a donné mandat au Comité d'établir, lorsque la monnaie sera stabilisée, le taux de la cotisation des Sociétaires Perpétuels dans la proportion du relèvement des cotisations annuelles ; nous pensons qu'il n'est pas encore opportun de fixer le taux de rachat des cotisations annuelles. Le fonds social reste donc fixé à la somme de 148.050 francs, comme à la fin de l'Exercice précédent.

— B) <i>Fonds de réserve</i> . Le fonds de réserve au 1 ^{er} novembre 1945 s'élevait à.....	92.423
Il est à diminuer de l'excédent des dépenses de l'exercice	39.595
Et de la perte de valeur du portefeuille	27.027
	<hr/>
soit de	66.622
	<hr/>
	25.801

Il est à majorer de la valeur de remboursement des titres, soit de 851
 Son montant s'élève donc à 26.652
 La diminution du fonds de réserve au cours de l'Exercice est ainsi de 65. 771 francs.

V. — BILAN.

Actif :

Portefeuille	147.197
Compte Chèques Postaux	10.074
Banque	17.431
 Balance	 <u>174.702</u>

Passif :

Fonds social au 31 octobre 1946.....	148.050
Fonds de réserve au 31 octobre 1946.....	26.652
 Balance	 <u>174.702</u>

Tel est le résumé des comptes que le Comité a l'honneur de soumettre à votre approbation.

*
**

Nous tenons en outre à vous informer de la situation de votre Trésorerie au 1^{er} avril 1947, et des prévisions concernant l'Exercice en cours.

Il restait à encaisser pour cotisations arriérées des Exercices antérieurs 190.703 francs ; il n'a pu être encaissé que 68.605 francs ; il reste ainsi à recouvrer 122.098 francs au titre des Exercices 1944-1945 et 1945-1946.

Conformément aux Statuts, votre Comité a relevé provisoirement de 25 % le taux des cotisations pour l'Exercice 1946-1947, en attendant que la revalorisation des traitements permette de fixer définitivement ce taux ; celui-ci, tel qu'il est actuellement fixé, devrait produire une recette de 375.000 francs environ ; or, au 1^{er} avril 1947, il n'était rentré que 129.492 francs, au titre des cotisations de l'Exercice 1946-1947. Il reste donc 245.500 francs environ à recouvrer au titre de cet exercice, soit avec les exercices antérieurs : 365.000 francs environ.

Nous avons en caisse au 1^{er} avril 1947 une somme de 36.903 francs.

Les dépenses à prévoir d'ici la fin de l'Exercice, compte tenu de ce que les frais généraux d'administration ont augmenté sensiblement, du fait surtout du relèvement des tarifs postaux, et de ce que le relèvement des tarifs de publicité va seulement se faire sentir sur le prix de revient du Bulletin, sont les suivantes :

5 Bulletins à 45.000 francs	225.000
7 mois de frais généraux à 15.000 francs	105.000
Souscription en vue de la remise d'une épée au Professeur Jean BECQUEREL	10.000
Déficit des Manifestations de l'Assemblée Générale	15.000
 Soit un total de.....	 355.000
 En admettant une recette de publicité de	 80.000
 Il restera à régler une somme de	 <u>275.000</u>

En admettant un déchet de 25 % environ, soit de 90.000 francs sur les 365.00 francs de cotisations à recouvrer — et l'expérience montre que ce déchet peut atteindre 30 % — nous arriverons juste à équilibrer nos recettes et nos dépenses au prix de difficultés certaines de trésorerie.

Ces prévisions cependant optimistes, la diminution du fonds de réserve au cours de l'Exercice écoulé, la diminution des valeurs du portefeuille en Bourse depuis le 31 octobre 1946 du fait de la conversion des rentes et de la baisse des valeurs en Bourse, nous incitent à conclure qu'il est nécessaire d'augmenter pour cet Exer-

cice même le taux des cotisations actuellement fixé provisoirement aux 5/4 de celui de l'Exercice précédent. En tenant compte du montant moyen de l'indemnité provisionnelle perçue depuis le 1^{er} janvier 1947, nous pensons que la cotisation de l'Exercice 1946-1947 devrait être les 3/2 de celle de l'Exercice 1945-1946.

Nous terminons en faisant un très pressant appel pour que tous les Sociétaires se mettent au plus tôt en règle avec la Caisse du P. C. M.

Le Trésorier,

J. COURBON.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE du Dimanche 4 Mai 1947

Procès-Verbal de l'Assemblée

Les Membres du P. C. M. se sont réunis en Assemblée Générale Extraordinaire, le dimanche 4 mai 1947, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président de l'Association, assisté des Membres du Comité de ladite Association.

La séance est ouverte à 17 heures 10.

L'ordre du jour comporte les questions suivantes :

— Modifications des statuts reportant du 1^{er} novembre au 1^{er} janvier le commencement de l'année sociale et permettant la rééligibilité des membres sortants du Comité ;

— Conséquences de la loi portant statut de la fonction publique sur la forme juridique du P. C. M.

Le Président rappelle le texte de l'article 21 des statuts, stipulant notamment que :

— Les Assemblées Générales Extraordinaires peuvent seules délibérer sur des propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association ;

— Elles ne peuvent le faire valablement que si le tiers au moins des membres inscrits est présent ou représenté ;

— Elles statuent sur ces objets à la majorité des deux tiers des membres présents.

Il constate que l'Association comprenant 1372 Sociétaires et le nombre des Sociétaires présents ou représentés étant de 612, l'Assemblée peut valablement délibérer sur les questions qui lui sont soumises et que la majorité nécessaire pour statuer est de 408 voix.

1°) COMMENCEMENT DE L'ANNÉE SOCIALE.

L'article 26 des Statuts dispose que l'année sociale commence le 1^{er} novembre ; il y a ainsi un décalage avec le début de l'année civile, qui donne lieu à des confusions et difficultés et qu'il convient de faire disparaître en reportant le début de l'année sociale du 1^{er} novembre au 1^{er} janvier. L'Exercice 1946-1947 en cours serait exceptionnellement prolongé de deux mois, la cotisation correspondant à cet Exercice étant majorée en conséquence de deux douzièmes.

L'Assemblée approuve cette proposition à l'unanimité.

2°) RÉÉLIGIBILITÉ DES MEMBRES SORTANT DU COMITÉ.

L'article 10 des statuts stipule que les membres sortant du Comité ne sont pas immédiatement rééligibles, (il est rappelé que ces membres sont élus pour trois ans et renouvelés par tiers tous les ans). Or, l'expérience montre que cette disposition empêche d'assurer de façon suffisante la continuité de l'action du Comité. Celui-ci propose de modifier l'article 10 susvisé en stipulant que les membres du Comité ne sont immédiatement rééligibles qu'une fois : cette disposition permettrait de maintenir facultativement, les membres du Comité en fonctions pendant six ans.

L'Assemblée approuve cette proposition à l'unanimité.

3°) TRANSFORMATION DE LA FORME JURIDIQUE DU P. C. M.

Ainsi qu'il en a été décidé par l'Assemblée Générale Ordinaire, M. le Président donne lecture de la partie de son rapport moral relative aux conséquences de la loi du 19 octobre 1946 portant statut de la fonction publique sur la forme juridique du P. C. M. Une note a d'ailleurs été diffusé par le Comité pour renseigner tous les membres du Comité sur cette importante question. Il rappelle que le Comité, après un long examen, a finalement décidé de proposer à l'Assemblée la transformation du P. C. M. — Association Professionnelle — en un Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, qui ne serait affilié à aucune Centrale Syndicale. Il ouvre les débats sur cette proposition.

Au cours de la longue discussion qui s'engage alors, de nombreuses considérations sont développées par divers Camarades, notamment sur les points suivants :

— nécessité de la transformation en Syndicat pour que nos Corps puissent être valablement représentés dans les Comités prévus par le Statut de la Fonction Publique ;

— nécessité, pour les Ingénieurs des cadres supérieurs appelés à arbitrer des conflits du travail, de conserver une indépendance syndicale complète, pour garantir leur impartialité ;

— désir de maintenir malgré tout, en cas de création d'un Syndicat Général indépendant (duquel resteront volontairement à l'écart un certain nombre de Camarades) une Association groupant tous les Camarades ;

— difficultés et caractère aléatoire du fonctionnement d'une Association unique en liaison avec 4 Syndicats (C.G.T. — C.F.T.C. — C.G.C. — Indépendant), déjà attestés par certains précédents ;

— opportunité d'attendre, avant de prendre une décision, la parution du Règlement d'Administration Publique devant fixer les conditions de fonctionnement des Comités prévus par la loi du 19 octobre 1946 ;

— inopportunité de la transformation immédiate devant la position prise par les autres Corps de fonctionnaires ;

— nécessité de la création d'un Syndicat libre, mais sans dissoudre le P. C. M. ;

— caractère suspect d'un Syndicat libre, malgré l'intention qui aura présidé à sa formation.

Par ailleurs, une longue controverse oppose certains membres de l'Assemblée aux membres du Syndicat National des Ponts et Chaussées affiliés à la C.G.T., au sujet de la position prise par ce Syndicat sur cette question. Il est notamment signalé à cet égard que les autres confé-

dérations (C.G.C. — C.F.T.C.) ne seraient aucunement opposées à la double appartenance. Les représentants du Bureau du Syndicat National précisent que leur position ne résulte pas de directives de la C.G.T., qu'ils n'ont d'ailleurs jamais eu l'intention d'interdire aux membres de leur Syndicat d'adhérer également à l'éventuel Syndicat Général indépendant, mais qu'une telle adhésion pour des raisons de doctrine, ne leur paraissait pas concevable.

Diverses motions sont alors déposées sur le Bureau de l'Assemblée, et, après discussion sur les questions précises à poser à l'Assemblée, il est décidé de s'en tenir à la question initialement posée : Y a-t-il lieu de transformer l'Association du P. C. M. en Syndicat indépendant ?

Il est procédé au vote, dont le dépouillement donne le résultat suivant :

OUI 334 voix — NON 278 voix.

M. le Président constate que la majorité statutaire de 408 voix n'est pas atteinte et déclare qu'en conséquence l'Assemblée n'a pas décidé la transformation du P. C. M. en Syndicat indépendant.

La séance est levée à 19 h. 35.

Pour le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
STAHL.

STATUTS

modifiés par l'Assemblée Générale extraordinaire du 4 Mai 1947

TITRE PREMIER

Association. — Son objet

ARTICLE PREMIER. — Le siège de l'Association est fixé à Paris, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères. Il pourra être transféré par décision du Comité.

ART. 2. — L'Association prend le titre de : *Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines*. Elle sera rendue publique conformément à l'article 5 de la loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association.

ART. 3. — Le but de l'Association est de :

1°) Défendre les intérêts moraux et matériels des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines ;

2°) Se tenir au courant des questions intéressant les services des Ponts et Chaussées et des Mines et intervenir, s'il y a lieu, pour le bien de ces services ;

3°) Entretenir des relations entre ses membres, notamment par le moyen de réunions, de voyages et de publications.

ART. 4. — L'Association comprend deux Sections, l'une groupant les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, l'autre les Ingénieurs des Mines, chacune d'elle étant chargée plus spécialement des questions propres à son Corps.

TITRE II

Comité d'Administration

ART. 5. — Un Comité représente et administre l'Association. Il est constitué par la réunion des membres de deux sous-comités, l'un pour la section des Ponts et Chaussées, l'autre pour la section des Mines.

ART. 6. — Le sous-comité de la section Ponts et Chaussées est composé de 29 membres, dont 28 du Corps des Ponts et Chaussées, comprenant

10 délégués généraux, 17 délégués de groupe, un ingénieur-élève, plus un membre du sous-comité de la section Mines. Sur les 10 délégués généraux, 4 au moins résident à Paris. Ces 10 délégués généraux doivent comprendre 2 au moins et au plus 3 membres non en activité de service dont un retraité.

Les délégués généraux sont élus par l'Assemblée des membres de l'Association appartenant au Corps des Ponts et Chaussées réunis lors de l'Assemblée générale ordinaire de l'Association.

Les délégués de groupe sont élus par les membres de l'Association appartenant au Corps des Ponts et Chaussées réunis en groupes constitués dans les conditions fixées par le règlement intérieur.

Le délégué des ingénieurs-élèves est élu par l'ensemble des ingénieurs-élèves des Ponts et Chaussées.

Le membre du sous-comité de la Section Mines sera désigné chaque année par ce sous-comité.

ART. 7.— Le sous-comité de la Section Mines est composé de 10 membres, dont 9 du Corps des Mines, comprenant 6 membres en activité de service, un ingénieur-élève, 2 membres non en activité de service dont 1 retraité, plus 1 membre du sous-comité Ponts et Chaussées.

Exception faite de l'ingénieur-élève, qui est élu par l'ensemble des ingénieurs-élèves des Mines et du membre du sous-comité de la Section Ponts et Chaussées désigné chaque année par ce sous-comité, les membres du sous-comité de la section Mines sont élus par l'ensemble des membres de l'Association appartenant au Corps des Mines, réunis en Assemblée générale de l'Association.

ART. 8. — Hors l'opposition du membre de la section Mines faisant partie du sous-comité de la section Ponts et Chaussées, ce dernier sous-comité peut, en cas d'urgence, engager valablement l'Association pour les questions qui sont déclarées propres au Corps des Ponts et Chaussées.

Réciproquement, hors l'opposition du membre de la section Ponts et Chaussées faisant partie du sous-comité de la section Mines, ce dernier sous-comité peut, en cas d'urgence, engager valablement l'Association pour les questions qui sont déclarées propres au Corps des Mines.

ART. 9. — Dans le dépouillement des scrutins, les résultats des votes en opposition avec les dispositions ci-dessus ne seront pas comptés.

Si la contradiction résulte d'un trop grand nombre de noms d'une même catégorie sur un même bulletin, les premiers noms, limités au nombre voulu, seront seuls retenus.

ART. 10. — Exception faite pour les délégués

des ingénieurs-élèves, élus pour un an, les membres des deux sous-comités sont élus pour trois ans et renouvelés par tiers tous les ans.

En vue de ce renouvellement, les membres des deux sous-comités, non compris les délégués des ingénieurs-élèves et les délégués de chaque sous-comité dans l'autre sous-comité, sont répartis de la façon suivante :

Sous-comité Ponts et Chaussées : le premier et le deuxième tiers comprendront chacun 3 délégués généraux et 6 délégués de groupe, le troisième tiers comprendra 4 délégués généraux et 5 délégués de groupe ;

Sous-comité Mines : chaque tiers comprendra 2 membres en activité de service, le deuxième et troisième tiers comprendront en plus un membre non en activité de service.

Les membres sortant ne sont immédiatement rééligibles qu'une fois.

Il est procédé chaque année, en même temps qu'au remplacement du tiers sortant, à celui des membres démissionnaires ou décédés, ainsi que de ceux qui seraient atteints, par suite d'un changement de situation, par l'une des incompatibilités stipulées à l'article 6 ci-dessus ou au Règlement intérieur. Les membres ainsi nommés ne restent en fonctions que jusqu'à l'expiration des pouvoirs des membres qu'ils remplacent.

Dans le cas où aucun des membres du Comité ne pourrait assurer le fonctionnement d'un service de l'Association qui ne doit pas être interrompu, le Comité a la faculté de s'adjoindre un membre nouveau jusqu'à la prochaine Assemblée générale.

ART. 11. — Les membres du Comité (exception faite pour les ingénieurs-élèves) doivent faire partie de l'Association depuis trois ans au moins au 1^{er} janvier précédant les élections.

ART. 12. — Chaque sous-comité de section désigne parmi ses membres :

— un président,

— un vice-président pour le sous-comité Mines, deux vice-présidents pour le sous-comité Ponts et Chaussées,

— un secrétaire.

ART. 13. — Le Comité désigne parmi ses membres un bureau composé de :

— un président,

— trois vice-présidents,

— un secrétaire,

— un secrétaire-adjoint,

— un trésorier.

Le président du Comité est l'un des deux présidents de sous-comité. L'un des vice-présidents du Comité est l'autre président de sous-comité. Le secrétaire et le secrétaire-adjoint sont les secrétaires des deux sous-comités.

ART. 14. — Les décisions du Comité sont prises à la majorité des voix des membres présents et des membres de ce Comité qui, n'ayant pu assister à la réunion, ont délégué leurs voix à d'autres membres du Comité, sauf la dérogation stipulée à l'article 29.

Un membre du Comité ne peut disposer de plus de trois voix, y compris la sienne. En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

Une décision relative à une question concernant les deux Corps ne peut être prise si l'une des deux sections s'y oppose.

Les frais réels de transport en chemin de fer en France des membres du Comité sont à la charge de l'Association.

ART. 15. — Le Comité détermine, à charge de ratification par l'Assemblée générale, les conditions d'administration intérieure et tous les détails propres à assurer l'exécution des statuts.

Il délègue certains de ses pouvoirs aux sous-comités de section, pour les questions concernant exclusivement les membres de l'une ou l'autre de ses sections.

Il peut charger certains de ses membres de l'organisation des réunions et de la préparation des publications.

ART. 16. — Le Comité délègue, avec les pouvoirs nécessaires, ceux de ses membres qui doivent le représenter pour l'accomplissement des actes de la vie civile prévus par l'article 6 de la loi du 1^{er} juillet 1901.

ART. 17. — Le Comité porte chaque année à la connaissance de tous les ingénieurs faisant ou ne faisant pas partie de l'Association, le compte-rendu des Assemblées générales, les statuts de l'Association et la liste de ses membres.

TITRE III

Assemblées générales

ART. 18. — Il y a chaque année, une Assemblée générale ordinaire et, s'il y a lieu, des Assemblées générales extraordinaires ; ces dernières sont convoquées par le Comité soit sur son initiative, soit sur une demande adressée au président et signée de vingt-cinq membres de l'Association.

ART. 19. — Sauf les exceptions prévues aux présents statuts, l'Assemblée générale ordinaire et les Assemblées générales extraordinaires statuent à la majorité des voix de membres présents ou représentés sur les questions qui leur sont soumises. Toutefois, une décision relative à une question concernant les deux Corps ne

peut être prise si la majorité des membres de l'un des Corps présents ou représentés à l'Assemblée générale s'y oppose.

Les délégations données par les membres de l'Association absents doivent être déposées au lieu où se réunit l'Assemblée générale une demi-heure avant l'ouverture de la séance. Aucun des membres présents ne peut disposer de plus de 10 voix y compris la sienne.

Le Comité arrête l'ordre du jour, il est obligé d'y inscrire toute question pour laquelle une demande aura été faite par cinq membres de l'Association un mois à l'avance.

Cet ordre du jour doit être porté à la connaissance des membres de l'Association quinze jours au moins avant la date de la réunion.

Aucune question étrangère à l'ordre du jour ne peut être l'objet d'un vote de l'Assemblée, elle peut seulement donner lieu à échange de vues après l'épuisement de l'ordre du jour et au dépôt de vœux et de motions sur le bureau, en vue d'un examen par le Comité et de délibérations ultérieures.

Le président du Comité préside les Assemblées générales.

ART. 20. — L'Assemblée générale ordinaire a lieu une fois par an.

Elle entend la lecture du rapport annuel du Comité et statue sur les comptes de l'année sociale précédente.

Elle procède, comme prévu aux articles 6 et 7 ci-dessus et conformément aux dispositions du Règlement intérieur, au remplacement des membres sortants des deux sous-comités de section.

Le vote par correspondance est admis pour ces élections qui ont lieu à la majorité des voix des votants.

ART. 21. — Les Assemblées générales extraordinaires peuvent seules délibérer sur des propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association. Elles ne peuvent le faire valablement que si le tiers, au moins, des membres inscrits est présent ou représenté. Au cas où ce quorum ne serait pas atteint, une deuxième Assemblée générale serait convoquée au plus tôt un mois après la première.

Cette seconde Assemblée ne pourra valablement délibérer sur les propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association que si le sixième, au moins, des membres inscrits est présent ou représenté.

Les Assemblées générales extraordinaires statuent à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés sur les propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association.

TITRE IV

Fonds de l'Association

ART. 22. — La cotisation annuelle est fixée par le Comité, suivant les besoins de l'Association, dans la limite du maximum ci-après :

— deux 1/2 pour mille du traitement brut moyen du grade, indemnités non comprises, pour les Ingénieurs en Service ;

— un pour mille pour les Ingénieurs en congé hors cadres, en disponibilité, en retraite, démissionnaires et les Ingénieurs Elèves.

ART. 23. — La cotisation peut être rédimée par le versement d'une somme globale en un ou plusieurs versements annuels consécutifs. Les membres qui rachètent leur cotisation pour une somme plus élevée reçoivent le titre de Membre bienfaiteur.

Le taux de ces versements sera fixé par l'Assemblée générale ordinaire.

ART. 24. — Les sommes versées pour rédimer les cotisations constituent le fonds social, dont les revenus sont affectés aux dépenses courantes.

L'Assemblée générale peut seule autoriser le Comité à disposer du fonds social.

ART. 25. — Lorsque les recettes d'un exercice excèdent les dépenses, l'excédent est affecté à la constitution d'un fonds de réserve qui reste à la disposition du Comité.

L'Assemblée générale peut décider le versement au fonds social d'une partie du fonds de réserve.

ART. 26. — L'année sociale commence le 1^{er} janvier.

TITRE V

Réunions et publications

ART. 27. — La date, le lieu et l'objet des réunions sont fixés par le Comité.

Elles comprennent, notamment, des tournées en France et à l'étranger et des conférences.

Peuvent être admis dans les conditions fixées par le Règlement intérieur, à certaines réunions, avec l'autorisation du Comité ou de son délégué, des membres des familles des sociétaires et des personnes étrangères.

Les frais généraux d'organisation des réunions sont à la charge de l'Association. Les dépenses personnelles qu'entraînent les réunions (repas, frais de déplacement, etc.) sont supportées par les sociétaires qui y prennent part.

Un bulletin sera publié par les soins du Comité.

TITRE VI

Dispositions diverses

ART. 28. — Toute discussion politique ou religieuse est interdite dans les réunions.

ART. 29. — Le Comité peut prononcer la radiation d'un membre de l'Association. Il statue, ce membre dûment convoqué pour être entendu, au scrutin secret, à la majorité des 5/6 des voix des membres présents et des 2/3 des voix des membres en exercice.

Par dérogation à l'article 7, les membres du Comité non présents à la réunion ne peuvent déléguer leur vote pour l'application du présent article.

ART. 30. — Les statuts peuvent être modifiés par une Assemblée générale extraordinaire dans les conditions prévues à l'article 13 soit sur l'initiative du Comité, soit sur la demande d'un groupe de trente membres, adressée au Comité.

Le texte de la modification proposée est communiqué par le Comité à tous les membres de l'Association, quinze jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale.

ART. 31. — La dissolution de l'Association peut être prononcée par une Assemblée générale extraordinaire réunie et délibérant dans les conditions fixées par l'article précédent. La délibération fixe l'attribution des biens.

Dispositions transitoires

ART. 32. — L'obligation pour les Membres du Comité de faire partie de l'Association depuis trois ans ne s'appliquera qu'à partir du 1^{er} janvier 1950, étant entendu que, jusqu'à cette date, l'appartenance au P.C.M. avant le 15 mai 1946 suffira.

Les dispositions suivantes seront appliquées à titre transitoire :

— l'Exercice 1946-1947 sera exceptionnellement prolongé jusqu'au 31 décembre 1947 ; il comportera ainsi quatorze mois et les cotisations de cet Exercice seront, en conséquence, majorées d'un sixième.



RÈGLEMENT INTÉRIEUR

modifié par l'Assemblée Générale extraordinaire
du 4 Mai 1947

CHAPITRE PREMIER

Groupes régionaux Comité d'Administration

ARTICLE PREMIER. — Les groupes qui élisent les délégués de groupe entrant dans le sous-comité de la section Ponts et Chaussées sont constitués de la façon suivante :

1°) Groupe de *Paris*, comprenant les départements de l'Eure-et-Loir, de la Seine, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne ;

2°) Groupe d'*Amiens*, comprenant les départements de l'Aisne, du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais, de la Seine-Inférieure et de la Somme ;

3°) Groupe de *Nancy*, comprenant les départements des Ardennes, de l'Aube, de Belfort, de la Marne, de la Haute-Marne, de la Meurthe-et-Moselle, de la Meuse, de la Moselle, du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de la Haute-Saône et des Vosges ;

4°) Groupe de *Lyon*, comprenant les départements de l'Ain, de l'Allier, de la Côte-d'Or, du Doubs, de la Drôme, de l'Isère, du Jura, de la Loire, de la Haute-Loire, du Puy-de-Dôme, du Rhône, de Saône-et-Loire, de la Savoie et de la Haute-Savoie ;

5°) Groupe de *Marseille*, comprenant les départements des Alpes-Maritimes, de l'Ardèche, des Hautes-Alpes, des Basses-Alpes, des Bouches-du-Rhône de la Corse, du Gard, de l'Hérault, de Vaucluse, du Var ;

6°) Groupe de *Toulouse*, comprenant les départements de l'Ariège, de l'Aude, de l'Aveyron, du Cantal, de la Corrèze, de la Haute-Garonne, de la Lozère, du Lot, des Pyrénées-Orientales, des Hautes-Pyrénées, du Tarn et du Tarn-et-Garonne ;

7°) Groupe de *Bordeaux*, comprenant les départements de la Charente, de la Charente-Maritime, de la Dordogne, du Gers, de la Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne, des Basses-Pyrénées ;

8°) Groupe d'*Orléans*, comprenant les départements de la Creuse, du Cher, de l'Indre, de l'Indre-et-Loire, du Loir-et-Cher, du Loiret, de la Nièvre, de la Vienne, de la Haute-Vienne et de l'Yonne ;

9°) Groupe du *Mans*, comprenant les départements des Côtes-du-Nord, du Calvados, de l'Eure, du Finistère, de l'Ille-et-Vilaine, de la Loire-Inférieure, de la Manche, du Maine-et-Loire, de la Mayenne, du Morbihan, de l'Orne, des Deux-Sèvres, de la Sarthe et de la Vendée ;

10°) Groupe de l'*Afrique du Nord*, comprenant l'Algérie, la Tunisie et le Maroc ;

11°) Groupe *colonial*, comprenant les colonies, protectorats, pays sous mandats, non compris dans le groupe précédent.

Chaque groupe comprend les Ingénieurs des Ponts et Chaussées membres de l'Association en résidence dans la région correspondante.

Chaque groupe élit un délégué, sauf le groupe de l'Afrique du Nord, qui élit deux délégués et le groupe de Paris, qui élit six délégués.

Les groupes doivent faire connaître au président du Comité, avant le 1^{er} janvier de chaque année, la liste de leurs membres et la composition de leur bureau.

L'Association n'intervient pas dans le fonctionnement financier des groupes et ne les subventionne d'aucune manière, sauf en ce qui concerne les frais d'impression et de correspondance entraînés par les élections des délégués de groupes.

Toutefois, le Comité pourra donner son agrément à des mutations de départements à l'intérieur des groupes, le nombre total des groupes n'étant pas augmenté.

ART. 2. — Le Comité d'Administration et les sous-comités procèdent chaque année, dans un délai d'un mois après l'Assemblée Générale qui les a complétés, à la nomination de leurs bureaux. Les membres des anciens bureaux sont rééligibles.

ART. 3. — Le Comité et les sous-comités se réunissent aussi souvent que l'exigent les intérêts de l'Association. Ils sont convoqués dix jours au moins à l'avance, sauf en cas d'urgence.

ART. 4. — Il est tenu un registre des délibérations du Comité et des sous-comités. Ces délibérations sont signées par le Président et le Secrétaire.

ART. 5. — Le trésorier et les secrétaires peuvent, en cas d'empêchement, se faire suppléer dans leurs fonctions, par un autre membre du Comité avec lequel ils s'entendent à cet effet.

CHAPITRE II

Assemblées générales ordinaires

ART. 6. — L'Assemblée générale ordinaire se réunit autant que possible dans le premier trimestre de l'année ; elle est convoquée quinze jours au moins à l'avance.

ART. 7. — Le bureau de l'Assemblée générale est composé du bureau du Comité.

CHAPITRE III

Élections des Membres du Comité

ART. 8. — L'élection des membres des deux sous-comités a lieu en Assemblée Générale. Le Comité prévient les Sociétaires des vacances des membres des deux sous-comités autres que les délégués de groupe du sous-comité Ponts et Chaussées et les délégués des Ingénieurs Elèves ;

il les prie de lui faire connaître leurs candidats dans un délai d'au moins vingt jours.

ART. 9. — Les réponses à cette lettre d'avis sont adressées au secrétaire du Comité et doivent lui parvenir avant l'expiration du délai fixé, qui est de rigueur.

Elles doivent indiquer les nom, grade et résidence du ou des candidats proposés, constater leur acceptation et porter la signature des sociétaires qui font la présentation, avec indication de leur adresse.

ART. 10. — Le Comité porte à la connaissance des Sociétaires, quinze jours au moins avant la réunion de l'Assemblée Générale, toutes les candidatures qui lui sont parvenues dans les conditions fixées par l'article 9.

ART. 11. — Les bulletins de vote sont apportés le jour du vote ou envoyés par correspondance affranchie au secrétaire du Comité. Le dépôt en est valable jusqu'à l'heure fixée pour l'ouverture de la séance.

Les bulletins apportés ou envoyés par correspondance doivent être renfermés dans une enveloppe close portant la mention « Bulletin de vote », ainsi que le nom écrit très lisiblement et la signature du votant.

L'ouverture est faite par les scrutateurs au moment du dépouillement du scrutin, le bulletin de vote peut être placé sous une seconde enveloppe, laquelle sera déposée intacte dans l'urne.

Une même enveloppe ne doit pas renfermer plusieurs bulletins.

ART. 12. — Un membre du Comité assisté d'un certain nombre d'assesseurs procède au vote et au dépouillement du scrutin.

Les bulletins annulés comme irréguliers sont annexés au procès-verbal.

Le résultat du scrutin est annoncé, aussitôt qu'il est connu, sous la réserve, toutefois, de la vérification par le Comité de la régularité des opérations.

ART. 13. — Le Comité prévient au moins deux mois avant la réunion de l'Assemblée générale ordinaire le président de chaque groupe intéressé des vacances à pourvoir.

Chaque groupe procède à l'élection de son ou de ses délégués de groupe, les délais prévus pouvant être toutefois modifiés ; il doit faire connaître au président du Comité le résultat de cette élection huit jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale ordinaire et doit envoyer en même temps le procès-verbal de l'élection.

Toutefois les délégués des Ingénieurs Elèves seront élus chaque année dans le mois qui suit la rentrée des deux Ecoles ; cette élection sera provisoirement validée par le Comité.

Pour les premières élections à faire après l'approbation du présent Règlement intérieur, des dispositions spéciales pourront être prises par le Comité pour réduire ces délais.

CHAPITRE IV

Cotisation

ART. 14. — La cotisation est fixée d'après le grade du sociétaire au 1^{er} janvier, date du commencement de l'année sociale, ou d'après son grade au moment de son inscription, s'il s'agit d'un membre nouveau.

Dans ce dernier cas, la cotisation entière est due pour l'année courante, quelle que soit l'époque de l'inscription.

ART. 15. — La cotisation est exigible dans le premier trimestre de l'année sociale et, pour les membres nouveaux, dans les trois mois qui suivent leur inscription.

ART. 16. — Les admissions nouvelles aux cotisations à titre perpétuel et au titre de Membre Bienfaiteur sont suspendues jusqu'à nouvelle décision d'une Assemblée générale.

ART. 17. — Tout sociétaire qui est redevable de trois cotisations successives est mis en demeure de régler son arriéré envers l'Association.

S'il n'a pas déféré à cette mise en demeure dans le délai d'un mois, il est considéré comme démissionnaire.

CHAPITRE V

Comptabilité. — Administration

ART. 18. — Le trésorier est chargé de la perception des recettes et du paiement des dépenses.

ART. 19. — Les fonds qui ne sont pas nécessaires pour les besoins du service courant sont déposés dans une caisse publique désignée par le Comité, en attendant leur emploi ultérieur.

ART. 20. — Les reçus des cotisations sont tous détachés de registres à souches et signés de la main du trésorier.

ART. 21. — La comptabilité est vérifiée tous les ans, avant l'Assemblée générale, par une Commission de trois membres désignés à cet effet par le Comité.

ART. 22. — Un agent général appointé, nommé par le Comité, assure, sous la surveillance et la

direction du secrétaire et du trésorier, le fonctionnement du secrétariat et de la comptabilité.

ART. 23. — Il est tenu un état des membres de l'Association, qui est maintenu constamment à jour.

CHAPITRE VI

Fonds social. — Fonds de réserve

ART. 24. — Les fonds destinés à constituer le fonds social et le fonds de réserve sont, après décision du Comité, placés au nom de l'Association en rentes sur l'Etat, ou en fonds jouissant d'une garantie d'intérêt de l'Etat, ou en obligations du Crédit foncier.

ART. 25. — Ces opérations sont effectuées par le trésorier.

Il justifie de son mandat par un extrait de la délibération du Comité signé du président et du secrétaire.

ART. 26. — Le trésorier opère, dans les mêmes conditions, les ventes de rentes ou d'obligations qui sont ordonnées par le Comité.

CHAPITRE VII

Réunions et publications

ART. 27. — Les réunions ont pour objet notamment : 1° des tournées en France et à l'étranger ; 2° des dîners ; 3° l'examen de questions intéressant l'Association ou l'art de l'Ingénieur ; 4° des conférences qui peuvent être suivies d'une discussion contradictoire.

ART. 28. — Les réunions ont lieu à Paris ou hors Paris.

Elles sont présidées, soit par le président ou un vice-président du Comité d'Administration, soit par un autre membre de l'Association désigné par le Comité.

ART. 29. — Les ingénieurs qui ne font pas partie de l'Association peuvent être prévenus des réunions projetées ; ils ne peuvent y prendre part qu'à la condition de s'agréger à l'Association.

ART. 30. — Les femmes, les enfants et petits-enfants des sociétaires peuvent être admis dans les tournées ; les sociétaires, chefs de famille, devront, dans ce cas, participer à la tournée tout entière et assumer la responsabilité matérielle et morale de leurs invités.

ART. 31. — L'Association n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences ni dans les publications.



RÈGLEMENT ANNEXÉ DU COMPTE SPÉCIAL DE RÉCEPTION

Approuvé par l'Assemblée Générale ordinaire
du 29 Janvier 1933

ARTICLE PREMIER. — Il sera ouvert, dans les écritures du Trésorier un compte spécial pour réception de certaines personnalités françaises ou étrangères, notamment celles qui auront facilité les tournées d'une façon quelconque.

ART. 2. — A ce compte :

A) Seront portés en crédit :

1° Les contributions des participants aux tournées du P. C. M. ;

2° Les dons et les subventions que le Comité décidera, s'il y a lieu, d'affecter à ce compte ; ces subventions seront, au cours d'un exercice, au minimum égales au solde créditeur du même compte à la clôture de l'exercice précédent.

B) Seront portés en débit :

Les frais occasionnés par les réceptions organisées ou autorisées par le Comité.

ART. 3. — Quand un membre du P. C. M. estimera devoir faire appel aux ressources du compte spécial, il adressera une demande au Comité qui lui répondra dans le plus bref délai s'il accepte, et dans quelle mesure.

En cas d'urgence, le Trésorier, après consultation du bureau, fera le nécessaire, mais il en rendra compte à la réunion du Comité qui suivra.



PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Vendredi 2 Mai 1947

Le Comité du P. C. M. s'est réuni le vendredi 2 mai 1947, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président.

Etaient présents : MM. BAUDET, CACHERA, CONCHE, COR, COURBON, DAUVERGNE, DELAIGUE, DEUTSCH, DOLLET, DURAND-DUBIEF, GENET, GUERBIGNY, JACQUINOT, ISSARTE, LEPRINCE-RINGUET, LESIEUX, LEROY, Robert LÉVI, LORIFERNE (représentant M. DESVIGNES), MACAREZ, RENOUX et STAHL.

Absents excusés : MM. LE BESNERAIS et VAUTHIER.

Assistaient à la séance : MM. BRINGER, COQUAND et COUTEAUD.

La séance est ouverte à 9 heures 40.

1°) APPROBATION DU P. V. DE LA PRÉCÉDENTE SÉANCE.

Le Comité adopte sans observations le texte qui lui est soumis pour le procès-verbal de la séance tenue par lui le mercredi 9 avril 1947.

2°) PRÉPARATION DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES DE 1947.

Le Président donne lecture du projet de rapport moral qu'il a préparé pour l'Assemblée Générale Ordinaire du 4 mai 1947. Après discussion

de divers points, le Comité donne son approbation à ce projet sous réserve de quelques modifications de forme.

Le Comité approuve également le projet de rapport financier préparé par M. COURBON, pour cette même Assemblée Générale Ordinaire.

Le Comité règle les dispositions à adopter pour le vote à soumettre à ladite Assemblée sur la question de la transformation juridique du P. C. M. à la suite de la loi du 19 octobre 1946 portant statut de la fonction publique.

3°) DÉCÈS DU CAMARADE VEZIN.

M. LESIEUX signale le décès du Camarade VEZIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Angers, mort subitement en avril 1947, laissant une veuve avec six enfants âgés de 13 à 2 ans. Il demande au Comité l'autorisation de publier dans le Bulletin du P. C. M. un appel à la générosité des membres de l'Association pour secourir Madame VEZIN, qui est dans une situation financière difficile et de mettre sur pied une organisation permettant de faire face dans des cas analogues. Le Comité s'associe entièrement aux propositions de M. LESIEUX.

La séance est levée à 11 heures 15.

Pour le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
STAHL.

Séance du Dimanche 4 Mai 1947

Le nouveau Comité du P. C. M. s'est réuni le dimanche 4 mai 1947 à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, à l'issue des Assemblées Générales Ordinaire et Extraordinaire, sous la présidence de M. GUERBIGNY, Doyen d'âge.

Etaient présents : MM. ARRIBEAUTE, BRINGER, CACHERA, CONCHE, COR, COURBON, COUTEAUD, DAUVERGNE, DORCHE, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, GENET, GUERBIGNY, JACQUINOT, ISSARTE, LEROY, LORIFERNE, MACAREZ, RENOUX, ROQUES, SAMUEL-LAJEUNESSE et VAUTHIER.

Absents excusés : MM. CASSARD et MORISSON.

La séance est ouverte à 19 h. 50.

1°) ELECTION DU NOUVEAU BUREAU DU COMITÉ.

Le Comité procède à l'élection de son nouveau bureau, qui se trouve ainsi constitué :

Président	: M. BRINGER ;
Vice-Présidents	: MM. DAUVERGNE, GUERBIGNY et MACAREZ ;
Secrétaire	: M. DURAND-DUBIEF ;
Secrétaire-Adjoint	: M. FISCHESSE ;
Trésorier	: M. COURBON.

M. BRINGER prend alors la présidence de la réunion ; il remercie les membres du bureau de la marque de confiance qui vient de lui être accordée et prie le Comité de s'associer à lui pour

remercier les membres sortants du Comité et rendre hommage à l'activité déployée par M. STAHL, Président sortant.

2°) POUVOIRS AU TRÉSORIER.

Après en avoir délibéré, le Comité donne à son Trésorier. M. COURBON, Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints Pères, à Paris, tous pouvoirs pour l'exercice de ses fonctions.

M. COURBON pourra notamment ouvrir et fermer un compte de chèques postaux et un compte

de banque, endosser et acquitter tous chèques, virements, mandats, donner toutes quittances et décharges, louer tous coffres-forts au nom de l'Association et y accéder, acheter et vendre au comptant toutes valeurs entièrement libérées, régulariser toutes valeurs amorties.

La séance est levée à 20 h. 10, étant entendu que la prochaine réunion du Comité aura lieu le lundi 5 mai 1947 à 9 h. 30.

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
R. BRINGER.

====◆====
Séance du Lundi 5 Mai 1947
—————

Le Comité du P. C. M. s'est réuni le lundi 5 mai 1947, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. BRINGER, Président.

Etaient présents : MM. ARRIBEAUTE, BRINGER, CACHERA, COR, COUTEAUD, DAUVERGNE, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, GUERBIGNY, ISSARTE, LORIFERNE, MACAREZ, ROQUES, SAMUEL-LAJEUNESSE et VAUTHIER.

Absent excusé : M. MORISSON.

La séance est ouverte à 9 h. 45.

1°) TAUX DES COTISATIONS POUR L'EXERCICE 1946-1947.

Le précédent Comité avait fixé provisoirement le taux des cotisations de l'Exercice 1946-1947, en appliquant une majoration de 25 % au taux des cotisations de l'Exercice précédent. Compte tenu des propositions incluses dans le rapport financier approuvé le 4 mai 1947 par l'Assemblée Générale Ordinaire, le Comité décide de fixer définitivement le taux des cotisations de l'Exercice 1946-1947 en appliquant une majoration de 50 % au taux des cotisations de l'Exercice précédent ; d'autre part, pour tenir compte du report du 1^{er} novembre 1947 au 1^{er} janvier 1948 du point de départ de l'année sociale 1947-48, le taux des cotisations de l'Exercice en cours sera, de plus, exceptionnellement majoré d'un sixième. En conséquence, le taux des cotisations de l'Exercice 1946-1947 est fixé aux sommes suivantes :

Inspecteurs Généraux :

En activité	875 fr.
En disponibilité, hors cadres, démissionnaires	440 fr.
En retraite	220 fr.

Ingénieurs en chef :

En activité	700 fr.
En disponibilité, hors cadres, démissionnaires	350 fr.
En retraite	175 fr.

Ingénieurs ordinaires :

En activité	440 fr.
En disponibilité, hors cadres, démissionnaires	220 fr.
En retraite	110 fr.

Ingénieurs à titre provisoire..... 175 fr.

Ingénieurs Elèves

90 fr.
Le Comité invite le Trésorier, d'une part, à employer tous moyens appropriés pour activer la rentrée des cotisations, d'autre part, à étudier, en accord avec des conseils financiers, l'amélioration du portefeuille de l'Association.

2°) EQUIPES DE TRAVAIL.

Le Comité décide de poursuivre la méthode de travail par Equipes, qui a donné de bons résultats ; pour sa prochaine réunion, des propositions seront présentées pour la révision et le renforcement des Equipes.

3°) CONSÉQUENCE DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES DU 4 MAI 1947.

Le Comité, à l'unanimité des membres présents, estime que le vote émis par l'Assemblée générale extraordinaire du 4 mai 1947 doit être interprété comme manifestant le désir du maintien de l'union de tous les camarades de nos deux corps dans le sein d'une même association professionnelle.

M. DAUVERGNE signale alors que les Ingénieurs des Mines seront vraisemblablement amenés à créer un syndicat indépendant pour pouvoir être représentés au sein des Comités du Ministère de la Production Industrielle et garder leur indépendance dans leurs fonctions d'arbitrage de conflits du travail. Il est procédé à ce sujet à un échange de vues, au cours duquel certains membres du Comité expriment l'avis d'étendre aux deux corps ce syndicat, qui, comme tout autre syndicat actuellement formé ou venant à se former, resterait bien entendu extérieur au P.C.M. En tout état de cause, si certains camarades estiment devoir procéder sur cette question à une consultation des membres des deux Corps, ce ne pourra être qu'en dehors du P. C. M. et de son Comité.

4°) RELATIONS AVEC LES SYNDICATS D'INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Le Comité examine les modalités du contact qu'il serait désirable de maintenir avec le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et d'établir avec tous autres syndicats qui viendraient à se former. Il est décidé que le Président enverra une lettre au Syndicat National pour lui exprimer son désir de liaison et d'action commune et en mettre au point les modalités, la liaison étant d'ailleurs déjà assurée par la présence d'un Camarade du Syndicat au sein du Comité.

5°) VISITES DU COMITÉ.

Le Comité désigne des délégations chargées d'aller présenter le nouveau Comité aux Ministres des Travaux Publics et de la Production Industrielle.

6°) STATUT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Le Comité décide de provoquer une dernière réunion de l'Equipe Organisation, pour tenir compte des faits nouveaux pouvant amener une modification du projet de réponse au Ministre des Travaux Publics, qui a demandé l'avis du P. C. M. sur le projet de statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

7°) DÉCÈS DU CAMARADE VEZIN.

Le Comité décide de convoquer à sa prochaine réunion M. LESIEUX, en vue d'examiner avec celui-ci les dispositions à prendre pour venir en aide aux veuves et aux enfants des Camarades pouvant disparaître prématurément comme le Camarade VEZIN.

La séance est levée à 11 h. 40, étant entendu que la prochaine réunion aura lieu le lundi 2 juin 1947, en deux séances, l'une à 9 h. 30 l'autre à 14 h. 30.

Le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
R. BRINGER.

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

Séance du Vendredi 2 Mai 1947

Le sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P. C. M. s'est réuni le vendredi 2 mai 1947, au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président.

Etaient présents : MM. BAUDET, CACHERA, CONCHE, COR, COURBON, DELAIGUE, DEUTSCH, DOLLET, DURAND-DUBIEF, GENET, GUERBIGNY, JACQUINOT, ISSARTE, LEROY, Robert LEVI, LORIFERNE (représentant M. DESVIGNES), MACAREZ, RENOUX et STAHL.

Absent excusé : M. VAUTHIER.

Assistaient à la séance : MM. BRINGER, DAUVERGNE, COQUAND et COUTEAUD.

La séance est ouverte à 11 h. 20.

1°) APPROBATION DU P. V DE LA PRÉCÉDENTE SÉANCE.

Le Sous-Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue par lui le mercredi 9 avril 1947.

2°) STATUT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Le Sous-Comité reprend l'examen du projet de statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées préparé par la Direction de la Fonction Publique, et sur lequel M. le Ministre des Travaux Publics a demandé, le 15 mars 1947, les observations du P. C. M.

M. COQUAND donne lecture du projet de réponse préparé par l'Equipe Organisation. Il constate que la position prise à ce sujet par le Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées diffère entièrement de celle de l'Equipe. Ce syndicat se raccroche en effet au statut déjà élaboré des Administrateurs civils et va jusqu'à mettre en avant la substitution du titre d' « Administrateur Technique » à celui d'Ingénieur ; l'Equipe a au contraire estimé indispensable de s'en tenir à nos titres et de prôner l'assimilation avec les ingénieurs du secteur nationalisé (Electricité — Houillères — S.N.C.F.).

M. COQUAND signale d'autre part les propositions faites par le Syndicat des Ingénieurs des T.P.E., en ce qui concerne le recrutement des

Ingénieurs des Ponts et Chaussées et le projet de création d'Ingénieurs Généraux, parmi lesquels certains d'entre eux seraient chargés des fonctions d'Inspecteurs Généraux.

Après une longue discussion, le Sous-Comité demande à l'Equipe Organisation de mettre au point son projet de réponse compte tenu des diverses observations formulées au cours de cette discussion, notamment par M. MACAREZ sur les attributions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées détachés au Ministère de la Production Industrielle (Electricité, Carburants).

La séance est levée à 13 h. 10.

Pour le Secrétaire,
DURAND-DUBIEF.

Le Président,
STAHL.

Séance du Dimanche 4 Mai 1947

Le nouveau Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P. C. M. s'est réuni le dimanche 4 mai 1947, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, à l'issue des Assemblées Générales Ordinaire et Extraordinaire, sous la Présidence de M. GUERBIGNY, Doyen d'âge.

Etaient présents : MM. ARRIBEAUTE, BRINGER, CACHERA, CONCHE, COR, COURBON, COU-TEAUD, DORCHE, DUBROCA, DURAND-DUBIEF, GENET, GUERBIGNY, ISSARTE, LEROY, LORIFERNE, MACAREZ, RENOUX, ROQUES, SAMUEL-LAJEUNESSE et VAUTHIER.

Absents excusés : MM. CASSARD et MORISSON.

La séance est ouverte à 19 h. 45.

M. GUERBIGNY souhaite la bienvenue aux nouveaux membres du Sous-Comité, qui procède

aussitôt à l'élection de son bureau ; celui-ci se trouve ainsi constitué :

Président : M. BRINGER

Vice-Présidents : MM. GUERBIGNY et MACAREZ.

Secrétaire : M. DURAND-DUBIEF.

M. BRINGER prend immédiatement la présidence de la réunion et remercie le Sous-Comité de la confiance que vient de lui témoigner le Sous-Comité en l'appelant à sa présidence.

La séance est levée à 19 h. 50.

Le Secrétaire,

DURAND-DUBIEF.

Le Président,

BRINGER.

N'ATTENDEZ PLUS POUR PAYER VOS COTISATIONS !

**SIGNEZ-NOUS VOTRE CHANGEMENT D'ADRESSE OU DE SITUATION,
NOUS NE POUVONS PAS LE DEVINER**

La Visite de l'Aérodrome d'Orly et de l'Auto-Route de l'Ouest

Le vendredi 2 mai 1947, une centaine de membres du P. C. M., dont quelques-uns étaient accompagnés par leur famille, ont visité en auto-cars l'aérodrome d'Orly et l'auto-route de l'Ouest.

*
**

Accueillis à l'entrée de l'aérodrome par M. l'Ingénieur en Chef NETTER, chargé des travaux, les visiteurs entendirent un exposé fait par notre Camarade sur les divers systèmes envisagés pour l'établissement du plan de masse de l'aérodrome :

— système à pistes parallèles, ne permettant l'utilisation que de l'ensemble des pistes parallèles au vent régnant lors de l'atterrissage ou au décollage,

— système à pistes tangentielles, permettant d'utiliser simultanément, outre la piste parallèle au vent, les deux pistes qui s'en écartent le moins.

Après étude, on a finalement adopté un système voisin du type parallèle, dans lequel les pistes forment entre elles un angle faible.

M. FREYSSINET a exposé ensuite la conception du système de pistes en dalles précontraintes. Des essais de charge sur des dalles de ce type ont été poussés jusqu'à 130 tonnes sans que l'on observe de fissurations : ainsi donc, avec une épaisseur de 16 cm. seulement, on a pu supporter sans dégradation des charges que n'admet aucun type de pistes actuelles.

Après ces deux exposés, il a été procédé à la visite d'un avion type D.C. 4 et à celle de divers chantiers de construction de pistes et de taxways.

*
**

Par Versailles et le parc du Château. Des auto-cars ont conduit ensuite les visiteurs sur l'auto-route de l'Ouest, jusqu'au croisement de celle-ci avec la route n° 184 ; puis après un exposé fait par M. VIEILLARD, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au triangle de Rocquencourt, le retour vers Paris s'est fait par le tunnel de Saint-Cloud, avec visite des travaux d'aménagement de la tête Est de cet ouvrage.

La Visite du Port du Havre par le P. C. M.

Environ 150 personnes, parmi lesquelles une trentaine de dames, ont pris part à cette visite, le samedi 3 mai 1947, par un temps favorable.

Ce voyage de trois heures et demie, qu'avant la guerre le plus lent des rapides accomplissait en 2 h. 40 et le plus rapide autorail en 1 h. 58, nous montre d'agréables paysages où le charme délicat de l'Île-de-France cède insensiblement la place à la fraîcheur robuste de la Normandie. De cette belle province, qu'après dix siècles d'oubli la guerre, jalouse d'une renommée toute pacifique, a choisie pour l'un de ses plus sanglants autels, nous voyons des « pays » où l'industrie dispute la prépondérance à l'agriculture. Depuis Mantes jusqu'à Yvetot, il n'est guère d'étendue où l'on n'aperçoive quelque haute cheminée. C'est autour de Rouen — que nous voyons de loin quand le train franchit la Seine sur le grand cantilever métallique d'Eauplet deux fois coupé pendant cette guerre et deux fois réparé — et dans sa banlieue Sud, que la densité des usines est la plus grande. Au delà, les viaducs de brique, partiellement reconstruits,

de Malaunay et de Barentin nous montrent des agglomérations groupées autour des fabriques établies dans les vallées, à l'abri des vents qui balayaient le pays de Caux. Le plateau cauchois offre ensuite à nos regards sa terre à blé et à betterave, riche et morcelée où se dressent çà et là des citadelles de feuillages défendant contre les assauts du vent le quadrilatère planté de hêtres qui abrite la cour plantée de pommiers et les bâtiments de la ferme, simples et propres, guère encore conquis par le confort moderne, car au pays cauchois plus qu'en tout autre lieu normand, la prudence est d'or.

Enfin, au bas d'une descente de vingt kilomètres qui nous ramène au niveau de la mer, nous roulons dans la plaine alluvionnaire où voici quatre siècles, l'Amiral du Chillou choisit de créer le port que lui demandait François I^{er}. Harfleur et son clocher dépassés, nous longeons le faubourg de Gravelle. A droite voici déjà des traces de la bataille : maisons provisoires, rues nouvelles. Mais à gauche, le port signale sa présence : les grues de 15 tonnes du quai du Rhin

déchargent un « Liberty » de charbon. Les silhouettes familières des mâts et des grues un instant entrevues disparaissent derrière l'écran noirci des bâtisses industrielles et nous entrons dans la gare du Havre, réparée dans son gros œuvre sinon dans ses détails somptuaires.

Les autocars où nous montons nous mènent vers la table dressée à notre intention par le Port Autonome. Nous gagnons l'Hôtel de Normandie, réinstallé dans une grande maison de la « Côte » — entendez : sur la hauteur qui domine la Ville — par un itinéraire longeant la bordure Nord du principal « tapis de bombes » qui, le 5 septembre 1944, couvert de mille huit cents tonnes de projectiles explosifs et incendiaires les deux kilomètres carrés des quartiers neufs et les cinquante hectares des plus anciennes fractions de la Ville. Bombardement qui succédait à cent trente autres, beaucoup moins puissants, il est vrai, échelonnés sur quatre années et que suivirent celui du 6 septembre, aussi massif, sur les quartiers Est qui, de construction dispersée, ne furent pas dévorés par l'incendie, celui du 10 qui en quatre heures bouleversa — enfin — avec cinq milles tonnes de bombes les fortifications allemandes et celui du 12 qui détruisit le charmant « Nice Havrais » de Ste-Adresse.

Voici le boulevard de Strasbourg, partiellement intact. A droite un bar installé dans un blockhaus allemand met une note de fantaisie sur une cicatrice mal fermée. A gauche, le squelette de la Bourse, derrière lequel une Bourse provisoire fut reconstruite dès février 1945, puis tout d'un coup la place de l'Hôtel de Ville et le désert, à la limite duquel les superstructures d'un chantier naval indiquent le rivage. A droite, une cité commerciale provisoire borne la ville endommagée, mais vivante. Nous suivons alors des rues neuves, gravant sur le sol le plan d'urbanisme puis nous remontons le boulevard Albert 1^{er} le long de la plage où s'exécutent des travaux de protection du rivage, menacé par l'enlèvement d'un demi-million de mètres cubes de galets que l'armée américaine alla porter sur le plateau pour consolider le terrain de ses immenses camps de transit. Sur la hauteur, nous marquons enfin un arrêt au Champ Latham d'où la vue découvre la ville et le port.

Après le déjeuner nos autocars nous conduisent vers les deux remorqueurs qui nous attendent à la Jetée. Nous jetons au passage un coup d'œil sur le sémaphore provisoire qui constitue le poste central de la direction des mouvements des navires. L'équipement en cours d'installation en est très moderne ; la radio y règne en maîtresse : stations d'émission et de réception pour communiquer avec les navires ou avec les engins de l'exploitation du port, poste de télécommande

par ondes métriques des mâts de signaux de la digue Nord et du bassin de Marée, radar de surveillance générale dont l'antenne tournante sera installée sur une tour métallique de 35 mètres de hauteur que l'on aperçoit couchée encore au pied du bâtiment.

Laissant à droite ce qui fut la plage Frascati qui sert maintenant de cimetière d'épaves, nous traversons l'avant-port et abordons la passe de 250 mètres que les Allemands avaient obstruée par l'empilement de chalands, d'un dock flottant et d'un cargo. Ces obstacles sont aujourd'hui éliminés et il ne subsiste plus que l'épave d'un chaland au pied du musoir Nord. Son enlèvement n'est qu'une question de jours et la passe entièrement dégagée offrira des profondeurs de 9 mètres sous les plus basses mers, ce qui traduit un apport de moins de 2 mètres, principalement de galets, pendant les sept années d'arrêt des dragages dans le chenal.

Nous franchissons les jetées que l'armée allemande avait encombrées de constructions hétéroclites abritant des pièces d'artillerie qui n'entrèrent jamais en action. Puis nous apercevons l'épave d'un « Liberty » qui, chargé de munitions, sauta sur une mine six semaines après la Libération. La cargaison ne fit pas explosion et le navire put être échoué en dehors du chenal dans une position où il n'est pas gênant. Son renflouement sera effectué aussitôt que les crédits le permettront.

Après avoir évolué, nous rentrons dans le port pour parcourir le bassin Théophile-Ducrocq. Au Nord, voici les ruines des quais du Môle Oblique et de la Floride ; ces grands appontements en béton armé ont été sabotés par l'ennemi et il n'en subsiste plus que des talus d'enrochements recouverts de débris et quelques piles demeurées debout. Dans la darse bordée par ces ouvrages, le génie américain a construit un quai flottant qui rend encore d'appréciables services, mais dont l'entretien est de plus en plus difficile et terriblement coûteux. Ce sont ensuite le quai dit de 175 mètres dont les caissons fondés à (— 17) ont été fortement houlés par l'explosion d'un dépôt de torpilles ; le redressement de l'un d'eux sera tenté dans le cours de l'été ; puis le quai Joannès-Couvert construit sur 500 mètres sous la forme d'un mur plein, qui a été découronné par les fourneaux de mines allemands. On reconstruit ce quai sous la forme d'un viaduc dont les piles fondées à l'air comprimé prennent appui sur les maçonneries subsistantes au niveau où elles sont reconnues saines ; le tablier du viaduc est fait d'éléments en béton précontraint dont les dimensions et le poids ont été ajustés aux moyens de manutention dont on a disposé depuis deux ans ou aux exigences de l'exploitation. 400 mè-

tres en sont achevés définitivement et l'on termine une section d'une centaine de mètres que le génie américain avait provisoirement surmontée d'une passerelle métallique. Le paquebot « Liberté » maintenant renfloué est accosté le long de cet ouvrage ; il devait être conduit dans la grande forme de radoub n° 7 prête à le recevoir à la fin du mois de mai. Toujours au Nord du bassin, nous apercevons derrière l'épave du « Paris » les ruines de la section du quai Joannès-Couvert construites sur voûtes, le long de laquelle était édifiée la gare maritime transatlantique détruite à la fois par les bombardements et par la destruction volontaire du quai par les Allemands et aujourd'hui complètement déblayée. Dans le fond Est du bassin, se trouve la grande forme de radoub n° 7 dont on reconnaît le nouveau bateau-porte arrivé d'Angleterre il y a quelques semaines.

Au Sud, voici le Môle Central avec le poste de réparations à flot pour les grands navires. Sur ce môle on édifie actuellement un vaste écran contre les vents du Sud et du Sud-Ouest affectant un profil circulaire et haut de 20 mètres. Cet ouvrage consistera en même temps un magasin de 2.500 mètres carrés. Le bord Sud du bassin présente ensuite les deux bassins aux pétroles et les réservoirs reconstruits de la Compagnie Industrielle Maritime. Aucun réservoir ne subsistait 1944 après les incendies volontaires de 1940 et les enlèvements allemands. En un an plus de 100.000 m³ de capacité ont été reconstruits ; la plupart des réservoirs sont entièrement soudés électriquement et leur capacité individuelle varie entre 5.500 et 13.000 m³. Les stations de pompage sont en fonctionnement et refoulent continuellement vers les raffineries de Gonfreville-l'Orcher (dans la banlieue Est du Havre) et celles de Port-Jérôme et de Notre-Dame de Gravenchon (à 40 kilomètres dans l'Est) les hydrocarbures bruts apportés par de nombreux pétroliers de 12.000, 16.000, 22.000 (pétrolier français « Palmyre ») et même 25.000 tonnes (pétrolier américain « Hampton Road »).

Nous revenons ensuite vers l'arrière-port ; au Sud de celui-ci, nous apercevons le chantier de reconstruction du quai d'Escale, à l'entrée du grand sas qui donne accès aux bassins intérieurs du port. Le mode de reconstruction est semblable à celui du quai Joannès-Couvert et nous apercevons les quatre caissons suspendus aux bigues métalliques. Ici au lieu de travailler au caisson mobile, on emploie des caissons perdus en béton armé, afin d'économiser le temps de la remontée dans la construction de chaque pile. Les éléments du tablier sont en une seule pièce par travée ; ils seront mis en place avec la bigue de 200 t. du Port Autonome. 180 mètres de cet ouvrage seront

achevés à la fin du mois de juillet. Puis, nous rejoignons la terre en déflant devant les plages qui remplacent le quai de Southampton détruit où se trouvait autrefois l'embarcadère du bateau d'Honfleur et du bateau de Trouville et où seul subsiste l'appontement du bateau de Southern-Railway qui assure la liaison entre Le Havre et Southampton.

Nos autocars nous conduisent maintenant sur le port. Après avoir longé les restes de la vieille église Notre-Dame durement touchée, mais non pas irréparable, nous traversons ce qui reste des plus vieux bassins du Havre : bassin Notre-Dame, bassin du Roy aux quais effondrés ou déformés, perdus à jamais pour la navigation, mais que les urbanistes désirent sauvegarder, comme le bassin du Commerce que l'on aperçoit plus loin au Nord, pour l'esthétique de la Ville.

Nous franchissons l'enceinte clôturée au poste de la Barre sur un terre-plein établi sur une fraction du bassin du même nom, partiellement comblé afin d'améliorer l'accès au port et de supprimer une porte d'écluse trop exposée et souvent en avarie. Aussitôt après, nous traversons le sas de la Citadelle qui donne accès à un bassin de cabotage, en laissant à gauche les trois petites formes de radoub en exploitation et, au delà, les quais du bassin de l'Eure. Nous franchissons l'écluse des Transatlantiques construite en 1875 et dont la largeur inusitée pour l'époque s'explique par le souci de faire entrer dans le bassin de l'Eure des transatlantiques mus par des roues à aubes. Nous passons ensuite sur le sas Quinette de Rochemont qui, avec ses 30 mètres de largeur et ses 10 mètres de mouillage aux plus faibles mortes eaux, est accessible aux plus grands cargos. Sur la gauche, nous apercevons l'entrée des deux darses du bassin Bellot dont les quais Sud, totalement effondrés à la suite du marnage dans les bassins provoqué par la rupture des portes d'écluses, seront reconstruits selon un tracé rectiligne que l'on prépare dès maintenant en éliminant une grande traverse qui gênait la navigation et dont les quais étaient difficilement exploitables. Une grande dragline électrique de 350 tonnes dont le godet de 3 m³ est porté par une flèche de 45 mètres, a déjà effectué les deux tiers de ce travail. Nous apercevons à nouveau le quai flottant américain ; puis nous suivons la chaussée Lucien Corbeaux. A gauche, les Docks Frigorifiques entièrement reconstruits ; à droite, le chantier du quai Joannès-Couvert et le grand hall métallique de la gare maritime provisoire en cours d'aménagement avec le quai haut le long duquel se rangent les trains transatlantiques. L'arrêt que nous faisons sur le terre-plein situé à l'Est de la gare nous montre le paquebot « Liberté » et le chantier de reconstruction du quai.

Nous nous rendons ensuite à la grande forme de radoub n° 7. Mise à sec il y a quelques semaines, après l'enlèvement du bateau-porte sabordé par les Allemands qui résista vingt mois aux efforts des renfoueurs, elle offre maintenant le spectacle de ses bajoyers profondément endommagés par les explosions allemandes et des trois épaves des navires qui s'y trouvaient coulés depuis la Libération. Une activité fébrile règne sur le chantier afin de remettre provisoirement à flot les trois navires et de consolider les bajoyers pour l'entrée en forme du paquebot « Liberté ».

Les autocars nous conduisent ensuite par la Chaussée de la Plata vers le bassin Vétillard dont les quais demeurèrent intacts et vers le vaste Hangar aux cotons dont les deux tiers ont été épargnés par les bombardements. Nous franchis-

sons le canal de Tancarville sur le pont V — un grand pont basculant Scherzer entièrement reconstruit comme les ponts VI et VI bis que nous apercevons à droite — et nous gagnons alors la gare après avoir traversé une fraction du quartier industriel de la Ville, de cette Ville si durement touchée par la guerre, mais si ardente à vivre autour de son port que d'aucuns crurent à jamais perdu en septembre 1944.

Ce fut alors le retour vers Paris, voyage sans histoire, dont les participants se montrèrent enchantés, grâce surtout à la parfaite organisation, à l'aimable et généreuse hospitalité du Port Autonome du Havre, dont les Ingénieurs voudront bien trouver ici les remerciements de tout le P. C. M.

Inauguration des travaux de reconstruction du Pont JACQUES BOULLOCHE A BEZONS

Sur l'initiative du P. C. M. l'Administration Supérieure a décidé de donner au pont-route de Bezons le nom de notre Camarade JACQUES BOULLOCHE, Directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics, mort en déportation.

Le dimanche 4 mai 1947, en fin de matinée, M. Jules MOCH, Ministre des Travaux Publics et des Transports, est venu inaugurer les travaux de reconstruction de cet ouvrage, en présence des survivants de la famille de M. BOULLOCHE.

Des autocars spéciaux et des voitures particulières avaient amené sur place près de deux cents Camarades, auxquels s'étaient joints les hauts fonctionnaires, les représentants des divers groupements de fonctionnaires du Ministère et les anciens Collaborateurs du disparu.

Entre deux exposés techniques des travaux prévus, faits par M. l'Ingénieur en Chef BLOSSET, aux abords du pont de Bezons, puis du pont d'Argenteuil en cours de transformation, M. STAHL, Président du P. C. M., puis M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports ont prononcé les allocutions suivantes :

Allocution prononcée par M. STAHL Président du P. C. M.

Monsieur le Ministre,
Mesdames, Mon Cher Camarade, Monsieur,
Mesdames, Messieurs,

En des temps normaux, M. Jacques BOULLOCHE, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées,

Directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics, serait venu ici, il y a trois ou quatre ans, pour assister son Ministre dans l'inauguration de l'un des grands ouvrages de la Région Parisienne.

Après les ponts de Neuilly, de Saint-Cloud, de Suresnes, d'Argenteuil, ç'aurait été le tour du pont de Bezons dont M. BLOSSET vient de vous donner les caractéristiques. Pont destiné à constituer une des pièces maîtresses des relations de Paris et de sa banlieue, en même temps qu'il constituera l'anneau principal d'une sortie de Paris nouvellement aménagée, celle de Paris à Pontoise.

Tous les Ingénieurs, qui savent que si l'on exécute bien souvent dans la douleur, savent aussi la joie que donne la preuve tangible des difficultés vaincues et le témoignage d'avoir fait œuvre utile.

Nous nous représentons donc bien la joie qu'aurait été une telle inauguration pour M. BOULLOCHE et peut-être encore plus particulièrement par lui.

C'est qu'Ingénieur, Ingénieur en Chef, Inspecteur Général, à Bourges d'abord, à Beauvais ensuite, puis à Paris dans les Services Centraux et, enfin, Conseiller d'Etat, Directeur des Routes, il avait consacré toute son activité aux problèmes de la Route.

Il ne les avait abandonnés que pendant la première guerre, qu'il fit de bout en bout dans une unité combattante, dans une division d'Infan-

terie Coloniale et où sa brillante conduite lui valut de revenir avec quatre citations.

Placé moi-même en d'autres Services, j'ai peu connu avant cette guerre M. BOULLOCHE, mais j'ai le témoignage de tous ceux qui l'approchaient, qui étaient séduits par sa vaste culture et gardent le souvenir de la courtoisie dont il témoignait en toute occasion.

Ils savaient aussi sa grande compétence, appréciée non seulement dans nos Services, mais aussi au sein de diverses Commissions internationales.

Lorsque j'ai eu à m'occuper effectivement de travaux routiers, j'ai rencontré, comme nous tous, en M. BOULLOCHE, le guide éclairé et précieux, qui savait donner un ordre sous forme de conseil, que l'on suivait aussitôt.

Ce n'est point ici le lieu de parler de technique ; mais comment ne rappellerai-je pas les conseils que nous avons tous reçus de lui pendant la guerre ; cherchez, malgré le défaut de moyens à préserver notre réseau, pour que, le jour du relèvement venu, l'effort à faire ne soit pas disproportionné aux moyens que nous aurons alors et qu'il prévoyait devoir rester quelque temps déficitaires. Mais aussi conseils de sélection : les ordres ou soit-disant tels venaient alors de toutes parts. Comme M. BOULLOCHE sentait, savait nous faire sentir et, si nous en avions eu besoin, nous aurait couverts, qu'il fallait en faire deux parts : et que, s'il nous apprécierait d'autant mieux si pour la première nous faisons bien, il nous apprécierait encore plus si, pour la seconde, quelque difficulté, alors dite imprévue, venait à se produire.

Cette action négative constante et, en outre, sa résistance plus ouverte dans les contacts, qu'il était bien obligé, par ses fonctions, d'avoir avec l'occupant, font qu'hélas, aujourd'hui, M. BOULLOCHE n'est pas là.

Arrêté aux derniers jours de l'occupation, déporté à Buchenwald, il connut le régime atroce des bagnes nazis et, comme tant d'autres hélas, il succomba le 19 février 1945, alors que l'avance de nos troupes nous donnait l'espoir de le voir revenir sous peu.

En même temps que lui étaient arrêtés sa femme, Madame BOULLOCHE, qui trouva la mort au camp de représailles de Ravensbruck, ainsi qu'un de ses fils, Inspecteur des Finances, qui lui aussi ne put supporter les fatigues et les mauvais traitements du camp d'Ellrich, l'un des plus meurtriers des bagnes nazis.

Seul, son second fils, notre Camarade André BOULLOCHE, Ingénieur des Ponts et Chaussées, qui avait été arrêté en janvier 1944 et déporté successivement à Auschwitz, Buchenwald et

Flessenburg, put revenir, malgré une blessure reçue lors de son arrestation.

Enorme tribut payé par une famille de grands fonctionnaires et de grands patriotes.

Le Pays se doit d'honorer de grands serviteurs comme le fut M. BOULLOCHE ; il est bon que nous autres et les plus jeunes ayons toujours présent à l'esprit leur exemple et sachions nous en imprégner.

C'est pourquoi M. Jules MOCH, Ministre des Travaux Publics et des Transports, a bien voulu donner le nom de « Pont Jacques BOULLOCHE » au pont de la Route Nationale 192, entre Nanterre et Colombes, d'une part, Bezons, d'autre part et présider aujourd'hui au commencement réel des travaux, différés pendant sept ans et à l'édification de la plaque qui commémorera la mémoire de M. BOULLOCHE.

Notre Association et, avec elle, toute la grande famille des Travaux Publics lui en sera très reconnaissante.

Il me permettra de rappeler aussi l'action des Ingénieurs dans la Résistance et de vous demander de vous recueillir une minute, à la mémoire de M. BOULLOCHE et de tous ceux de nos Maisons qui sont morts pour la Patrie.

Allocution prononcée par M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports

Pour me dégager ce matin, pendant quelques minutes d'obligations impérieuses, il m'a fallu le sentiment d'un devoir plus impérieux encore : apporter à la mémoire de Jacques BOULLOCHE et des siens l'hommage du Gouvernement.

Je ne dissimulerai pas mon émotion. D'abord parce que j'ai personnellement connu et apprécié l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées Jacques BOULLOCHE, lorsqu'en 1938 j'ai, pour la première fois, administré les Services du Boulevard Saint-Germain et de la Place Fontenoy. Ensuite, vous m'excuserez de le dire, parce que le comportement et les deuils de sa famille évoquent d'autres, qui me touchent personnellement.

**

Directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics, Jacques BOULLOCHE n'était pas qu'un technicien averti. Un des titres de l'Ecole à laquelle il était demeuré attaché est sans nul doute qu'elle apprend à apprendre et que, de la sorte, elle forme des hommes aptes à dominer leur sujet, à intégrer leurs préoccupations de métier dans un ensemble plus vaste, limité seulement par la notion du service de l'Etat, de l'utilité pour la collectivité humaine.

Par sa largeur de vue et sa fermeté d'âme, par les qualités de son esprit et par sa valeur morale, par son dévouement à la chose publique et son respect de la personne humaine, Jacques BOULLOCHE fut plus qu'un savant Directeur des Routes : il symbolise pour nous le grand serviteur de l'Etat, le citoyen tout à la fois intègre, austère et passionnément attaché au bien collectif.

Sa vie illustre sa rectitude d'âme. Il s'était marié fort jeune ; si je n'ai pas connu Madame BOULLOCHE, victime comme son mari de la barbarie d'outre-Rhin, du moins ai-je su que cette union, fondée sur la communauté des cœurs et des âmes, demeurait aussi étroite, trente ans plus tard, au moment de la déportation des deux époux.

Quand éclata la guerre de 1914, il avait, depuis un an, achevé son année de Sous-Lieutenant au sortir de l'Ecole des Ponts. Il combattit dans l'arme du Génie, particulièrement exposée, puisque les sapeurs d'alors participaient aux assauts avec les premières vagues d'Infanterie, retournaient les tranchées, organisaient les positions conquises ou détruisaient les ponts sur les arrières des troupes en retraite, patrouillaient en avant des barbelés qu'ils installaient et, par une singulière déformation de l'entendement, devaient pratiquer, contre les positions mobiles de campagne, la lente, atroce et démoralisante guerre de mines souterraine. De cinq ans son cadet, j'ai vécu les mêmes heures que lui et puis porter témoignage que, dans cette arme modeste, silencieuse et éprouvée, il fallait avoir fait beaucoup plus que son devoir pour être démobilisé avec le ruban rouge et quatre citations !

*
**

Mais c'est moins BOULLOCHE, noble combattant de 1914 ou savant Directeur des Routes, que le Résistant et le martyr de la deuxième guerre mondiale dont j'ai le désir d'évoquer la mémoire.

Juin 1940 marque l'effondrement d'un monde moral et social. Les valeurs s'intervertissent. Des hommes que leur formation avait appelés aux plus hautes destinées, s'effondrent ignominieusement dans la paralysie intellectuelle, dans l'abdication ou dans la trahison. D'autres surgissent des masses de ce peuple rebelle à la servitude, dont leur instruction limitée eût restreint l'avenir, mais qui se révèlent par leur force d'âme, leur patriotisme, leur héroïsme d'autant plus noble qu'il était plus volontaire. On a parlé de la « trahison des clercs ». De fait, à l'époque du lâche soulagement qu'expliquent, sans le justifier les souffrances physiques de

l'exode et celles, plus atroces, du suicide de l'Etat, il fallait du courage pour se ranger, même intérieurement, parmi les premiers réfractaires de la capitulation ou pour oser dire publiquement « non » à l'armistice et au coup de force de Vichy contre la République.

Humilié par la défaite, BOULLOCHE refuse de l'admettre.

J'imagine qu'il vécut alors, comme tant d'autres fonctionnaires, un cruel drame de conscience que je n'ai pas connu. Mon devoir m'imposait en effet de quitter mon poste dans une Marine condamnée à l'inaction pour me dresser contre le nouveau régime et le combattre, en France ou hors de France, par tous moyens à ma disposition. Mais un Directeur, un Ingénieur, un Administrateur attachés à la cause française devaient-ils sans délai répondre à l'appel que transmettait une voix qui symbolisait alors les espérances des hommes libres ? Ou bien, plutôt que de rallier les combattants de l'extérieur, ne devaient-ils pas s'efforcer, même au prix d'une apparente soumission, de réorganiser la vie intérieure de la Nation et d'en empêcher la totale paralysie ? Je ne débattrai pas ce cas de conscience. Ceux qui optèrent à ma façon durent s'arracher aux êtres les plus chers, risquèrent leur vie, mais le firent en soldats. Ils ignorèrent, après leur évasion, la lutte sans merci ni répit des combattants sans uniforme que traquaient d'impitoyables polices, allemande ou française d'origine.

Les uns et les autres possédèrent leurs resquilleurs de la gloire : trop de français rallièrent Londres ou, plus tard, Alger, pour pavaner en tenue mais sans risque dans des Etats-Majors surabondants. Trop de français aussi rallièrent les forces de l'Intérieur et les organisations de Résistance au lendemain de la Libération, ou même le surlendemain.

Mais les uns et les autres eurent leurs héros et leurs martyrs. Les marins des corvettes MIMOSA et ALYSE, des sous-marins NARVAL et SURCOUF, tous des Forces Françaises libres, les soldats de Bir-Akeim et du Tchad sont unis dans la gloire et dans notre reconnaissance aux dizaines de milliers de héros civils anonymes : opérateurs radio-goniomètres, agents de liaison pris dans des souricières et massacrés, chefs de groupes cernés et tombés les armes à la main, maquisards volontaires de l'héroïsme et du sacrifice, otages fusillés, suspects déportés et disparus, tous ont droit au même hommage.

BOULLOCHE fut de ces derniers. Il avait conservé son poste au Ministère. Mais son foyer fut un des premiers îlots d'espérance et de foi. Sa femme partageait sa vie, de même que ses autres enfants : Robert l'aîné, Inspecteur des

Finances ; André, qui suit les traces de son Père et honore comme lui notre Maison ; Jacqueline, diplômée de l'École des Sciences Politiques et Christiane, qui achevait alors ses études.

André BOULLOCHE, le premier, opte pour la lutte immédiate à main armée. Il s'affilie à un Réseau de renseignements dès 1941 et, jusqu'à la fin de 1942, conserve son poste à Soissons. A cette époque, il rallie l'Angleterre, en même temps que de jeunes Polytechniciens de la promotion 1941, qui devinrent mes élèves lorsque les hasards d'une carrière maritime peu traditionnelle transformèrent l'Ingénieur qui vous parle en Directeur de l'École d'Application des Officiers Elèves de la Marine Française Libre.

Mais si, contemporain d'évasion d'André BOULLOCHE, je puis attester qu'il n'était pas aisé de rallier Londres, je porte au fils de Jacques BOULLOCHE ce témoignage qu'il fallait bien plus de courage encore pour repartir de Londres comme il le fit et pour rentrer en France — connu des espions allemands en Angleterre — en vue d'organiser des fractions de l'Armée secrète !

**

Dès lors, tout, hélas ! s'enchaîne dans cette famille héroïque. André BOULLOCHE est recherché, cerné en janvier 1944 dans un de ses domiciles clandestins. Il fonce sur la Gestapo, est abattu, grièvement blessé à la hanche et ne quitte l'hôpital que pour le camp de concentration de Flossenbürg. Excusez-moi de rappeler ces faits avec émotion. Tant d'autres choisirent comme lui de se défendre, lorsqu'ils étaient cernés et tombèrent, que nous pleurons aujourd'hui.

Le deuxième fils capturé, la plus jeune fille de Jacques BOULLOCHE, Mademoiselle Christiane BOULLOCHE est recherchée à son tour. Le 5 août 1944, alors que déjà une partie de la France échappait à l'oppression, la Gestapo veut l'arrêter au domicile de ses parents, avenue d'Eylau, mais ne l'y trouve pas. Elle s'empare à sa place de son père, de sa mère, de son frère Robert. Elle les torture pour les faire parler et, par un raffinement de cruauté, s'acharne plus sauvagement sur Madame BOULLOCHE que sur les deux hommes. Tous trois sont déportés. Aucun ne revient. Nous savons seulement que Madame BOULLOCHE est morte la première, à Ravensbruck, en octobre 1944, épuisée par les

tortures de l'horrible transfert. Son mari a dû connaître à Buchenwald la fin de sa compagne si aimée et il s'est éteint le 19 février 1945, un mois après son fils aîné, déporté à Ellrich.

Excusez mon émotion en évoquant cette fin tragique. Mon fils aîné, animateur d'une organisation de sabotage qui multiplia les coups d'audace dans l'Est et le Sud-Est de la France, cerné le 12 avril 1944 par la milice et la gestapo, dans un de ses domiciles clandestins, a choisi de succomber en vendant chèrement sa vie. Mon neveu de 25 ans, sa femme et leur fillette de quatre mois, un ami de passage furent pris, torturés, déportés. Aucun ne revint, les deux hommes massacrés à Kowno, la mère et son bébé conduits aux chambres à gaz d'Auschwitz, tandis que mon second fils, comme André BOULLOCHE, survivait à une arrestation par la gestapo.

**

Qu'ajouterai-je, Mesdames et Messieurs ? Les mots sont impuissants ; les phrases presque impies. Nos douleurs sont communes. Elles sont celles de trop de familles françaises.

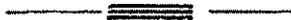
Nous n'oublierons jamais la barbarie de l'ennemi.

Puissions-nous ne pas oublier non plus la loi de solidarité nationale qui se dégage de telles épreuves. Quelles que soient nos difficultés actuelles, elles ne sont rien à côté de nos deuils. Quelles que puissent être les divisions qui, souvent artificiellement opposent les Français les uns aux autres, elles ne doivent peser d'aucun poids en comparaison de l'union qui se forgea contre les Français dignes de ce nom, contre la servitude et la trahison.

Quelles que soient nos ruines matérielles, nous les relèverons par le travail opiniâtre, par la lutte méthodique contre la disette et la pénurie, qui excluent les oppositions factices entre doctrines théoriques.

Une telle union pour la reconstruction, un travail acharné, sans trêve, constituent la seule voie, non pour effacer, mais pour atténuer les indicibles douleurs nées de la guerre.

Ils sont aussi le seul moyen de rester dignes de ceux qui, comme Jacques BOULLOCHE et les siens, sacrifièrent leur vie pour la République, pour la France et pour la suprême satisfaction de ne pas avoir démerité au regard de leur conscience.



DINER DU P. C. M.

A l'issue des Assemblées Générales tenues dans l'après-midi du 4 mai 1947, un dîner de 170 couverts a été servi, à la Maison des Mines et des Ponts et Chaussées.

Ce dîner devait être honoré de la présence de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports et de M. le Ministre de la Production Industrielle. Les événements politiques du moment ont retenu ce dernier qui s'est fait représenter par le Chef-Adjoint de son Cabinet, notre Camarade André CHANU, Ingénieur des Ponts et Chaussées et M. le Ministre des Travaux Publics a demandé que, contrairement à l'habitude, le dîner passe après les discours que l'on trouvera ci-après.

A la table d'honneur, aux côtés du Président sortant et du nouveau Président du P. C. M., se trouvaient les Directeurs du Ministère des Travaux Publics et ceux du Ministère de la Production Industrielle qui sont de par leurs fonctions en contact avec nos Corps, les représentants de la Fédération des Travaux Publics de la C.G.T., de la Fédération des Syndicats Chrétiens des Travaux Publics, du Syndicat des Ingénieurs des T. P. E., encadrés des membres du Comité du P. C. M.

La plus grande cordialité n'a cessé de régner au cours de ce dîner parfaitement réussi.

Allocution de M. STAHL, Président du P. C. M.

Messieurs les Ministres,
Messieurs,

Nous réunissant aujourd'hui autour de cette table, certains auront eu tendance à regretter que nous n'ayons pas donné à notre réunion le même apparat qu'autrefois.

Peut-être est-il, en effet, légitime de donner aux bonnes choses du passé un regret attendri. Faisons le et n'insistons pas.

C'est que, si le pays a bien conscience, mais en gros seulement, de l'effort à faire, nous qui sommes dans l'action, nous avons pu et nous pouvons chaque jour en mesurer l'énormité et nous savons bien que cet effort sera à prolonger pendant de longues années avant de retrouver une certaine douceur de la vie, que ceux de mon âge n'espèrent plus pour eux, mais qu'ils comptent bien recréer au profit de ceux qui sont ici parmi les jeunes.

En cette situation, nous avons tenu à nous réunir quand même, parce que, précisément, il faut développer toutes les valeurs qui nous permettront de nous surmonter. En est-il de mieux que celle de se sentir unis les uns aux autres, au coude à coude et travaillant en bonne confiance vers le même but : voir réunis un jour par an une bonne partie des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines est une des traditions utiles que nous avons voulu voir renaître.

C'est une tradition également qu'une telle réunion soit présidée par ceux qui ont la lourde charge de diriger notre action.

Nous vous sommes reconnaissants, Messieurs les Ministres, d'avoir bien voulu accepter notre invitation et la modestie de notre réunion donne à votre présence parmi nous un caractère de témoignage de travail commun et d'amitié dont nous savons le prix.

J'excuse M. Max HYMANS, Secrétaire Général à l'Aviation Civile, qui n'a pu être présent ce soir.

Nous sommes heureux d'avoir ici les représentants des Fédérations qui groupent nos Collaborateurs, MM. LAPEYRE et VERNON et le représentant du Syndicat de nos Collaborateurs les plus proches, M. LABRO, le Syndicat des Adjoints Techniques ayant été obligé de s'excuser.

Nos Corps sont de ceux qui ont toujours entretenu avec leurs Collaborateurs les relations les plus confiantes : nous savons leur valeur, nous savons la part prépondérante qu'ils ont dans l'exécution du Service et l'amitié qui, de longtemps, nous lie à eux s'est singulièrement renforcée au cours des années difficiles.

Si, dans la suite de ce petit discours, je suis amené, Messieurs les Ministres, comme bien vous le pensez, à attirer votre attention sur quelques-unes de nos doléances, qu'il soit bien entendu que nous ne saurions oublier tous nos Collaborateurs et que ce que j'aurai à vous dire s'applique mutatis mutandis à eux et encore avec beaucoup plus de force. Mais je n'ai nulle qualité pour parler en leur nom.

Messieurs les Ministres, j'ai à vous parler ce soir de la situation des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines et de quelques questions très générales intéressant les Services.

Sur le plan de vos deux départements, j'ai deux constatations à faire : je commence par celle qui est agréable.

Qu'il s'agisse des Ingénieurs des Mines et de ceux des Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui exercent leurs fonctions au Ministère de la Production Industrielle et à cause de l'importance croissante des problèmes de l'énergie et de l'industrie lourde, qui nécessite une extension de leur rôle ; qu'il s'agisse des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, à cause de l'ampleur des problèmes posés et de la nouveauté de certains : reconstruction en dix ans d'autant d'ouvrages d'art que l'on en avait établi en un siècle, remise en état du réseau routier, création d'une infrastructure aérienne en partant à peu près de zéro, jamais notre métier n'a été si actif, jamais il n'a été aussi passionnant.

Jamais non plus il n'a été aussi lourd et jamais il n'a requis de ceux qui l'exercent autant de qualités parfois bien diverses.

Or je crois savoir que les différents rapports qui vous parviennent vous montrent que les Ingénieurs de nos Corps sont au moins de la qualité de leurs anciens.

Pour ma part, si je n'avais eu pour eux quelque sympathie, ils ne m'auraient certainement pas désigné pour parler en leur nom pendant deux ans ; mais il s'agissait là, alors, d'une sympathie en quelque sorte a priori, d'un mouvement du cœur. En deux ans, j'ai eu tout naturellement des contacts bien plus nombreux et plus poussés que par le passé et je me crois fondé à vous dire, en toute objectivité, que j'ai été frappé par la qualité de l'ensemble et plus encore peut-être par le nombre exceptionnel de ceux de valeur exceptionnelle.

Vous avez donc, Messieurs les Ministres, deux outils remarquables, avec lesquels vous pouvez faire beaucoup.

J'ai cependant dit que jamais nos Services n'avaient été aussi lourds : c'est que le champ de nos attributions s'est singulièrement élargi.

En cette circonstance, il faut prendre garde, sinon à une usure, du moins à une certaine fatigue des hommes : il ne serait pas sage de penser que la machine pourra continuer à marcher au rythme accéléré, qui a été le sien depuis la Libération et pour lequel elle n'était pas construite.

Qu'elle s'y soit adaptée prouve sa bonne construction : mais il n'est pas dit qu'elle ne soit pas susceptible d'améliorations notables.

Et à ce sujet, tout au moins pour les Ponts et Chaussées, nous devons constater que le problème de l'organisation et de la marche générale des Services, que le problème des méthodes et des moyens, que les problèmes de la technique de demain ne sont pas véritablement étudiés, soit que l'organe qui pourrait les étudier

n'existe pas du tout, soit qu'il soit radicalement insuffisant.

Si les Services mettent leur point d'honneur à chercher à les résoudre, je crois que, surchargés comme ils le sont, il serait vain d'attendre d'eux la véritable rénovation qui s'impose si l'on veut être à l'avant-garde du progrès et surtout réduire, comme il le faudra bien, dans une proportion massive, le coût des travaux, condition qui suppose, au contraire, un renforcement des moyens d'étude.

Quant à nos Directeurs, nous savons tous que, pour la plupart d'entre eux, leur métier est un métier de galérien et que, absorbés par l'administration et l'exploitation quotidienne ils n'ont pas le loisir, comme ils le rêvent et comme au fond c'est leur fonction, de préparer l'avenir.

En fait, dans le monde que nous vivons et où les Services d'études et de recherches sont considérés comme les plus rentables, nous sommes restés un peu en arrière : il ne semble pas qu'il soit très difficile d'y parer.

Ce faisant, vous aurez d'ailleurs et accessoirement un moyen de remédier à une crise d'avancement redoutable dès maintenant et génératrice d'un découragement malsain.

S'adressant d'abord et plus spécialement à M. le Ministre de la Production Industrielle, notre Association, sans préjuger de l'évolution de la politique économique du Gouvernement, pense que l'énergie et les industries lourdes resteront, en tout état de cause, l'objet d'une direction suivie, par la nécessité de tirer le meilleur parti de nos richesses naturelles, de nos moyens en personnel, de nos capitaux et par le souci d'améliorer la balance de nos comptes extérieurs.

Dans ce cadre très large, la tâche essentielle de votre Département sera d'assurer les ressources en matières premières de base, énergie comprise et l'équipement rationnel de nos grandes industries.

L'expérience du passé et la nécessité des spécialisations dans un domaine d'une telle ampleur montrent que les branches maîtresses du Ministère sont et doivent rester les grandes Directions verticales (Mines, Electricité et Gaz, Carburants, Sidérurgie, Industries Chimiques, Grosse construction mécanique et électrique), complétées horizontalement par la Direction de la Coordination Industrielle, qui assure la coordination des programmes.

Les industries chimiques et mécaniques mises à part, la plus grande part de l'activité de ces Directions est consacrée à l'énergie et, dans ce domaine, les Ingénieurs des Mines, ainsi que pour l'électricité, le gaz et les carburants les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont organi-

quement désignés, par leur sélection, leur formation professionnelle et leurs traditions de dévouement à l'intérêt général, pour constituer les cadres techniques des Administrations Centrales et des Services extérieurs.

En ce qui concerne les Services extérieurs, vous envisagez, Monsieur le Ministre, l'institution de Délégués Généraux, chargé essentiellement, sur le plan régional, d'enquêtes générales et de missions d'information, de coordination et de contrôle.

Cette modification de l'organisation départementale actuelle est justifiée par la répartition géographique, régionale et non départementale, des industries de base et par la nécessité de procéder à des économies de personnel irréalisables avec le maintien des délégations départementales.

Notre Association demande que cette mission de Délégués Généraux, dont une grande partie sera consacrée aux questions d'énergie, soit confiée aux Ingénieurs de nos Corps, car ils sont, dans votre Département, les techniciens les plus aptes à la remplir par leur formation générale, leurs traditions, par l'organisation de leur Service. Il suffira que vous veuillez bien mettre à leur disposition quelques moyens supplémentaires en personnel et en matériel, qui pourront être prélevés sur les organisations départementales appelées à disparaître.

Je ne ferai qu'effleurer l'importante question du contrôle des entreprises nationalisées, le fait de la nationalisation n'étant pas, à lui seul, une garantie certaine de leur gestion au mieux des intérêts généraux de la Nation. Ici, comme dans toute entreprise, la mission de contrôle, qui est l'une des cinq fonctions fondamentales de l'organisation, est indispensable et doit être comprise, non pas dans un sens étroit et tracassier de surveillance des règlements, mais sur un plan élevé, positif, constructif d'information, de documentation et de conseil de l'action ministérielle, d'appréciation des programmes et de la gestion, sans que le contrôle ait à s'immiscer dans la gestion des entreprises, qui ressortit à leurs chefs responsables.

Elle doit s'exercer dans le domaine économique et technique, tant sur le plan national que sur le plan régional, suivant vos directives et nous vous demandons Monsieur le Ministre, de faire un large appel aux Ingénieurs de nos Corps pour l'exercice de cette mission, qui requiert des fonctionnaires unissant la culture générale et professionnelle aux disciplines intellectuelles et au sens élevé de l'intérêt général.

Le contrôle de l'hygiène et de la sécurité, qui ressortit essentiellement à l'Etat, doit continuer, bien entendu, à être assuré par les Ingé-

nieurs de nos Corps, qui ont toujours été chargés par le législateur de cette tâche dans laquelle ils ont été constamment à l'avant-garde du progrès.

Quelques mots enfin du Conseil Général des Mines, auquel mes Camarades du Corps des Mines voudraient voir communiquer une vie plus féconde par l'extension de son activité au rôle de Conseil du Ministre, pour toutes les grandes questions concernant l'énergie et la sidérurgie.

J'ai parlé, il y a un instant, d'un certain découragement ; il faut d'autant plus y prendre garde que le premier volet du diptyque étant la foi des Ingénieurs dans leurs fonctions et l'intérêt de leur métier, le second volet est beaucoup plus sombre.

Il s'agit de la situation qui leur est faite dans le pays.

Certes, on n'a jamais vu un Président d'Association s'adressant aux Ministres leur dire que tout est bien ; et n'y aurait-il pas quelques sujets de demandes, qu'il les inventerait.

Je voudrais bien être dans ce cas et n'avoir à vous présenter que des doléances plus ou moins imaginaires ou plus ou moins bénignes : il n'en est malheureusement rien.

Ce que je dois, c'est, tout au contraire, attirer une fois de plus votre attention sur la situation faite à vos Ingénieurs et sur le mal dont ils souffrent.

Je vous rassure tout de suite : nous ne réclamons rien d'impossible et, en particulier, nous savons bien que, dans les circonstances présentes, il n'est pas un français qui ne doive savoir souffrir, s'il veut voir le pays reprendre sa place, ce qui est notre plus cher désir.

Mais le français et nous-mêmes qui le sommes a besoin même dans le malheur d'une certaine équité. Est-il exagéré de dire qu'elle ne nous est pas donnée ? J'en donnerai deux preuves.

A tort — selon nous — à tort ou à raison, peu importe, on a assisté depuis une cinquantaine d'années, et avec une cadence précipitée depuis quelque temps, à une inflation démesurée des titres, avec toutes les conséquences qui s'en suivent. Là où, il y a quelques décades, on avait quelques Chefs de bureau, on voit maintenant une floraison de Sous-Directeurs, de Chefs de Service, de Directeurs. Il n'est pas une Administration un peu jeune qui ne commence par créer des Inspecteurs Généraux et quelque fois même des Inspecteurs Généraux derrière lesquels il n'y a pas de service. Nous, nous sommes restés avec nos titres, alors que, en sens inverse, nos fonctions se dilataient à un point qui aurait paru monstrueux à nos anciens ;

nous n'y verrions pas d'inconvénients si, parallèlement, notre situation relative ne s'amenuisait. Vraiment, Messieurs les Ministres, pouvez-vous mettre sur le même pied vos Ingénieurs, avec leur sélection et surtout leurs responsabilités et tels Ingénieurs d'Etat nouvellement créés et dont la Direction de la même Fonction Publique avoue rechercher encore quelle peut bien en être l'utilité.

La seconde preuve de ce traitement non équitable, je veux la chercher dans vos propres Maisons. Vous, Monsieur le Ministre de la Production Industrielle, c'est vous qui avez la charge des Ingénieurs de la Société Nationale des Houillères et ceux de l'Electricité de France. Vous, Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, c'est vous qui avez charge des Ingénieurs de la S. N. C. F. et de ceux des Compagnies Nationales, telle Air-France.

Nous n'avons à leur égard aucun sentiment de jalousie, encore moins aucune animosité.

Mais nous avons cherché, et nous cherchons encore, ce sur quoi peut bien se baser le Gouvernement pour nous traiter en techniciens de seconde zone : notre recrutement est-il plus facile, que non ! Nos responsabilités sont-elles moindres, que non ! Nos Services sont-ils donc plus étoffés et d'un moindre rendement : comparez vos états-majors et ceux des Sociétés visées.

Alors nous ne comprenons pas. Nous comprenons fort bien, lorsque vous invoquez la situation financière — et ce n'est pas de nous que vous aurez à craindre certaines surenchères qui ne s'allieraient pas avec elles — mais que vaut l'argument financier, que le même maître — car, en l'espèce il n'y en a qu'un : l'Etat — oppose à Pierre et n'oppose pas à Jacques.

En ce qui nous concerne, il est un redressement à la fois important et urgent à faire.

En fait, là où nous avons quelques avantages — que nos anciens et nous-mêmes ont toujours justifié par leur action — ils ont disparu ; mais on n'a pas pris garde que ces avantages n'allaient pas sans inconvénients et ceux-ci sont restés, si bien que, à l'heure actuelle, nous faisons figure de parias.

J'ai touché un mot tout à l'heure, par exemple, de la question d'avancement : actuellement, un Ingénieur des Ponts et Chaussées est nommé Ingénieur en Chef à peu près au moment où ses contemporains d'autres cadres sont nommés Ingénieurs Généraux. Quant aux nominations d'Inspecteurs Généraux, nous en avons perdu le souvenir. A l'heure actuelle se discutent les statuts des Corps techniques dans le cadre du statut général de la fonction publique : vous trou-

verez là le moyen de parer à cette crise et nous vous demandons d'en user.

Finies les anciennes assimilations dans ce qu'elles avaient d'heureux : que ce soit le Conseil d'Etat ou l'Inspection des Finances, ou plus récemment l'Armée, nous avons vu rompre à notre détriment les parités.

Il n'est pas de petite circonstance où ne nous soyons trouvés rabaissés. En partie, pour compenser ce que nos échelles de traitements avaient de défectueux, nous avons eu une prime de rendement : seulement celle-ci est basée sur ces traitements fictifs ; que ce soit en juillet dernier, lors de l'augmentation de 25 %, que ce soit en janvier, lors de l'attribution d'une indemnité provisionnelle, les primes de rendement sont restées ce qu'elles étaient — cela revient à les réduire.

Nous avons protesté auprès de vous : vous avez bien voulu reconnaître que nous avions raison et vous avez épousé notre thèse.

Vous êtes intervenu auprès des Finances ; mais nous attendons le résultat ; c'est bien un des points où nous pensons qu'une intervention de votre Administration, si elle était menée avec la vigueur qui se doit, aurait des effets heureux.

De même, une intervention pressante de Monsieur le Ministre de la Production Industrielle auprès des Finances permettrait de résoudre les problèmes qu'il connaît bien et qui sont propres à nos Camarades des Ponts et Chaussées détachés auprès de son Département.

Il est, au moins, en ce qui concerne les Ponts et Chaussées, deux domaines où votre intervention pourrait être efficace.

Pour de tous autres motifs, le Ministère de l'Intérieur prévoit actuellement une vaste réforme des finances locales. A cette occasion disparaîtra la loi du 5 octobre 1941, loi non validée, qui est à l'origine du mal. Il n'est que d'introduire dans la prochaine Loi de Finances, l'abrogation, ou plutôt, car la nuance a son intérêt, la constatation de la nullité de cette loi ; nous pourrions ainsi revenir, vis-à-vis des collectivités locales, dans la situation antérieure.

De même, si le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme a, pour sa part, défini les conditions de fonctionnement à son profit des Services des Ponts et Chaussées, le travail analogue reste à faire pour les autres Départements : il n'apparaît pas, a priori, comme devant être plus difficile.

Ce que je devais, Messieurs les Ministres, c'est vous exposer combien il est urgent que vous portiez remède à une situation qui risque de peser lourdement sur la vie de nos Services.

Ce que vous savez bien, c'est combien, et malgré tout, nous sommes attachés à ces Services

et avec quelle foi nous continuerons, sous votre haute direction, à faire en sorte que les Services des Mines et ceux des Ponts et Chaussées soient des Services modèles, dignes du pays que nous, tous, nous souhaitons.

~~~~~

**Allocution de M. Jules MOCH**  
**Ministre des Travaux Publics et des Transports**

Mes Chers Camarades,

Je m'excuse de retarder quelque peu votre dîner, auquel je ne puis participer, puisque je dois assister à neuf heures, comme vous l'indiquait M. STAHL, à un Conseil de Cabinet important, auquel je ne puis manquer.

Je veux remercier M. STAHL de son « interpellation ». Nous nous trouvons, lui et moi, sensiblement dans la même situation, à l'expiration de nos mandats respectifs (1). Je viens donc lui dire combien j'ai apprécié son concours et combien une Administration moderne doit collaborer harmonieusement avec les représentants de la fonction publique : Ponts et Chaussées, Mines ou Fédération des Travaux Publics, dans notre cas. Je ne vous apprendrai d'ailleurs rien en rappelant que j'entretiens les mêmes relations amicales avec la Fédération des Travaux Publics représentée à votre banquet. Un certain nombre de points traités par M. STAHL vise le Ministère de la Production Industrielle. Mon ami, M. LACOSTE, m'a prié d'excuser son absence et son représentant voudra bien lui transmettre ces remarques.

\*\*

En ce qui concerne le Ministère des Travaux Publics et des Transports, j'ai retenu trois points essentiels, sur lesquels je veux revenir.

Vous avez tout d'abord parlé de la qualité exceptionnelle des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines.

Je souscris bien volontiers à votre appréciation. Je voudrais même, à ce sujet, vous conter une petite anecdote.

On m'a offert, presque à chaque crise ministérielle, un portefeuille autre que celui des Travaux Publics. J'ai toujours refusé une telle mutation. Une fois, le futur Chef du Gouvernement envisageait de constituer un Ministère d'aspect très nouveau, groupant tout un ensemble de

(1) Au moment où le Ministre parlait, le Gouvernement était virtuellement démissionnaire et la question se posait de savoir s'il allait être procédé à un remaniement assez étendu ou à une démission globale.

Sociétés nationalisées. Il m'a demandé d'en assurer la charge, en ajoutant : « Votre maison « marche bien ; vous pouvez la quitter et nous « mettrons quelqu'un d'autre à votre place ». J'ai refusé en répondant : « Ce qui fait la qualité d'une grande Administration c'est d'une part, une Direction du Personnel fonctionnant « bien et, d'autre part, de grands Corps possédant des traditions ». J'entendais par là que la dislocation de Ministères effectuée pour rapprocher des directions jusqu'alors éloignées peut correspondre à une idée intéressante en théorie, mais risque, en pratique, d'aboutir à un nonsens. Car un Ministère, ainsi constitué de pièces et de morceaux, ne possède en général ni une Direction du Personnel habituée à l'administrer, ni de grands Corps de l'Etat solidaires de l'exécution de leurs tâches.

Je pense donc qu'il est à la rigueur possible d'absorber un Ministère fonctionnant moyennement au sein d'un Ministère bien « rodé », mais non d'en créer un de toutes pièces. C'est cette conception qui m'avait fait accepter, dans un Gouvernement passager, le rattachement, techniquement souhaitable, du Ministère de la Reconstruction à celui des Travaux Publics.

\*\*

Le deuxième point traité par vous est celui de la modernisation des méthodes. C'est là une des questions importantes. Je signe chaque jour un courrier abondant et je lis attentivement ce que je signe. Je suis épouvanté de trouver dans les dossiers les brouillons écrits à la main, raturés et surchargés et de constater que nos Administrations ne sont pas encore dotées de l'équipement sténo-dactylographique qui s'impose. Il y a pis : la plupart de nos rédacteurs seraient embarrassés s'ils devaient travailler avec une sténo rapide, au lieu d'utiliser la plume de leurs aïeux. Un effort considérable de modernisation s'impose donc.

Sans demander de crédits budgétaires, nous venons de créer un petit Service de gestion des activités communes aux trois Ministères jusqu'à ce jour simplement juxtaposés : Travaux Publics, Marine Marchande, Aviation Civile, qui forment le Ministère actuel des Travaux Publics et des Transports. Si l'avenir me permet de demeurer à la tête de ce Département, j'ai l'intention de spécialiser un petit nombre d'ingénieurs et de fonctionnaires dans l'étude systématique des méthodes de modernisation. Je partage, en effet, votre sentiment : nos Directions et Services sont trop surchargés par une écrasante besogne, pour avoir le temps de réfléchir aux innovations nécessaires.

Je relève à ce sujet une expression de vous. Lorsque vous avez qualifié la fonction directoriale de « métier de galérien », vous avez peut-être manqué quelque peu au respect qui, en d'autres lieux, s'impose vis-à-vis des directeurs, mais, puisque nous sommes ici entre camarades, vous auriez dû ajouter : si les Directeurs sont des galériens, le Ministre fait certes figure de super-galérien.

Permettez-moi donc de souligner qu'une telle épreuve subie pendant dix-huit mois, atteint presque la limite des possibilités humaines.

\*  
\*\*

Le troisième point, dont je connais toute l'importance, est celui de la situation matérielle de nos personnels.

Vous avez eu raison de souligner l'inflation des titres dont vous êtes les victimes. Cette loi est, hélas, générale en France. Tout ce qui se réalise dans notre pays finit, au nom d'un vieux concept d'égalité, par faire l'objet d'une véritable inflation.

Rappellerai-je celle des décorations ? Lorsque, au début de l'autre guerre, fut créée la Croix de Guerre, on éprouvait une certaine fierté à revenir en permission avec le ruban vert et rouge. Mais très vite il est apparu qu'un Officier, au bout d'un certain nombre de mois de front, avait, au nom de l'égalité, droit à cette distinction et celle-ci, très vite, était généralisée au point que vous avez connu dans cette guerre-ci.

Nous constatons partout le même phénomène. Je ne sais combien, même dans notre propre maison, nous comptons d'Inspecteurs Généraux. Ceux des Ponts et des Mines correspondant à de vieilles hiérarchies dont ils couronnent l'édifice. Mais, dans des Services rattachés à cette maison ou à d'autres Départements on a créé des Inspecteurs Généraux, parfois subordonnés à des Directeurs ou à des Chefs de Service, qui n'appartiennent pas à des grands Corps, mais qui portent le même titre.

Cette inflation est un mal contre lequel nous devons réagir, car il comporte des conséquences matérielles. Un certain nombre d'hommes autour de cette table connaissent les efforts que j'ai faits, à la Commission COYNE, par l'intermédiaire de M. l'Inspecteur Général Bernard RE-NAUD et en étroite collaboration avec lui, comme aussi en liaison avec votre organisation ou avec les organisations syndicales, en vue d'améliorer votre situation.

Nous n'avons pas réussi : nous nous sommes heurtés à des éléments disparates.

A une époque, j'ai cru pouvoir faire admettre par le Conseil des Ministres l'idée qu'à côté de

la « fonction publique » proprement dite existait une « fonction technique » qui devait être rémunérée à sa juste valeur. Mais des conflits entre Fédérations dans le détail desquels je ne veux pas entrer, des grèves nées à cette époque m'ont fait redouter que les efforts de reclassement se heurtent à la jalousie de ceux qui ne seront pas reclassés au même degré. On a ainsi tendance à confondre l'idée du nécessaire reclassement avec celle de la simple majoration de tous les traitements, qui va à l'encontre même du reclassement.

Même les améliorations de détail se heurtent actuellement à beaucoup d'incompréhension. La solidarité ministérielle m'interdit de dire tous mes sentiments à ce sujet.

Je crois cependant indiquer qu'une des causes de la décadence sensible de nos administrations, à un petit nombre d'exceptions près parmi lesquelles nous figurons, réside dans l'évolution et l'extension des attributions des Contrôleurs des Dépenses Engagées. Ceux-ci ont été créés pour juger de l'importance d'une dépense dans un reliquat de crédit. Mais ils en arrivent à vouloir juger de l'utilité même des dépenses et parfois à paralyser nos administrations par ce contrôle a priori.

Le mal s'aggrave. Le planisme est certes nécessaire en période de pénurie. Mais voici que l'on tente de transformer les Contrôleurs des Dépenses Engagées en « Contrôleurs des Matières Engagées ».

J'ai protesté contre ce fait. J'ai souligné que cela ne présente vraiment aucun intérêt pour un Sous-Chef de Bureau de l'Economie Nationale de savoir le nombre de tonnes de ciment ou d'acier qui seront, année par année, investies dans le moindre de nos travaux. L'Economie Nationale est dans son rôle en pratiquant une répartition primaire des matières trop peu abondantes, mais doit laisser à chaque Ministre le soin de les sous-répartir entre ses Directions et Services, les Directeurs opérant de même vis-à-vis des Ingénieurs en Chef et ceux-ci vis-à-vis de leurs Ingénieurs d'Arrondissement et de leurs Subdivisionnaires. Je lutterai par tous moyens en mon pouvoir contre la paralysie résultant de la multiplication des états numériques, des prévisions dites détaillées et des contrôles a priori.

Dans le même ordre d'idées, vous avez comparé votre sort à celui de vos camarades des Sociétés Nationales. Le sort dont jouissent ces derniers tient à leur assimilation à l'industrie privée.

Si l'on y réfléchit, c'est là une survivance du passé. Il était normal qu'à l'époque où l'ingénieur privé et l'ouvrier étaient voués à l'incertitude totale, ceux qui avaient carrière et retraite

assurées bénéficiaient d'un traitement moindre que ceux qui couraient de tels risques. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Vous avez le droit de constater que vos Camarades de la S.N.C.F. ou de l'Electricité de France ont pratiquement la même stabilité et les mêmes garanties que ceux d'entre vous qui continuent à servir dans les Corps de l'Etat. Il est donc choquant que deux Camarades de promotion, ayant opté pour la même « botte », touchent des traitements variant du simple au double, parce que l'un est détaché dans une Société nationale, tandis que le second, plus défavorisé, contrôle le premier (*applaudissements*).

Nous nous efforçons, dans ce domaine aussi, de remonter la pente. Mais la lutte est parfois décourageante.

Nous portons actuellement notre effort, M. VINCENT peut en témoigner, sur l'abrogation, ou mieux sur la constatation de la nullité, de l'acte dit loi du 5 octobre 1941. Nous avons préparé un projet d'article de la loi des finances dont j'ai personnellement entretenu mon Collègue, M. SCHUMAN, en lui indiquant l'importance extrême que j'y attachais. Nous avons reçu aujourd'hui même les épreuves du Budget que nous avons parcourues en revenant de l'émouvante cérémonie de BEZONS. Nous avons constaté que l'Administration des Finances a écarté notre texte de son projet de loi de finances. Nous allons reprendre cette offensive, mais je ne puis prévoir quand elle aboutira.

Le gain acquis dans ce projet de loi de finances est assez minime : nous avons obtenu l'intégration des Cantonniers du Service Vicinal dans le cadre général et aussi la suppression du Corps du Génie de l'Air, à laquelle je tiens depuis longtemps. Je pense, en effet, au risque de passer, dans la section Aviation de mon Ministère, pour un défenseur fanatique des Ponts et Chaussées, qu'il est absolument inutile de créer un Corps du Génie de l'Air, quand il s'agit pour lui de construire des pistes assez semblables à des routes. J'espère de cette façon trouver une petite possibilité d'avancement pour le Corps des Ponts et Chaussées, où toutes les promotions sont bloquées et souhaite que l'Assemblée ratifie notre initiative.

\*\*

Le Corps, avez-vous dit, est fatigué. Je le sais. Cela est vrai du Corps des Ponts et Chaussées et aussi de celui des Ingénieurs des Travaux Publics, comme de celui des Adjoints, Techniciens. Il faut cependant que chacun se rende compte des difficultés de l'heure, mais aussi de l'ampleur de la tâche remplie que vous avez justement signalée.

Je ne pense pas qu'aucun de vos grands Anciens ait vécu des années aussi captivantes que les vôtres depuis la Libération. Directeurs, Ingénieurs en Chef et Ingénieurs, vous avez fait plus de travaux en ces deux années que dans toute votre carrière précédente : 6.000 ponts rétablis provisoirement ou définitivement, notre réseau routier reconstitué, nos ports améliorés presque de semaine en semaine, notre réseau ferré relevé qui fait l'admiration du monde entier, nos bases aériennes sortant du néant et se multipliant jusqu'au cœur de l'Afrique, doivent être pour vous autant de consolations et de satisfactions.

\*\*

Je faisais à l'instant allusion à nos difficultés. Vous ne comprendriez pas que, même au risque de retarder encore pour quelques minutes le commencement de ce dîner tardif, je ne vous dise pas un mot de la crise actuelle.

Ce n'est pourtant pas dans mes habitudes.

Ceux qui travaillent presque quotidiennement avec moi savent que jamais je ne me suis entretenu de politique avec les Directeurs ; que jamais je ne me suis préoccupé de leurs opinions ; que jamais je n'ai muté un fonctionnaire parce qu'il n'était pas affilié à un parti déterminé.

Mais nous sommes aujourd'hui dans une situation si difficile que je manquerais à mon devoir si je ne vous disais franchement ma pensée.

Je n'attache personnellement aucune importance à la composition politique d'un Gouvernement. Dans le temps actuel, il m'est indifférent d'appartenir à un Ministère homogène, tripartite ou quadripartite.

Ce dosage n'a, pour l'heure, pas d'importance. Trois facteurs seuls sont essentiels : le premier c'est l'autorité que possède le Gouvernement. Il faut relever la notion d'autorité de l'Etat. Certes, cette autorité prend une forme nouvelle, doit s'exercer en collaboration avec les intéressés eux-mêmes, avec les organisations représentatives, mais il faut que toujours et partout le dernier mot reste à l'autorité publique et non à des intérêts particuliers.

Le deuxième facteur est la solidarité des Ministres. Je n'accepterais jamais de demeurer dans un Ministère dont un certain nombre des membres voteraient contre le Gouvernement.

Le troisième facteur et le plus important est le programme immédiat de ce Gouvernement.

De quoi s'agit-il aujourd'hui ?

Il s'agit de remettre sur pied un pays qui a été victime d'une trahison, qui a souffert de cette trahison et qui a failli être à jamais déshonoré. Il s'agit de le rebâtir, matériellement et moralement.

Pour le rebâtir matériellement, il faut d'abord défendre sa monnaie, donc limiter ses dépenses au total que peuvent fournir à la fois les impôts et les emprunts. Nos dépenses se classent en budgets ordinaire et extraordinaire : ce n'est pas là qu'un artifice de présentation. L'essentiel aujourd'hui est que l'Etat restreigne ses dépenses au total cumulé de l'impôt et de l'emprunt.

Dans le cas contraire, il ne solde le surplus de ses paiements qu'en recourant aux avances de la Banque de France, ce qui engage nécessairement le pays dans la lutte entre la hausse des salaires et celle des prix, d'où les prix sortent toujours vainqueurs.

Le blocage des salaires me paraît en ce moment une cruelle nécessité. Si, dans une grève comme celle qui se déroule actuellement (1), nous cédon et si, de ce fait, nous multiplions des revendications parallèles et souvent justifiées — car le succès des grèves multiplie les désirs des professions voisines — alors ce budget que nous allons présenter en équilibre sera à nouveau déséquilibré, en même temps les prix monteront. Car il est impossible, dans l'état de pré-inflation où nous vivons et avec les marges actuelles des producteurs, de majorer les salaires sans que cette hausse des salaires entraîne, comme en juin dernier, une hausse proportionnellement supérieure des prix.

Or nous sommes très « tangents » au point de vue de nos prix extérieurs. Notre exportation est encore possible, mais, dès maintenant, les prix de vente d'une automobile ou de nos textiles en Amérique sont tels que nos exportations s'amenuisent depuis six mois, au fur et à mesure que se poursuivent partout les reconversions industrielles.

La hausse de nos prix de revient signifierait donc l'arrêt de nos exportations.

Or, il faut que vous sachiez que les trois quarts de nos avoirs à l'étranger ont déjà disparu, ainsi que les trois quarts de nos réserves d'or et que notre balance des comptes se présente actuellement avec un déficit en devises, qui, traduit en francs, est de l'ordre d'une dizaine de milliards par mois. Il nous faut, dans l'année, trouver 700 millions de dollars pour équilibrer notre balance des comptes. Nous ne pouvons pas les trouver si notre exportation s'arrête ou se ralentit. Nous négocions, dans des conditions internationales difficiles, un emprunt étranger de l'ordre de 250 millions de dollars. Il ne couvrira que le tiers du déficit de notre ba-

lance des comptes. Comment trouverions-nous une solution, si la hausse des prix nous imposait une nouvelle dévalorisation de notre monnaie, qui retirerait toute confiance aux prêteurs étrangers ?

Or, parmi les milliards de francs de produits que nous devons nécessairement acquérir à l'étranger, figurent les plus indispensables à notre reconstruction et même à notre vie. C'est ainsi que nous devons importer des millions de quintaux de blé pour assurer la soudure. Comment les acheter si la hausse des prix freine nos exportations et nous interdit d'obtenir des crédits ? Ainsi l'on peut dire qu'une hausse massive des salaires se traduirait par une nouvelle dévalorisation du franc et par une nouvelle diminution de la ration de pain.

Ce sont des maux qu'à tout prix nous devons éviter à notre pays.

Je considère que cet ensemble d'idées rapidement schématisé forme la base fondamentale d'une action gouvernementale solide.

Il faut, par ailleurs, constituer l'Union Française, sans abandonner la présence française, quelles que soient les difficultés de l'heure, en Indochine, à Madagascar et dans certaines zones de l'Afrique noire.

Il faut enfin que dans le domaine international la France serve de trait d'union entre les grandes puissances, sans être à la remorque d'aucune.

J'ai ainsi défini une politique sur laquelle peuvent s'accorder des hommes de tous partis.

C'est ce qui devrait se réaliser tout à l'heure à l'Élysée. Nous allons nous y retrouver autour d'un Chef du Gouvernement, après le Conseil de Cabinet auquel je vais maintenant assister à l'Hôtel Matignon.

Les quatre Ministres qui viennent de voter contre le Gouvernement ne pourront plus lui apporter leur collaboration. Des intérimaires vont donc remplacer provisoirement ceux qui se sont désolidarisés de lui. Les partis auront ensuite à délibérer de l'avenir du Gouvernement.

Mais, dans tous les cas, la solution de cette crise est, selon moi, commandée par des idées financières et techniques, comme je viens d'en esquisser quelques-unes, beaucoup plus que par des considérations d'étiquette politique.

En vérité — c'est la morale que je veux en tirer de cette analyse —, nul d'entre nous ne peut faire que cinq années, passées à détruire au lieu de construire, ne se traduisent par une effroyable diminution, non seulement de la richesse nationale, mais même des possibilités de reconstruction de cette richesse.

Ainsi, plus que jamais, le travail solidaire de tous les Français est une nécessité nationale.

(1) Le Ministre fait allusion à la grève des Usines RE-NAULT qui, soutenue par une partie des Ministres, devait entraîner le remaniement du Gouvernement.

## POSTE VACANT

La Direction des Bases Aériennes recherche actuellement un camarade pouvant prendre la tête du service technique des bases aériennes, à Paris.

Ce poste conviendrait à un Ingénieur en Chef ou à un Ingénieur Ordinaire de 1<sup>re</sup> classe sus-

ceptible de s'intéresser à des questions techniques extrêmement diverses.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. CAZES, Directeur des bases aériennes, 93 boulevard du Montparnasse, Paris (6<sup>e</sup>) Téléphone 58-80.

---

## Liste des Membres de nos Corps

Comme d'habitude, le Bulletin du P. C. M. ne paraîtra pas en juillet et août : le prochain N° paraîtra donc en septembre 1947.

Ce N° publiera la liste des membres des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines. Les modifications à apporter à cette liste doivent parvenir au Bulletin avant le 1<sup>er</sup> août 1947.

---

### NAISSANCES

Notre Camarade Edouard BECKER, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de la naissance de son fils *Richard*.

Notre Camarade Maurice DURAND-DUBIEF, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, Secrétaire du Comité du P. C. M., nous a fait part de la naissance de sa fille *Armelle*.

Notre Camarade Henri DELATTRE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Besançon, nous a fait part de la naissance de sa troisième fille *Geneviève*.

Notre Camarade Aimé THILLE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Dijon, nous a fait part de la naissance de son fils *Jean-Pierre*.

Notre Camarade Jacques LASSALLE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Rodez, nous a fait part de la naissance de son fils *Marc*.

Notre Camarade Michel LECŒUR, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de la naissance de sa seconde fille *Martine*.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

### DÉCÈS

Notre Camarade Clément ROQUES, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Grenoble, Membre du Comité du P. C. M., nous a fait part de la mort de Madame Clément ROQUES, son épouse ; nous présentons à notre Camarade ROQUES et à toute sa famille l'assurance de la large part que nous prenons à leur affliction dans un deuil aussi cruel.

Nous avons appris le décès de notre Camarade Léon BOULLE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite à Paris ; nous assurons la famille du défunt de notre sympathie attristée.

---

**Voir page suivante pour le paiement  
des cotisations de l'Exercice 1946-47**

# AVIS IMPORTANT

## PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1946-47

Le taux des cotisations de l'Exercice 1946-1947 avait été précédemment fixé à titre provisoire aux sommes indiquées ci-dessous. A la suite des décisions prises par les Assemblées Générales du 4 Mai 1947, le taux des cotisations est fixé définitivement aux sommes ci-après pour le dit Exercice, qui comporte exceptionnellement 14 mois :

|                                                      | Taux provisoire | Taux définitif |
|------------------------------------------------------|-----------------|----------------|
| <u>Inspecteurs Généraux :</u>                        |                 |                |
| en activité .....                                    | 650 fr.         | 875 fr.        |
| en disponibilité, hors cadres, démissionnaires ..... | 350             | 440            |
| en retraite .....                                    | 125             | 220            |
| <u>Ingénieurs en chef :</u>                          |                 |                |
| en activité .....                                    | 500             | 700            |
| en disponibilité, hors cadres, démissionnaires ..... | 250             | 350            |
| en retraite .....                                    | 100             | 175            |
| <u>Ingénieurs ordinaires :</u>                       |                 |                |
| en activité .....                                    | 350             | 440            |
| en disponibilité, hors cadres, démissionnaires ..... | 175             | 220            |
| en retraite .....                                    | 70              | 110            |
| <u>Ingénieurs à titre provisoire</u> .....           | 125             | 175            |
| <u>Ingénieurs Éléves</u> .....                       | 75              | 90             |

Les Sociétaires qui n'ont pas encore payé leur cotisation pour l'Exercice 1946-1947 ou qui l'ont payée sur le taux qui, antérieurement, avait été provisoirement fixé à une somme inférieure, sont instamment priés de se mettre en règle avec la Caisse du P. C. M.

La somme due est afférente au grade au 1<sup>er</sup> Novembre 1946 pour les anciens Sociétaires et au grade au moment de l'inscription pour les nouveaux Sociétaires.

### MODES DE PAIEMENT :

- Chèque bancaire barré au nom du P. C. M., 28, rue des Saints-Pères, PARIS-VII<sup>e</sup>.
- Chèque postal au compte de l'Association P. C. M. : PARIS 508.39

*A l'Espérance*

MAISON FONDÉE EN 1829

# HENRI GODECHOT

31 & 31 bis, Boulevard Saint-Martin  
PARIS-III<sup>e</sup>  
- TUR. 48-00 -

**BIJOUTIER - JOAILLIER**

Bijouterie - Horlogerie  
Orfèvrerie - Lustres - Bronzes

PLUS DE CENT ANNÉES D'EXPÉRIENCE  
ET DE PROBITÉ COMMERCIALE

## RAILS - ACCESSOIRES - Voies

Voies portatives rivées ou boulonnées  
Wagonnets tous types

TRAVERSES BOIS - AIGUILLAGES - PLAQUES

Locomotives  Locotracteurs

## GOURY & C<sup>ie</sup>

15-17, Rue Auber - PARIS (IX<sup>e</sup>)

TÉL. OPÉRA 88-65

**TOMBEREAUX MÉTALLIQUES SUR PNEUS REMORQUES**

## Compagnie Parisienne d'Entreprises

Suite d'ancienne filiale des Établissements François **MERCIER**  
Société anonyme au Capital de 24.000.000 de francs

### Travaux Publics et Particuliers

Terrassements - Ouvrages d'Arts - Béton armé

Routes, Voies ferrées, Travaux maritimes et fluviaux  
Ponts, Barrages, Souterrains, Aménagements de chutes d'eau  
Constructions industrielles, Habitations

SIÈGE SOCIAL : 112 ter, rue Cardinet, PARIS (XVII<sup>e</sup>) - Tél. Carnot 69-60

EXPLOITATION : 51, Rue Barathon, MONTLUÇON - Tél. 6-08

ATELIERS : Mécanique, Charpente, Menuiserie - LA LOÛE, MONTLUÇON  
Tél. 6-14.

TRAVAUX PUBLICS  
CONSTRUCTIONS en BÉTON ARMÉ  
OUVRAGES D'ART

## S<sup>TÉ</sup> A<sup>ME</sup> DES ENTREPRISES BOUSSIRON

10, Boul. des Batignolles - PARIS (17<sup>e</sup>)  
Alger Casablanca Tunis

## L'ENTREPRISE INDUSTRIELLE

◆◆ ÉLECTRICITÉ ◆ GÉNIE CIVIL ◆◆

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

Électrification  
de  
Voies Ferrées



Distribution  
d'Électricité  
de Gaz et d'Eau

29, Rue de Rome - PARIS (8<sup>e</sup>)  
Europe 50-90

## COMPAGNIE PARISIENNE DES ASPHALTES

FONDÉE EN 1877,

39, rue de Liège - PARIS

R. C. 3148

Tél. Europe 61-30 et 61-31

LUSINES

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

PRODUITS POUR ROUTES

GOUDRON -- GOUDRON BITUME -- ÉMULSIONS

## GABIONS PALVIS

Convient pour la construction de  
Barrages - Diques - Epis - Etc.  
Remplacent avantageusement la maçonnerie et les  
enrochements - Protègent contre les affouillements.

Album illustré gratuit envoyé franco sur demande adressée à

la SOCIÉTÉ FRANÇAISE de DÉFENSES FLUVIALES  
79, Cours Jean Jaurès - GRENOBLE (R.C. 1724)

