

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Siège Social : 28, rue des Saints-Pères, à PARIS-VII^e

BULLETIN DU P. C. M.

RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères

PARIS-VII^e

Téléphone : LITré 25.33

PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV^e

Téléphone : LECourbe 27.19

SOMMAIRE

Le Mot du Président	2	Naissances, Mariages, Décès	25
Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. en 1960	3	Société Française d'Etudes et de Réalisations d'Equipements Gazier « SOFREGAZ »	26
Procès-verbal de l'Assemblée Générale ordinaire annuelle du jeudi 10 mars	3	Offre de poste	26
Mutations dans le Personnel	21	Activité des Groupes régionaux : Groupe de l'Est	27
Tournée du P.C.M. au Pont de Tancarville et au Port du Havre le vendredi 11 mars 1960	22	Les Annales des Mines de Février 1960	27
Association Française de l'Eclairage	22	Les Annales des Mines de Mars 1960	27
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M.	23	40 ^e Congrès de l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux	27
L'agrément des matériaux nouveaux dans le cadre européen	24	La SAVIEM réorganise ses activités	28
Note sur la Normalisation et la Définition des Prix	25	Un Cycle de Conférences et de Visites de quatre semaines sur les sujets du Bâtiment, du 12 novembre au 4 décembre 1960	28

VOYAGE EN U. R. S. S.

Les difficultés auxquelles se sont heurtés les organisateurs de ce voyage ne permettront pas de réaliser ce projet pour l'année 1960.

Mais le Comité du P.C.M. pense pouvoir aboutir et mettre sur pied ce voyage pour le printemps 1961.

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences qu'elle organise ou dans les articles qu'elle publie (Article 31 de son règlement intérieur)

Le mot du Président

Une année de plus s'est écoulée dans la vie de notre Association, marquée au rythme des Assemblées générales annuelles, qui nous permettent de faire le point, de prendre une vue d'ensemble des problèmes intéressant nos activités professionnelles.

Le Comité de rédaction a tenu cette année à publier intégralement, et sous une présentation plus lisible que d'habitude, le rapport moral présenté à l'Assemblée générale du 10 mars, qui constitue ainsi l'essentiel du présent Bulletin ; établi avec le concours de nombreux Camarades du Comité du P.C.M. et des groupes d'études, il permet de retracer l'évolution de la vie de nos Corps, au cours de l'année écoulée, dans les domaines très variés de notre compétence. Les bouleversements apportés à l'administration française par les ordonnances de pleins pouvoirs, la continuité d'action permise par la stabilité ministérielle nous ont obligé à suivre avec une attention particulière nombre de questions d'actualité ; mais vous pourrez constater que le Comité ne s'est pas désintéressé pour autant de l'orientation d'avenir de nos Corps qui doit être — me semble-t-il — la préoccupation principale d'une

Association comme la nôtre. Je souhaite que vous lisiez avec intérêt l'ensemble ou telle partie du rapport moral, suivant vos préoccupations propres, et que vous nous fassiez part de vos remarques et de vos suggestions pour guider l'action future du Comité.

Je voudrais aussi souligner à cette occasion que notre œuvre au cours de l'année écoulée, pour modeste qu'elle soit, est une œuvre d'équipe, qui a associé des Camarades de bonne volonté en toute cordialité pour un travail désintéressé. Cet esprit de vraie camaraderie, croyez que votre Président y trouve son principal soutien dans la tâche — parfois lourde, il faut le reconnaître — qui lui incombe et je tiens à en exprimer ma reconnaissance à tous ceux qui, fidèles aux traditions de nos Corps, en sont les artisans.

A. Durand Dubif

Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. en 1960

Le P.C.M. a tenu son Assemblée Générale Ordinaire Annuelle de 1960, le jeudi 10 mars, à Paris, dans le grand amphithéâtre de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, mis obligeamment à sa disposition par M. **Brunot**, Directeur de l'Ecole.

On trouvera ci-dessous le procès verbal de cette Assemblée générale, ainsi que le rapport moral présenté par le Président au nom du Comité et le rapport financier du Trésorier.

Dans la soirée, le dîner annuel du P.C.M. a été servi à la Maison des X, sous la présidence effective de

MM Robert **Buron**, Ministre des Travaux Publics et des Transports et Jean-Marcel **Jeanneney**, Ministre de l'Industrie.

Le lendemain a eu lieu la tournée traditionnelle qui a quelque peu dépassé le cadre habituel de la région parisienne et qui a permis à nos Camarades d'admirer les remarquables réalisations du Pont de Tancarville et du Port du Havre ; un compte-rendu de cette tournée figure au présent bulletin, des notices techniques sur les ouvrages visités seront publiées ultérieurement (1)

(1) Pour le Pont de Tancarville, se reporter au Bulletin de septembre 1959

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ANNUELLE du Jeudi 10 MARS 1960

Les membres du P.C.M. se sont réunis en Assemblée Générale Ordinaire Annuelle, le jeudi 10 mars 1960, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, sous la Présidence de M **Durand-Dubief**, Président de l'Association.

La séance est ouverte à 14 h. 30.

1) RAPPORT MORAL

présenté par le Président au nom du Comité

Le Président donne lecture du rapport moral sur le fonctionnement de l'Association depuis la dernière Assemblée générale ordinaire. Le texte de ce rapport est annexé au présent procès verbal.

M **Durand-Dubief** invite les membres présents à formuler leurs observations, plusieurs Camarades déclarent avoir des observations ou suggestions à présenter.

Situation des Ingénieurs-Élèves.

M **Pasquet** souligne la situation défavorisée des Ingénieurs-Élèves des Ponts et Chaussées et des Mines, par rapport à celle des autres corps, notamment Télécommunications et Fabrications d'Armement.

Il présente une motion qui, après discussion et modification de certains points de détail, est adoptée à l'unanimité dans la rédaction ci-après :

« L'Assemblée Générale regrette et déplore la situation particulièrement défavorisée des Ingénieurs-Élèves des Ponts et Chaussées et des Mines

— « Remercie le Président et le Comité des efforts faits pour remédier à cette situation qui risque d'influer gravement sur le recrutement de nos Corps

— « Leur demande de poursuivre leurs efforts à la fois dans le sens d'une révision du statut des fonctionnaires stagiaires et de la situation indiciaire des Ingénieurs-Élèves, dans le sens de mesures propres à nos Corps suivant ainsi l'exemple d'autres Administrations

— « Fait appel à tous les Camarades pour seconder en ce sens l'action entreprise par le Comité »

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

M **Brunot**, se déclarant d'accord sur le rapport moral pour ce qui touche à l'enseignement, souligne la nécessité d'une ouverture et d'un rayonnement extérieur de l'Ecole. Il souhaite à cet égard un rapprochement plus étroit entre les Ingénieurs du Corps et les anciens élèves civils de l'Ecole et propose que des contacts plus étroits soient pris entre les Associations du P.C.M. d'une part et des Ingénieurs civils de l'Ecole d'autre part. L'Assemblée manifeste son accord pour que le Comité participe à une commission d'études commune chargée d'examiner et de proposer les solutions propres à satisfaire aux buts exprimés.

M **Brunot** indique par ailleurs qu'il apparaît maintenant ne plus y avoir d'inconvénients à transformer le titre d'Ingénieur Civil de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées en celui plus court d'Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées », après intervention de MM **Wahl**, **Cachera** et **Durand** qui souligne notamment qu'il n'existe qu'une seule Association d'Anciens Elèves de l'Ecole des Mines, M **Durand-Dubief** signale que le Comité du P.C.M. a examiné la question dans un sens favorable et note la même tendance de la part de l'Assemblée Générale.

M. **Arnould** signale enfin l'intérêt qu'il voit à établir et diffuser une « Histoire du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. »

Travaux d'Électrification rurale.

M. **Lamouroux** voudrait attirer l'attention du Comité du P.C.M. sur la question de l'intervention du Corps des Ponts et Chaussées dans les problèmes d'électrification rurale.

M. **Durand-Dubief** rappelle la position prise à cet égard par la Commission de Réforme Administrative et qui est favorable au Service des Ponts et Chaussées ; le Comité n'a pas jugé utile dans ces conditions d'intervenir spécialement à cet égard ; il est bien entendu que tout sera mis en œuvre, s'il y a lieu, pour obtenir une solution satisfaisante.

Études économiques et scientifiques.

M. **Arnould** estime que le corps des Ponts et Chaussées devrait se préoccuper plus activement d'études économiques et scientifiques de portée générale, sans interférence politique ; des cycles de conférence pour-raient notamment être organisés.

M. **Brunot** souligne les difficultés rencontrées par le Service Central d'Études Économiques instauré auprès du Ministère ; il est d'avis d'étoffer l'enseignement correspondant à l'École des Ponts par des petites classes, des conférences, etc... mais cela implique que des Ingénieurs compétents veuillent bien s'y consacrer.

Approbation du rapport moral.

Après avoir entendu les observations présentées, l'Assemblée Générale approuve à l'unanimité le rapport moral du Président.

2) RAPPORT FINANCIER du TRÉSORIER

M. **Dreyfus**, Trésorier, donne lecture de rapport financier de l'Exercice 1959 et du projet de Budget pour l'Exercice 1960. Le Texte de ce rapport est annexé au présent procès-verbal.

En l'absence de M. **Giraud**, ancien Trésorier, qui n'avait pu présenter ses comptes l'année dernière devant l'Assemblée générale, M. **Dreyfus** donne également lecture du rapport financier de l'exercice 1958.

La Commission de Vérification des Comptes propose l'approbation des deux rapports des Trésoriers.

L'Assemblée Générale adopte, à l'unanimité, les conclusions de la Commission de Vérification des Comptes.

3) Renouvellement du Tiers sortant du Comité d'Administration

Le dépouillement des votes pour le renouvellement du tiers sortant des Membres du Comité d'Administration du P.C.M. donne les résultats suivants :

Pour les quatre postes de Délégué Général à élire pour 3 ans ont obtenu : MM. **Bringer**, 160 voix ; **Lhermitte**, 161 voix ; **Rérolle**, 160 voix ; **Rouer**, 162 voix.

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élus comme Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées pour trois ans : MM. **Bringer**, **Lhermitte**, **Rérolle**, **Rouer**.

Le Président fait connaître que la Section Mines n'a pas encore procédé à l'élection des remplaçants des Délégués dont le mandat se trouve expiré.

Il fait connaître que les Groupes ci-après de la Section Ponts et Chaussées ont désigné les Délégués suivants pour trois ans : (1)

- Groupe de Paris : MM. **Laurent** et **Lefoulon** ;
- Groupe de Nancy : M. **Dreyfuss**.

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

Le Secrétaire,
B. Rouer.

Le Président,
M. Durand-Dubief.

(1) Les désignations suivantes ont par ailleurs été faites ultérieurement.
Groupe d'A.F.N. : MM. **Vasseur** et **Fuget**.

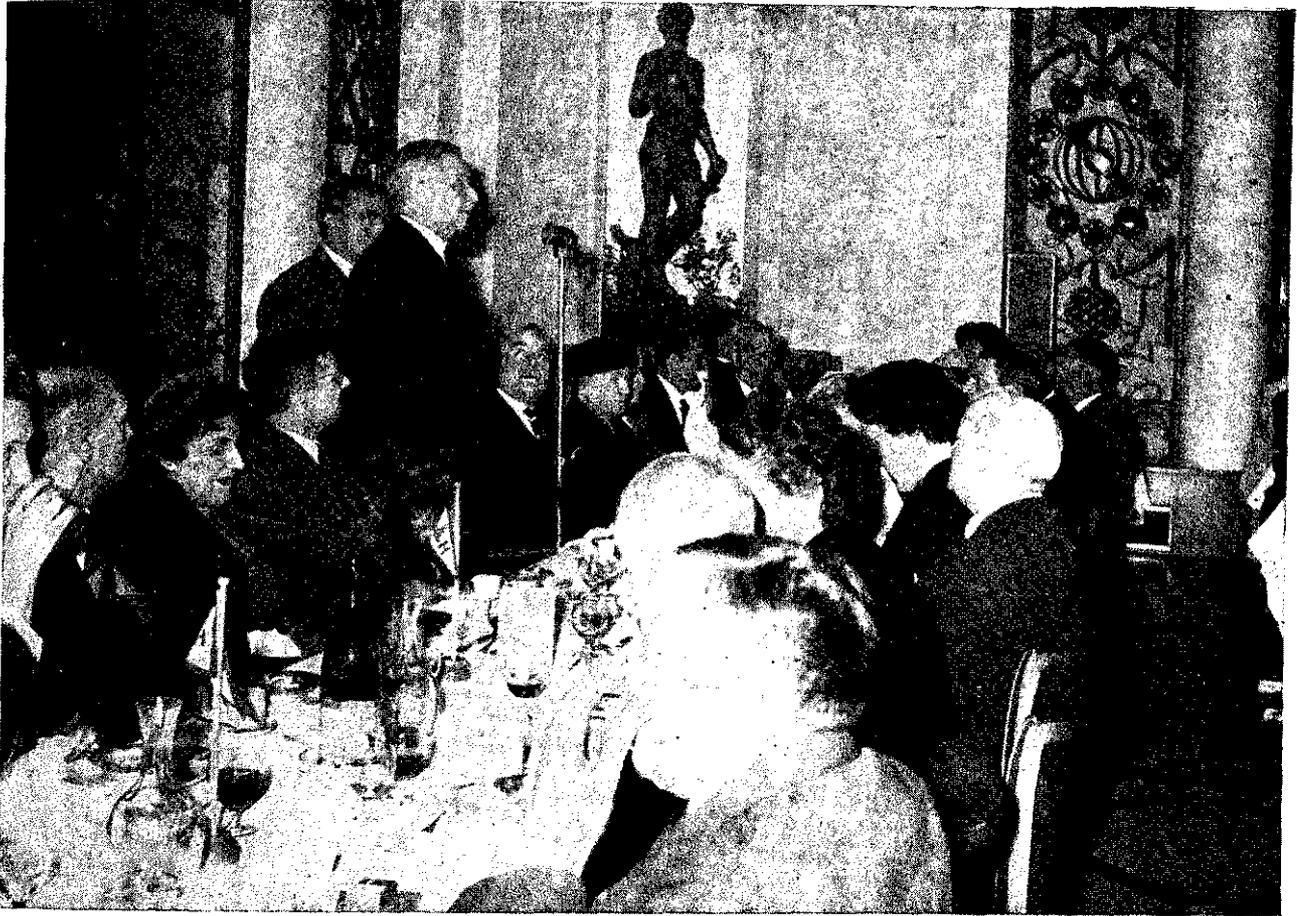
RAPPORT MORAL

présenté au nom du Comité par le Président

ACTIVITÉ GÉNÉRALE DU P.C.M.

Le P.C.M. groupait 1.573 membres au 31 décembre 1959, chiffre stable depuis quelques années et qui montre la vitalité de notre Association. L'exposé de notre Trésorier vous précisera la situation financière de celle-ci qui a été assez précaire dans le courant de 1959, les cotisations n'ayant pas été modifiées depuis 1952 malgré l'augmentation du coût de la vie depuis cette époque ; aussi votre Comité a estimé nécessaire d'en relever le montant à compter du 1^{er} janvier 1960,

sans aller au-delà d'un ajustement par rapport au niveau de 1952 et en restant très au-dessous du maximum fixé par les statuts en pourcentage du traitement brut moyen du grade considéré ; par ailleurs, une réduction du nombre des catégories doit permettre de simplifier le recouvrement. J'espère que vous accepterez de bon cœur l'effort qui vous est réclamé dans l'intérêt de nos Corps. De nombreux Camarades exprimaient, depuis un certain temps, le désir que nos moyens soient accrus afin de permettre un fonctionnement moins précaire du Secrétariat, d'accroître l'in-



Réception à la Gare Maritime du Havre
Allocution par M. NEUVILLE, Vice-Président de la Chambre de Commerce

térêt de notre Bulletin, de donner plus d'éclat aux manifestations et aux tournées et de développer les liens entre les membres de nos Corps. Je demande à ceux qui ne l'ont pas encore fait de bien vouloir se mettre en règle avec notre Trésorier afin de lui faciliter sa tâche et je vous rappelle que vous avez la possibilité de simplifier également la vôtre en versant en une seule fois vos cotisations pour cinq ans.

Depuis la dernière Assemblée Générale, l'orientation du **Bulletin du P.C.M.** a été sensiblement modifiée, grâce au dévouement de quelques Camarades qui ont bien voulu former un Comité de Rédaction. Ce Comité a cherché à donner une extension plus grande aux sujets d'ordre général capables d'intéresser l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et des Mines. L'accent a pu ainsi être mis au cours de l'année écoulée sur l'enseignement des Ecoles d'Ingénieurs, la recherche scientifique et technique et les questions économiques qui jouent un rôle si important dans nos diverses branches d'activité. Par ailleurs, nous nous sommes efforcés de donner avec le moins de retard possible les informations concernant nos Corps : procès-verbaux des

réunions du Comité, mutations et nominations. J'espère que ces efforts ont été appréciés de la majorité d'entre vous, et je fais à nouveau appel à ceux qui peuvent nous apporter des textes intéressants et substantiels, en particulier dans les domaines que j'ai évoqués, notamment en utilisant des études qu'ils ont été amenés à présenter par ailleurs.

Les tournées organisées au cours de l'année écoulée se sont déroulées favorablement. Le voyage en Allemagne du Sud et Autriche qui a eu lieu en juin dernier, a réuni 45 participants qui, grâce au dévouement de notre Camarade **Cachera**, ont pu accomplir, dans une ambiance sympathique, un programme de visites techniques et touristiques particulièrement bien rempli. A la demande de plusieurs Camarades, une courte tournée a été organisée début octobre pour visiter les chantiers des grands barrages de **Serre-Ponçon** et de **Roselend** : grâce à l'obligeance de la Direction de l'Electricité, à l'excellent accueil d'Electricité de France et à la parfaite organisation de notre Camarade **Bourgin**, les 60 Camarades dont une vingtaine accompa-



Reception au Port Autonome du Havre
Reponse du President du P C M

gnes de leurs épouses qui ont participé à cette tournée, se sont déclarés entièrement satisfaits et ont souhaité le renouvellement de telles visites. Pour 1960, quelques **Camarades dévoués** se sont consacrés à l'organisation d'une tournée en URSS, souhaitée par beaucoup d'entre nous, mais les difficultés rencontrées pour la mise au point d'un voyage comportant les contacts et les visites techniques indispensables et ne rentrant pas de ce fait dans les catégories habituelles prévues par les autorités de ce pays, n'ont pas permis d'aboutir ; nous sommes dans l'obligation d'annuler nos projets pour cette année, mais nous poursuivons nos efforts pour que ce voyage puisse avoir lieu l'année prochaine. Enfin, nous nous retrouverons nombreux demain à la tournée au Pont de **Tancarville** et au **Havre** qui élargira le cadre traditionnel de la tournée dans la Région Parisienne associée à l'Assemblée Générale annuelle et nous essaierons d'organiser, dans le courant de l'année, une autre tournée technique dans une des nombreuses régions intéressantes de notre pays.

Parmi les **manifestations diverses** organisées par

notre Association, je citerai enfin la réception maintenant traditionnelle de bienvenue aux Ingénieurs Elèves entrant à l'Ecole des Mines et à l'Ecole des Ponts ainsi que la cérémonie à l'occasion du départ à la retraite de **M Rumpier**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur des Routes et de la Circulation Routière qui a présidé avec courage et abnégation aux destinées de notre Association pendant la période de guerre.

Les **méthodes de travail** de notre Association ont été quelque peu modifiées cette année par le Comité. Dans la recherche d'une efficacité plus grande, il a été jugé préférable de donner une structure plus centralisée aux groupes d'études, dont le nombre a été réduit à trois :

- Groupe I - Situation matérielle des Ingénieurs
- Groupe II - Problèmes de gestion des services
- Groupe III - Attributions générales et orientation de nos Corps.

La souplesse nécessaire est assurée par l'existence de sections spécialisées au sein de chaque groupe

Je remercie tous les camarades qui ont bien voulu apporter leur concours aux travaux de ces groupes, et plus particulièrement les chefs de groupe et leurs adjoints qui ont assumé une tâche souvent lourde et délicate avec un dévouement auquel je tiens à rendre hommage.

SITUATION MATÉRIELLE DES INGÉNIEURS

1°) Comité d'études et de liaison pour la défense de la fonction publique.

Vous savez que le PCM participe aux travaux de ce Comité qui comprend 14 associations de hauts fonctionnaires, parmi lesquelles la fédération générale des cadres fonctionnaires, les magistrats, les administrateurs civils, les anciens élèves de l'ENA, les agrégés de l'Université, les ingénieurs des Télécommunications et de la R.T.F., etc.

La comparaison des rémunérations des fonctionnaires et des agents des sociétés nationalisées (EDF, GDF, S.N.C.F., R.A.T.P.) avait été entreprise en 1957 par une commission d'harmonisation créée à la demande des organisations syndicales par le Ministre chargé de la Fonction Publique. Les travaux de cette Commission approchaient de leur conclusion lorsque survinrent les événements de Mai 1958. Les conditions de travail, les régimes de retraite et de sécurité sociale et les avantages sociaux avaient fait l'objet de rapports définitifs en avril 1958. Par contre, la comparaison des rémunérations elles-mêmes n'était pas terminée. Cette question a été reprise à la fin de 1959 et la Commission a définitivement clos ses travaux le 2 février 1960. Les rapports définitifs qui établissent la comparaison sur la base de la situation à la fin de 1958 seront diffusés prochainement.

Cependant, sans attendre davantage, le Comité d'études a pris l'initiative de publier en juin 1959 une brochure intitulée « il faut mettre fin au déclassement de la fonction publique » qui mettait en évidence les différences de rémunération des deux secteurs public et nationalisé et il a effectué un grand nombre de démarches malheureusement sans résultat auprès des divers Ministres responsables.

Au lieu de se redresser, la situation s'est en effet sensiblement aggravée avec les décisions gouvernementales de fin 1959 relatives aux augmentations des agents des entreprises nationalisées. Des le 23 décembre, le Comité d'Etudes adressait à tous les Ministres une lettre exprimant les très vives inquiétudes des fonctionnaires. Celles-ci ont été confirmées par les faits puisque, comme vous le savez, les décisions prises par le Gouvernement accordent à la fonction publique une hausse moyenne dans l'année 1960 de 2,75 % contre plus de 5 % à EDF - GDF et une hausse totale au 31 décembre 1960 de 5 % contre 8,5 % à EDF - GDF. Cette dernière hausse devant d'ailleurs se prolonger ultérieurement pour atteindre 10,5 % au 1^{er} mai 1961

et 18 % sinon 20 % avant la fin de 1962. La S.N.C.F. et la R.A.T.P. semblent avoir obtenu des mesures analogues.

Les demandes du Comité d'études dans des domaines plus limités n'ont pas davantage rencontré de succès. La demande de raccordement de la grille indiciaire aux échelles lettres, c'est-à-dire le relèvement des rémunérations relatives aux indices bruts 607 à 1000 qui semblent les plus défavorisés par rapport aux nationalisés, n'a fait l'objet jusqu'à ce jour d'aucune décision malgré l'accueil favorable du Secrétaire d'Etat aux Finances.

Le Comité d'Etudes s'est penché également sur le problème du logement. Une lettre a été adressée à la fin de l'année 1959, proposant au Ministre de la Construction un certain nombre de mesures : construction par l'Etat d'immeubles locatifs réservés aux fonctionnaires, conditions de financement plus avantageuses pour l'accession à la propriété. Aucune réponse n'est parvenue jusqu'ici au Comité.

Devant ce bilan défavorable, le Comité se préoccupe activement d'amplifier son action auprès des Pouvoirs Publics.

2°) Situation des Ingénieurs de nos Corps. Ingénieurs-élèves.

En dehors de la question générale des rémunérations de la fonction publique, votre Comité s'est penché plus particulièrement cette année, sur le sort de nos jeunes Camarades, un effort apparaissant nécessaire pour améliorer leur situation et éviter une certaine désaffectation pour le Corps des Ponts et Chaussées à la sortie de l'Ecole Polytechnique.

A cet égard, le sort des Ingénieurs élèves des Mines et des Ponts apparaît, à la suite d'une enquête précise, comme particulièrement défavorisé vis-à-vis de leurs homologues des autres Corps. Une intervention a été effectuée auprès du Ministre des Travaux Publics pour demander que les Ingénieurs-élèves bénéficient de primes de rendement et qu'ils soient partie prenante dans la répartition des indemnités accessoires. Faute de résultat, un palliatif très partiel et temporaire a été obtenu, pour les Ingénieurs élèves des Ponts et Chaussées, en les faisant participer aux activités accessoires des Services dans lesquels ils ont été envoyés en mission, je remercie les camarades des Services extérieurs qui ont compris les sentiments de solidarité mis en avant à cette occasion par votre Comité et qui se sont prêtés de bonne grâce à l'application de cette solution.

Des contacts ont été pris, par ailleurs, avec les autres Corps de fonctionnaires, et en particulier avec les anciens élèves de l'ENA en vue de l'introduction concertée auprès des différents Ministres intéressés d'une demande de relèvement des indices des Ingénieurs élèves. Cette demande vient d'être introduite en ce qui concerne le Ministre des Travaux Publics.



Au Port du Havre : la tournée en balise

mais votre Comité a également appuyé une intervention des Ingénieurs élèves auprès de notre Direction du Personnel en vue d'obtenir une amélioration provisoire en attendant qu'une solution puisse être apportée au problème d'ensemble

Il apparaît d'ailleurs que celui-ci pourrait être réglé en considérant les Ingénieurs élèves comme fonctionnaires titulaires dès leur entrée à l'école. Mais cette solution a toujours rencontré l'opposition de la Direction de la Fonction Publique. Il n'est pas cependant douteux qu'une réforme du statut des fonctionnaires stagiaires serait nécessaire. Au surplus un décret récent vient de substituer le titre d'Ingénieur de 3^e Classe à celui d'Ingénieur-élève dans les Corps d'Ingénieurs militaires.

Par ailleurs le Comité examine actuellement la question du logement des Ingénieurs-élèves mariés et recherche la possibilité d'obtenir quelques logements qui leur seraient réservés, grâce au versement de 1 % de certaines entreprises.

3) Reclassement des Ingénieurs à la sortie des Ecoles.

Toujours dans le souci d'améliorer la situation de :

jeunes Ingénieurs, nous avons demandé que les Ingénieurs prenant leur service à la sortie des écoles bénéficient d'un rappel d'ancienneté de deux ans et demi pour scolaire, par assimilation à un avantage identique obtenu il y a quelques années par les Administrateurs Civils sortant de l'Ecole Nationale d'Administration. Des démarches parallèles sont faites par les autres Corps d'Ingénieurs, et en particulier par les Ingénieurs des Télécommunications.

4°) Frais de fonctionnement des Services.

L'attention du Comité a été attirée sur les difficultés résultant de l'insuffisance générale des frais de fonctionnement des Services et, en particulier, des frais de remboursement des voitures personnelles qui n'ont pas été relevés depuis 1957, alors que les taux en vigueur à Electricité de France, par exemple sont ajustés régulièrement aux conditions économiques. Une étude détaillée a été faite à ce sujet par notre Camarade CACHERA et le groupe de travail n° 1 prépare une intervention à ce sujet, dans le cadre plus général des frais de fonctionnement.

5°) Situation des retraités.

Le Rapport Moral de 1959 laissant entrevoir, du fait de la parution du statut, un redressement possible de la situation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées de 1^{re} classe, retraités sans avoir bénéficié de la hors classe

L'espoir qu'ont pu faire naître ces quelques lignes s'est malheureusement dissipé au cours de l'année. Le point de vue de l'Administration est et demeure le suivant : le regroupement des Ingénieurs en deux classes se substituant aux trois anciennes classes et à la hors classe ne modifie en aucune façon le mode d'avancement des Ingénieurs, le choix demeure le seul critère admis pour les avancements de classe et de grade. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat ne pourrait que rejeter, comme il l'a fait jusqu'à présent, tout recours ayant pour objet de provoquer un reclassement qu'aucun tableau d'avancement n'aurait préalablement préparé. Il apparaît ainsi que l'article 61 de la loi du 20 septembre 1948 qui prévoit l'octroi de retraites égales aux fonctionnaires ayant effectué des carrières équivalentes demeure pour nous lettre morte.

Malgré tout, une intervention a été faite auprès de M. le Ministre des Travaux Publics — Direction du Personnel — pour lui demander de reconsidérer la question et de rechercher le moyen de réviser équitablement la retraite des camarades en cause.

Le Comité se préoccupe, par ailleurs, de la situation des retraités des Ingénieurs en service détaché, aux quels le statut général des fonctionnaires interdit de se constituer un complément de retraite. Il y a là une situation anormale, particulièrement pour nos Camarades détachés dans les entreprises nationales et il importerait qu'un remède y soit apporté aussitôt que possible.

6) Statut des Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées.

A la suite de la parution du statut particulier du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, intervenu peu avant la dernière Assemblée Générale, l'Administration a eu à constituer la Commission Administrative Paritaire, attendue par nos Camarades depuis tant d'années. Le P.C.M. et les divers Syndicats d'Ingénieurs ont tout de suite convenu de présenter une liste commune pour l'élection des représentants au personnel à cette Commission. Nos Camarades ont manifesté, à cette occasion, tout l'intérêt qu'ils portaient à cette question en participant massivement aux élections malgré la diversité des fonctions et la dispersion des résidences, le pourcentage des suffrages exprimés a atteint 80 % du nombre des électeurs. Nos représentants à la Commission Paritaire se savent ainsi moralement appuyés par l'ensemble du Corps dans les tâches délicates et parfois ingrates qu'ils ont eu aussitôt à exercer. La Commission paritaire est en effet intervenue, comme prévu statutairement pour

l'établissement des tableaux d'avancement de 1959 et 1960. Une irrégularité a d'ailleurs été constatée dans le tableau paru au Journal Officiel et nos représentants sont intervenus auprès de M. le Directeur du Personnel à ce sujet.

Pour ce qui concerne l'établissement des propositions pour les tableaux d'avancement, l'Administration y a associé étroitement les membres du Conseil Général des Ponts et Chaussées, ce qui constitue une garantie très sérieuse pour notre Corps. Le Comité désire vivement que le principe d'une telle procédure soit inscrit dans le texte réglementaire afin qu'une garantie existe à ce sujet dans l'avenir contre un éventuel changement de position d'un successeur futur de notre Directeur du Personnel ou de notre Ministre. Une intervention a été faite à ce sujet en précisant qu'il ne s'agit nullement dans nos intentions de minimiser l'intervention de la Commission Administrative Paritaire mais de constituer une garantie supplémentaire justifiée par le caractère de notre Corps.

L'intervention de notre statut particulier a entraîné divers textes d'application notamment :

— l'Arrêté du 10 juin fixant les conditions de reclassement dans les nouveaux grades et échelons du Corps ;

— le Décret du 31 juillet 1959 relatif aux limites d'âges des Ingénieurs Généraux.

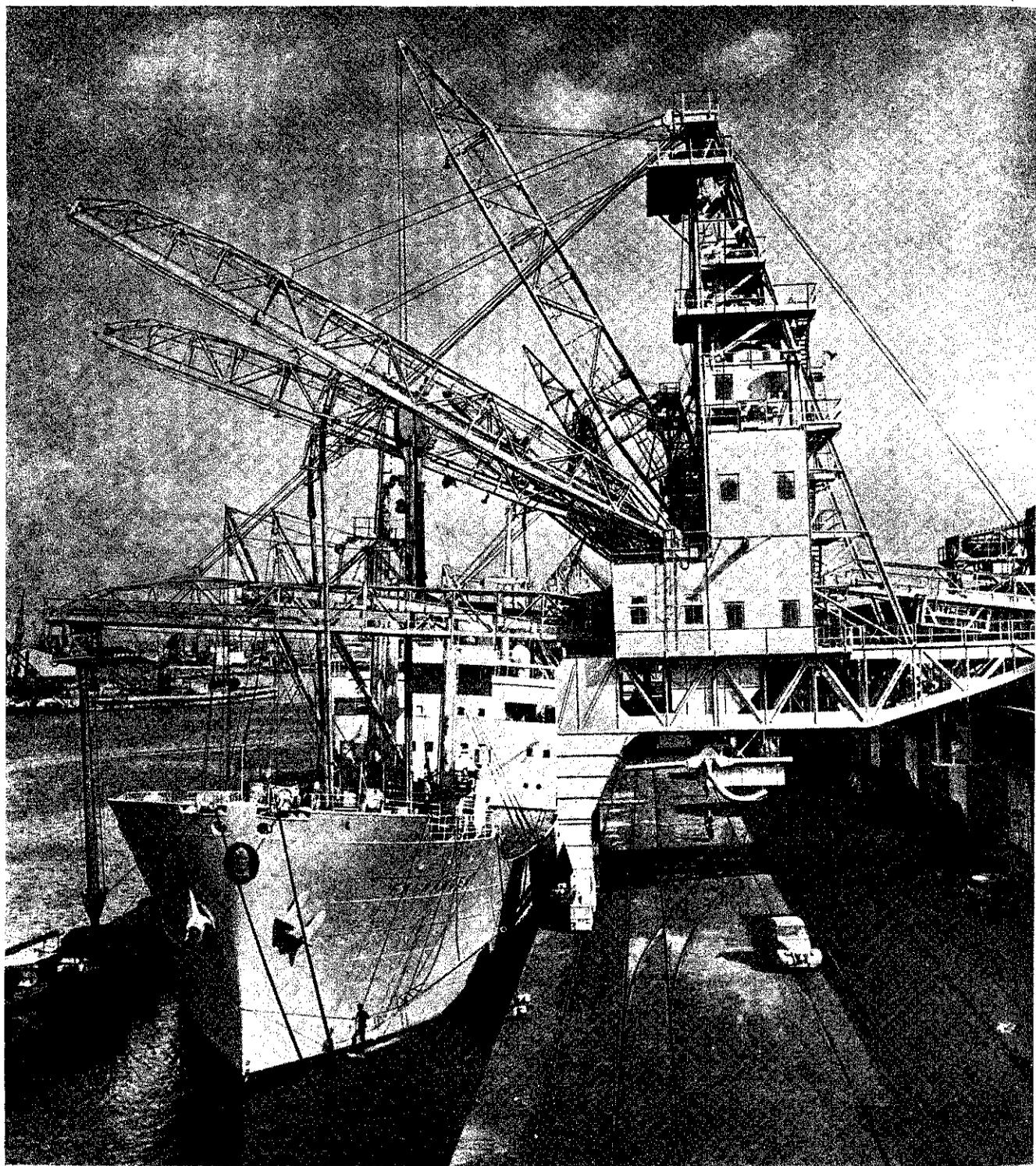
Par ailleurs, par application de l'article 7 de notre statut, cinq de nos Camarades Ingénieurs en Chef ont été ou vont être placés dans la nouvelle situation de « novices », c'est à dire que, tout en restant à leur poste ils ont reçu rang et prérogatives d'Ingénieur Général.

L'application de notre statut pose encore diverses questions, en particulier l'article 2 prévoit que des Arrêtés interministériels doivent déterminer les Administrations de l'Etat dans lesquelles les Ingénieurs des Ponts et Chaussées seront en position normale d'activité.

D'autre part, la modification du nombre des Ingénieurs Généraux postule, dans l'organisation du Conseil Général des Ponts et Chaussées — en liaison d'ailleurs avec les projets de réorganisation de l'ensemble de nos services —, des aménagements dont l'examen a d'ores et déjà été entrepris par l'Administration. C'est en définitive, en se plaçant dans le cadre de cette réorganisation d'ensemble que notre statut a pu aboutir et c'est donc dans le même esprit que votre Comité se propose d'en suivre le développement et l'évolution dans les mois à venir.

7°) Rémunérations accessoires.

Nous n'avons rien de bien particulier à signaler cette année à ce sujet, si ce n'est l'incidence éventuelle de la réforme de la voirie communale, dont il est question par ailleurs. Du fait de cette réforme, du fait aussi



Port du Havre. — Installations de manutention

de la reorganisation des Services des Ponts et Chaussées, il apparaît de plus en plus que le système actuel de répartition a besoin d'être aménagé. Notre Administration se penche actuellement sur ce problème qu'elle a chargé particulièrement M. l'Ingénieur Général Vincent d'examiner, les contacts nécessaires ont été établis pour que nous soyons associés à cet examen.

Une Circulaire du 26 novembre 1959 a précisé, après de longs pourparlers avec le Ministère des Finances les modalités du versement forfaitaire de 5 % au Trésor qui a été imposé en compensation de la modification des tranches de dégressivité pour les honoraires afférant aux travaux occasionnels.

Par ailleurs, après un temps de réflexion et après contact pris avec les Ingénieurs du Génie Rural, il a paru préférable de ne pas intervenir, pour le moment, à propos de la Circulaire du 12 mai 1958 du Ministère de l'Intérieur, dont l'application ne semble pas en pratique avoir soulevé de sérieuses difficultés.

Tout récemment enfin la question des relations avec les Ingénieurs Conseils s'est posée à nouveau et la mise en œuvre de contrats de mission partielle fait actuellement l'objet d'un nouvel examen.

ORGANISATION DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

1°) Organisation des Services Extérieurs des Ponts et Chaussées.

Cette année comme l'année dernière, cette partie du rapport pourra être très brève puisque notre Ministre et notre Directeur du Personnel ont bien voulu la rédiger eux-mêmes dans la récente et importante circulaire du 20 janvier 1960, dans le Mémoire du 8 janvier 1960 et dans la Note de synthèse du 20 janvier.

Je ne vous commenterai pas ces textes essentiels pour l'avenir de l'Administration, mais votre Président a reçu mission de votre Comité de vous proposer de renouveler cette année l'adhésion sans réserve qu'il avait déjà donnée l'an dernier aux directives de notre Ministre, et pour vous recommander à tous d'apporter votre concours le plus actif à la reorganisation des Services.

Nous avons assez longtemps regretté un certain immobilisme, nous aurons mauvaise grâce actuellement à nous plaindre d'un excès de mouvement. Nous avons devant nous une occasion exceptionnelle d'adapter nos Services aux besoins de l'économie moderne tout en les rendant plus attractifs pour ceux qui y travaillent.

Les bases de la réforme sont arrêtées et approuvées par le Gouvernement et le Parlement, l'application sera celle que nous en ferons. Notre Ministre et nos Directeurs ont appelé à nous pour « relancer » les premières études déjà faites; nous devons répondre

à cet appel dans la perspective la plus large possible, c'est à dire en ne pensant pas seulement Département, mais aussi action interdépartementale et régionale sous forme de regroupements techniques.

Soulignons enfin pour nous en réjouir, l'annonce d'un plan d'équipement immobilier et mobilier étalé comme la réforme sur 5 ans, qui devra donner aux Services l'équipement nécessaire à la pleine efficacité d'une politique de mécanisation.

2°) Inspection générale et Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Nous avons enregistré avec satisfaction les importantes promotions d'Ingénieurs Généraux de 1959 et du début de 1960. Nous avons ainsi l'assurance que l'augmentation du nombre des Ingénieurs Généraux prévu par notre Statut sera vite réalisée, y compris l'article 7, puisque comme je l'ai rappelé plus haut, plusieurs de nos Camarades maintenus à la tête d'un Service Extérieur ont reçu rang et prérogative d'Ingénieur Général.

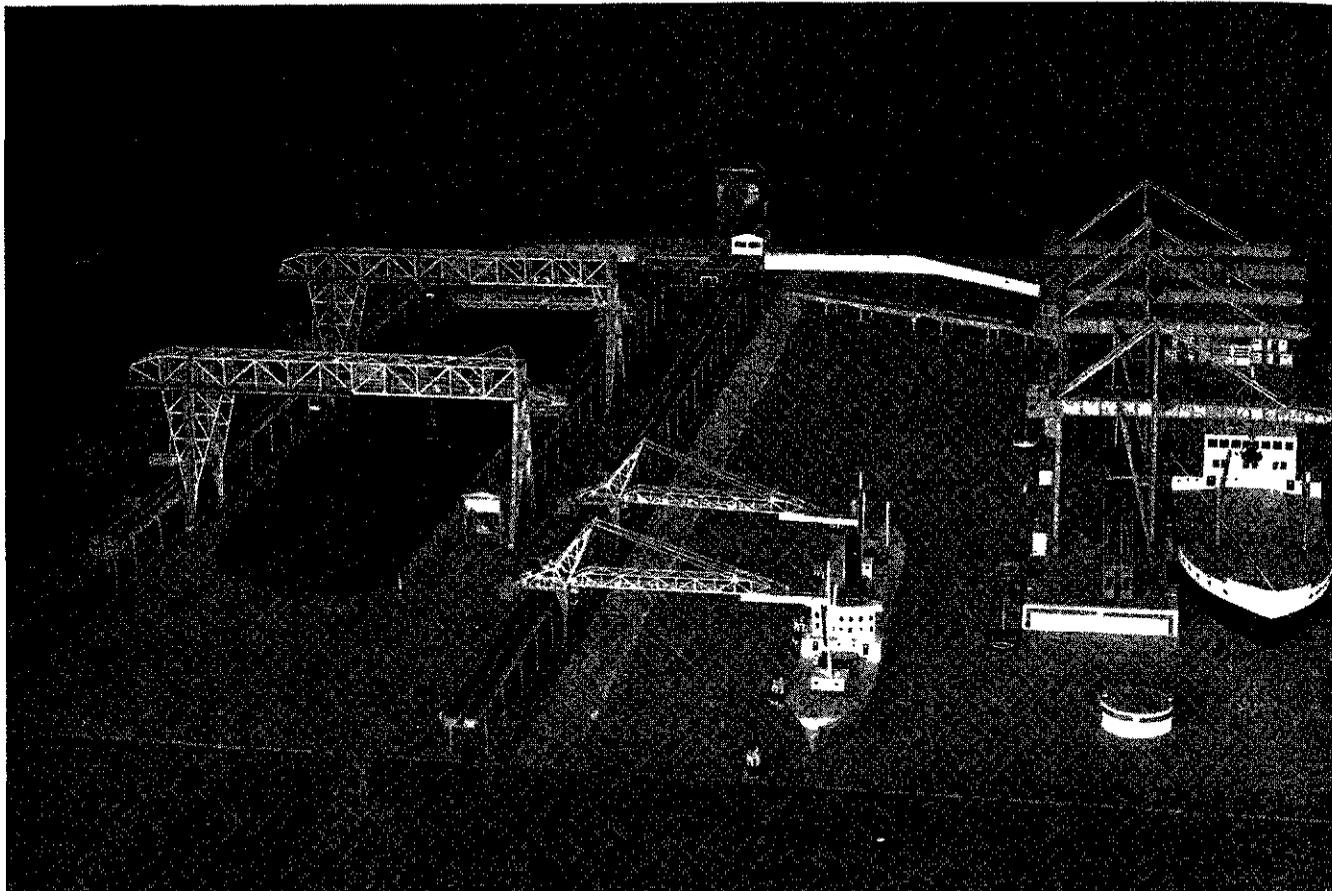
Une autre décision nous a également paru très heureuse : c'est le nouveau découpage des Inspections Générales collant avec les limites de régions telles que celles-ci sont définies par les différents textes organisant les méthodes d'études et d'action en matière de développement économique et social et d'aménagement du territoire. L'action régionale des Ingénieurs Généraux sera ainsi renforcée et se révélera certainement très efficace, tant pour le meilleur fonctionnement de nos Services extérieurs que pour l'application de la politique gouvernementale en matière d'aménagement du territoire.

Nous exprimons le souhait que la profonde réforme entreprise dans notre Administration donne à nos Ingénieurs Généraux des moyens d'action efficaces à la hauteur de leurs missions nationales et régionales.

3°) Organisation du Ministère des Travaux Publics.

Structure économique du Ministère des Travaux Publics.

L'organisation de l'Administration Centrale du Ministère des Travaux Publics et des Transports a été particulièrement à l'ordre du jour au cours de l'année écoulée. Sans être directement associés aux études correspondantes, nous avons eu néanmoins à suivre la question et à affirmer quelques positions, en liaison avec les attributions économiques des Ingénieurs du Corps des Ponts. Il est à signaler tout d'abord que le Groupe de travail, propre au Ministère des Travaux Publics, de la Commission de réforme administrative instituée par l'Article 76 de la loi de Finances de 1959, n'a eu qu'une influence très limitée. Mais, parallèlement, notre Ministre avait institué une Commission présidée par un Conseiller d'Etat pour examiner les mesures propres à améliorer l'efficacité du Ministère, compte tenu, notamment, de l'importance des pro



Port Autonome du Havre. — Maquette du poste minéralier

blèmes économiques dans le domaine des transports et de l'opportunité d'une meilleure coordination entre les trois secteurs Travaux Publics - Aviation Civile - Marine Marchande. Il semble que les études poursuivies à la suite des travaux de cette Commission conduisent à envisager une structure économique plus accusée pour notre Administration Centrale, en prévoyant notamment la mise en place d'un organe chargé de coordonner et de présenter les programmes d'investissement des différentes directions et de prendre en charge les études économiques intéressant plusieurs secteurs. Je rappellerai, à ce propos, que le P.C.M. avait demandé, dès 1957, la constitution d'un organisme central économique au Ministère des Travaux Publics ; il apparaît que la demi-mesure qu'a constituée la création du Service Central d'Etudes Economiques, sans lui donner les moyens suffisants, n'a pas atteint les buts espérés. L'évolution actuelle de ce problème ne permet pas encore de porter un jugement sur les solutions envisagées, qui nous inspirent cependant certaines inquiétudes. Quoi qu'il en soit, la réorganisation prévue doit être soumise au Comité Technique Paritaire Ministériel qui a été reconstitué récemment et où nous aurons à exprimer notre avis par la

voix des camarades du Syndicat Général qui nous y représentent.

Votre Comité s'emploie d'ailleurs à mettre l'accent à chaque occasion sur la vocation économique des Ingénieurs de nos Corps. Il est bon de rappeler, à cet égard, que de nombreux élèves de l'Ecole des Ponts et de l'Ecole des Mines se sont inscrits à la licence es-Sciences économiques, et que certains d'entre eux utilisant les facilités données récemment, s'intéressent à la préparation du Doctorat. Par ailleurs, un questionnaire publié récemment dans le Bulletin avec une série d'articles sur cette question, doit permettre aux Camarades spécialement intéressés de se faire connaître en vue de l'organisation d'un colloque ou d'une journée d'étude sur les problèmes économiques entrant dans le cadre de nos attributions.

Il est à signaler enfin, qu'à la suite de certaines rumeurs, le Comité a établi et diffusé une note intitulée : « Faut-il créer un Ministère de l'Équipement ? » en vue de marquer que les problèmes techniques du ressort du Ministère des Travaux Publics, ne sauraient être dissociés des missions qui lui incombent dans l'élaboration de la politique générale des transports et qui comportent, en particulier, l'établissement des pro-

grammes d'investissement et la réglementation de l'exploitation économique.

4°) Relations avec les Administrateurs Civils.

Les contacts avec la section des Travaux Publics de l'Association Professionnelle des Administrateurs Civils, dont il a été rendu compte lors de la dernière Assemblée Générale, ont été prolongés et précisés cette année en vue de rechercher en commun les moyens qui permettraient d'accroître l'intérêt des tâches des Administrateurs au sein du Ministère des Travaux Publics et ainsi, de favoriser un recrutement actuellement très déficient et préjudiciable à la bonne marche de notre Administration.

Pour concrétiser les échanges de vues qui ont eu lieu à ce sujet, les Administrateurs Civils ont établi une note sur la répartition des emplois au sein du Ministère des Travaux Publics entre Ingénieurs des Ponts et Chaussées et Administrateurs Civils. votre Comité a examiné cette note et doit y répondre prochainement. Il est certain qu'une meilleure répartition des tâches au sein des Directions, l'accession plus facile des Administrateurs Civils à certains postes de responsabilité, l'affectation d'Administrateurs à certains échelons interdépartementaux dans le cadre de la réforme des Services des Ponts et Chaussées, seraient de nature à améliorer le niveau d'ensemble de notre Administration Centrale.

PROBLÈMES DE GESTION DES SERVICES DES PONTES ET CHAUSSÉES

1°) Voirie Communale.

Votre Comité n'a cessé de suivre avec vigilance l'importante question de la réforme de la voirie des collectivités locales qui s'est traduite par l'Ordonnance 59 115 du 7 janvier 1959, mais dont les textes d'application ne sont pas encore parus.

Trois aspects du problème devaient être envisagés : le maintien des compétences traditionnelles de notre Corps dans l'aide qu'il apporte aux Communes, la définition des conditions administratives, financières et techniques de la gestion de cette voirie, les conséquences sur la situation matérielle des services.

Il ne sera question ici que de la voirie communale proprement dite ou des problèmes communs à cette voirie et à la voirie rurale, les problèmes propres à la voirie rurale étant examinés plus loin à propos des relations avec le Génie Rural.

Le Comité s'est d'abord efforcé d'amener l'Administration Centrale du Ministère des Travaux Publics et des Transports à s'intéresser de très près à ces problèmes qui dépendent essentiellement du Ministère de l'Intérieur. Nos efforts sur ce point ont été rapidement couronnés de succès, tant auprès du Directeur du Personnel et de l'Administration Générale, en étroit contact avec lequel ont été conduites toutes les

negociations, que près des Ingénieurs Généraux, et plus particulièrement de M l'Ingénieur Général **Vincent**, plus spécialement chargé de les suivre au nom du Ministre et enfin près des membres du Corps faisant partie du Comité Technique de la Voirie Départementale et Communale reconstituée au Ministère de l'Intérieur, sans oublier de mentionner M l'Ingénieur Général **Desvignes**, Conseiller Technique de la Direction compétente de ce Ministère.

Nous avons par ailleurs tenu d'étroites liaisons avec le Syndicat des Ingénieurs T.P.E., afin de déterminer une position commune et entièrement solidaire de nos deux associations.

Les difficultés près du Ministère de l'Intérieur n'étaient pas minces, les services compétents de ce Ministère ne portant souvent leur attention que sur certains aspects particuliers des problèmes. Le Comité s'est donc avant tout efforcé de compléter leur information tout en se mettant à leur disposition pour leur apporter les éléments précis qui leur faisaient défaut.

Les efforts conjugués de notre Administration Centrale et de notre Comité ont abouti au point précis suivant. Les textes d'application doivent être préparés en liaison avec le Ministère des Travaux Publics et le Ministère de l'Intérieur — Direction de l'Administration Départementale et Communale —, les principes essentiels des propositions présentées par le P.C.M. paraissant être admis de part et d'autre.

Ces principes sont rappelés ci-après. Le respect de l'autonomie communale mis en évidence par l'ordonnance, permet à chaque Conseil Municipal, soit d'organiser dans le cadre des lois et règlements en vigueur, un service de voirie propre à la commune, soit de recourir au Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Département. Lorsque la commune a recours à cette seconde méthode de gestion, les frais de cette gestion sont rémunérés par un taux forfaitaire. Il y aurait normalement deux taux, l'un légèrement plus élevé applicable aux communes urbaines (qui comportaient habituellement avant la réforme une proportion plus élevée de dépenses de voirie urbaine par rapport à celles des ex C.V.O.), l'autre applicable à l'ensemble de la Voirie Communale dans les communes rurales (où les dépenses des ex C.V.O. étaient au contraire proportionnellement plus importantes). Ces taux ont été l'un et l'autre étudiés de manière à maintenir inchangée dans l'ensemble et sans distorsion excessive la situation matérielle des services, sans toutefois augmenter la charge antérieure des communes. En matière de travaux neufs, comme lors qu'il s'agit de communes disposant d'un service propre de voirie mais faisant appel occasionnellement au Service des Ponts et Chaussées, l'intervention continuerait à être réglée par les dispositions de la loi du 29 septembre 1948 et des textes pris pour son application.

Les modalités administratives, financières et techniques de l'exécution des travaux, problèmes communs



Le Pont de Tancarville. — Vue aérienne sur l'ensemble de l'ouvrage

d'ailleurs aux services de Voirie propres et aux Services des Ponts et Chaussées gestionnaires n'ont pu jusqu'à présent être examinées dans le détail avec les services du Ministère de l'Intérieur. Le Comité a tenu cependant à remettre à ceux-ci une étude complète à leur sujet. Il est vraisemblable qu'elles seront soumises au Comité Technique de la Voirie. En attendant, le Ministère de l'Intérieur n'a adressé jusqu'ici aux Préfets que des directives très sporadiques sur les problèmes financiers les plus urgents.

En l'absence temporaire d'une définition aussi précise qu'ils l'auraient souhaitée du cadre administratif et technique de leur action, c'est à tous les Camarades qu'il appartient, chacun dans leur sphère, d'agir en étroit contact avec les magistrats municipaux, pour la bonne gestion de cette voirie communale et également de la voirie rurale lorsqu'ils en étaient déjà chargés.

2°) Attributions respectives des Ponts et Chaussées et du Génie Rural.

Dans le cadre des activités de la Commission de Réforme Administrative créée par l'article 76 de la loi de finances de 1959, le groupe de travail chargé des problèmes relevant du Ministère de l'Agriculture a

proposé, au cours de l'année dernière, de procéder à une répartition des attributions Ponts et Chaussées - Génie Rural dans les conditions suivantes :

— Transfert aux Ponts et Chaussées des attributions relatives aux chemins ruraux servant aux communications publiques (question devenue pratiquement sans objet, puisque ces chemins ont dû normalement être incorporés dans la voirie communale).

— Répartition entre le Génie Rural et les Ponts et Chaussées des attributions relatives aux chemins ruraux servant à l'exploitation des terres : tracé au Génie Rural ; réalisation aux Ponts et Chaussées.

— Transfert aux Ponts et Chaussées des questions relatives à l'électrification rurale.

— Transfert au Génie Rural de la police des eaux non domaniales.

Après examen par la Commission de Réforme Administrative, le Premier Ministre informa les Ministres des Travaux Publics et de l'Agriculture de sa décision d'adopter immédiatement les propositions ci-dessus pour ce qui concerne la voirie rurale, les priant de prendre les mesures d'exécution nécessaires, mais a

sursis à statuer sur les deux autres points. électrification rurale et police des eaux non domaniales

Les contacts furent aussitôt pris par le Ministre des Travaux Publics avec son collègue de l'Agriculture, mais celui-ci estimant que l'ensemble des questions soulevées par la Commission des Economies formait un tout non dissociable, n'a pas accepté de donner suite au premier point tant que ne serait pas fixée la position relative aux deux autres

Votre Comité a été amené à faire connaître sa position devant le Groupe de travail constitué au Ministère des Travaux Publics pour l'examen du problème

Pour la voirie rurale, il estime qu'une distinction plus nette doit être faite entre les attributions de contrôle et d'aide financière de l'Etat et les attributions de gestion communale. Le Service des Ponts et Chaussées est prêt, si on le lui demande, mais sans le revendiquer pour sa part, à exercer les attributions administratives et financières relevant de l'Etat. Sa position est toute différente en ce qui concerne la gestion communale. Il reconnaît que le rôle du Génie Rural peut s'exercer très utilement dans la définition des besoins à satisfaire et des liaisons à assurer, mais il estime que la vocation du Service des Ponts et Chaussées en tant que service de voirie lui fait un devoir d'apporter son concours lorsque la commune intéressée le lui demande pour tout ce qui concerne l'étude technique et la réalisation des chemins ainsi que leur entretien ultérieur.

Pour l'électrification rurale, il importe également de bien distinguer entre les attributions administratives et financières relevant du Ministère de l'Agriculture à l'égard desquelles le Service des Ponts et Chaussées n'élève aucune demande et les études et travaux pour la réalisation desquels le libre choix des communes doit pouvoir s'exercer normalement. Le libre choix doit de même être maintenu pour le rôle d'agent communal de contrôle de la distribution.

Pour la police des eaux non domaniales enfin, il convient à l'heure actuelle de ne pas anticiper sur les travaux de la Commission de l'Eau récemment créée au Commissariat Général du Plan. En tout cas, l'exercice de cette police par le Service des Ponts et Chaussées n'est pas une simple survivance du passé mais résulte de la nature profonde des choses. Il n'est pas possible en effet de dissocier les divers aspects de l'hydraulique. Les problèmes les plus difficiles portent souvent moins sur l'irrigation et la desserte des communes rurales que sur l'alimentation en eau des agglomérations urbaines, l'alimentation en eau industrielle, la production d'énergie hydraulique, l'alimentation des biefs et canaux navigables, problèmes auxquels s'ajoutent encore ceux d'assainissement des agglomérations, de lutte contre les eaux nuisibles, d'amélioration de l'écoulement et d'annonce des crues. Plusieurs départements ministériels : Travaux Publics, Industrie, Agriculture, Intérieur sont également mis en jeu. Les

services des Ponts et Chaussées, du fait de leur implantation locale sans équivalent dans l'ordre technique de leur vocation interministérielle, de la formation de leurs cadres, demeurent très objectivement les mieux placés pour connaître des différents aspects des problèmes d'hydraulique.

Par ailleurs, les contacts ont été maintenus entre le P.C.M. et le Syndicat National du cadre supérieur du Génie Rural, au cours de réunions communes de représentants des deux Associations tenues trimestriellement. Les problèmes évoqués ont été sensiblement les mêmes que ceux dont il vient d'être fait mention. L'intérêt de ces contacts apparaît plus particulièrement sur le plan de l'information et d'une meilleure compréhension réciproques, évitant de regrettables et bien inutiles frictions. Ainsi sur le problème de la voirie rurale, il apparaît que lorsque le Génie Rural revendique d'assurer « la gestion » de la voirie rurale, ses représentants ne donnent pas à ce vocable la même acception que celle couramment admise dans les rapports entre l'administration communale et le Service des Ponts et Chaussées. Pour le Génie Rural « la gestion » se confond avec l'exercice des attributions administratives et financières liées à l'existence et à la bonne utilisation de la voirie rurale : octroi de subventions, établissement de programmes de travaux coordonnés, surveillance de l'emploi des fonds. Les représentants du Génie Rural ont déclaré à nouveau :

« Le Génie Rural reconnaît n'être pas un service de voirie et estime que le Service des Ponts et Chaussées est qualifié pour surveiller de tels travaux. Les collectivités locales pourront donc continuer à désigner, si elles le désirent, le Service des Ponts et Chaussées en tant qu'Ingénieur Conseil pour l'étude des projets et l'exécution des travaux »

Le fait que les éventuelles attributions du Service du Génie Rural en matière de « gestion » (même avec l'acception donnée à ce terme par ses représentants) se trouvent actuellement en opposition avec la décision du Premier Ministre, de même que les réserves suscitées près du Ministère de l'Intérieur contre toute forme de contrôle de la voirie en opposition avec l'autonomie communale montrent enfin que certaines déclarations signalées par certains Camarades, relatives à l'ultérieure prise en charge pure et simple de la voirie rurale par le Service du Génie Rural n'ont engagé que leurs auteurs, et se trouvent en tout cas anticiper considérablement sur l'évolution possible de ce problème.

3°) Service Hydraulique.

Cette question s'est trouvée déjà abordée ci-dessus à propos de la police des eaux non domaniales et des relations avec le Génie Rural, mais son importance dépasse de beaucoup évidemment ce seul aspect du problème. C'est précisément en raison des préoccupations

tions actuelles concernant les ressources et besoins en eau qu'un arrêté ministériel a créé une Commission de l'Eau près du Commissariat Général du Plan, au sein de laquelle sont représentés les divers ministères intéressés ; le Ministère des Travaux Publics en particulier s'y trouve représenté d'une part par M. le Directeur des Ports Maritimes et Voies Navigables, d'autre part par MM. les Ingénieurs Généraux **Deymié** et **Goselin**.

Votre Comité attache une importance toute particulière à cette question, et demande à tous les Camarades d'y porter la même attention, chacun dans leur sphère. Parfois la complexité de la répartition administrative des problèmes d'hydraulique entre les multiples départements ministériels, sans qu'existe au sein même du Ministère des Travaux Publics un service central dont les préoccupations puissent dépasser celles du domaine public fluvial et de la navigation, l'absence de crédits spécialement affectés à l'étude de ces problèmes, ont découragé nombre de Camarades de poursuivre très avant leurs efforts dans la voie des études générales. Encore faut-il noter toutes les réalisations récentes de certains services départementaux en matière de protection contre les inondations et faut-il de même signaler l'appui important qui a pu être trouvé en matière de crédits d'études près de la Direction de l'Electricité, en liaison avec les Circonscriptions électriques ou parfois aussi près du Ministère de la Construction.

Il n'en reste pas moins que, sans même attendre les conclusions de la Commission de l'Eau, de nouveaux efforts sont à poursuivre, tant au sein de l'Administration Centrale que dans les services départementaux. Une démarche faite par le Comité près de M. le Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables lui a signalé l'intérêt que nous portons aux questions d'hydraulique, en soulignant que les services ne se sentaient pas suffisamment soutenus dans ce domaine et qu'il serait bon qu'une organisation soit mise sur pied aussi bien sur le plan régional que sur le plan central. M. **Laval** s'est déclaré parfaitement conscient de ces problèmes et s'attachera à y apporter des solutions dans le sens que nous souhaitons. Dès à présent, chaque Ingénieur en Chef pourrait s'efforcer de disposer près de lui d'un Ingénieur spécialisé dans tous les problèmes d'hydraulique et d'utilisation des eaux. Sur le plan de l'Administration Centrale, il y aurait également intérêt à ce que le Ministère des Travaux Publics dispose véritablement et complètement d'un laboratoire d'hydraulique.

La Commission de l'Eau près du Commissariat Général au Plan est maintenant entrée dans une phase importante de son travail. Des propositions portant sur une large extension du régime juridique actuel de domanialité publique des eaux et sur l'inventaire indispensable des ressources et besoins en eau en vue de leur répartition entre les multiples formes d'utilisation

qui constituent autant de problèmes distincts ont été examinées par le Groupe d'Etudes n° 2 en liaison avec M. l'Ingénieur Général **Deymié**. Des contacts doivent être pris avec les membres de la Sous-Commission Administrative de la Commission de l'Eau, en particulier avec nos Camarades Mineurs, afin d'essayer d'orienter les travaux de la Commission dans le sens de ces propositions.

4°) Contrôle des D.E.E.

Le Comité s'est occupé de l'aspect particulier que peut prendre ce problème du fait de l'intervention prévue du nouveau Cahier des Charges types des concessions de Distributions Publiques. M. le Directeur de l'Electricité a bien voulu consulter, à titre personnel, un certain nombre de nos Camarades pour leur demander leur avis avec les dispositions envisagées dans le projet de texte actuel.

Votre Comité met l'accent sur le double aspect d'une part du contrôle d'Etat, d'autre part du contrôle exercé par les collectivités concédantes elles-mêmes en recourant le plus souvent à l'action des Services des Ponts et Chaussées. Il souhaite que cette distinction puisse apparaître de telle manière que le fondement juridique et le bien fondé de l'activité du service, comme agent des collectivités concédantes, ne puissent être contestés.

5°) Aviation Civile et Commerciale.

Le P.C.M. a suivi avec attention les projets relatifs à la réorganisation des Services du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale.

Observant que diverses circonstances et notamment la préparation des mesures à prendre dans le cadre de l'institution de la Communauté ont conduit à différer les réformes envisagées le Comité n'a pas cru devoir intervenir à leur sujet.

ENSEIGNEMENT - RECHERCHE

1°) Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Votre Comité s'est intéressé tout particulièrement à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées dont le rôle est fort important pour notre Corps puisque c'est là que la majorité de nos Camarades reçoit sa formation technique. Un hommage doit tout d'abord être rendu à la valeur, au désintéressement et à la compétence du corps enseignant de l'Ecole, dont les cours sont demandés de beaucoup de pays étrangers. Votre Comité se plaît aussi à féliciter nos jeunes Camarades Ingénieurs-Elèves qui s'efforcent avec travail et intelligence à acquérir les connaissances qui leur seront nécessaires en service.

Il ne s'en suit pas que tout soit parfait à l'Ecole des Ponts et Chaussées. Sans parler des conditions matérielles, il est nécessaire que l'enseignement suive une évolution constante pour que nos jeunes Camarades au sortir de l'Ecole aient eu leur attention attirée sur les problèmes variés qui se posent à l'Ingénieur et qu'ils aient reçu les notions de base qui leur permettront de les résoudre. Cela exige, en particulier, compte tenu des attributions de notre Corps, un développement des cours afférents à la construction et à l'urbanisme. Le cours d'architecture de 2^e année de l'Ecole vient d'être modifié et confié pour partie à un Architecte, pionnier de la préfabrication, M. Lods et pour partie à notre Camarade Netter, particulièrement qualifié en matière de construction immobilière. Les problèmes d'urbanisme sont de même à considérer, suivant leurs différents points de vue : sociaux, économiques, esthétiques et matériels.

Par ailleurs, les études économiques prennent une importance plus grande chaque jour et nos Camarades doivent être à même de les traiter. Certains des cours de l'Ecole, notamment en matière de routes, ont déjà été modifiés dans ce sens, le traditionnel calcul des cubatures ayant été remplacé par des calculs de rentabilité.

Mais les méthodes d'enseignement sont au moins aussi importantes que les programmes. Certains de nos jeunes Camarades avaient demandé que les examens fussent passés avant les leçons magistrales ; un essai a été fait en ce sens. Il semble d'ailleurs que la meilleure formule soit celle déjà employée par des professeurs prévoyant quelques leçons supplémentaires après l'examen, au cours desquelles le professeur peut revenir sur certaines questions. On doit constater avec satisfaction la tendance actuelle à la diminution du nombre des leçons magistrales, diminution compensée par l'augmentation du nombre des petites classes et leur démultiplication. En effet, les méthodes d'enseignement doivent s'adapter au nombre croissant d'élèves de l'Ecole ; avec les futurs Ingénieurs civils, et les élèves étrangers, l'effectif de chacune des 2^e et 3^e années est voisin de 100.

Dans ces différents domaines, votre Comité, et plus particulièrement nos représentants dans les Conseils de l'Ecole suivent l'action heureuse et efficace menée par le Directeur de l'Ecole, dans la mesure des moyens dont il peut disposer et s'emploie à appuyer cette action. Le problème général de la formation des Ingénieurs, devant l'évolution rapide des techniques mérite une attention particulière et votre Comité se propose d'y réfléchir sérieusement au cours des prochains mois.

Je tiens enfin à signaler que nous avons eu divers contacts avec l'Association des Anciens Elèves Ingénieurs Civils pour promouvoir plus de camaraderie et de solidarité entre les différentes catégories d'élèves et d'anciens élèves.

2^o) Recherche scientifique et recherche appliquée.

Parmi les orientations nouvelles de l'activité du P.C.M., au cours de l'année écoulée, il y a lieu de signaler l'attention particulière apportée par votre Comité aux problèmes de la recherche scientifique et de la recherche appliquée, en liaison avec les activités des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Le Comité du P.C.M. a chargé le Groupe de Travail n^o III de l'étude de ces problèmes.

Le Corps des Ponts et Chaussées a toujours consacré une partie de son activité à la recherche technique et à la recherche fondamentale : des exemples illustres le prouvent ; les résultats obtenus justifient cette activité. Toutefois, l'évolution technique et la rapidité de cette évolution exigent une coordination des efforts, le développement des Services de recherche spécialisée : Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, Laboratoire d'Hydraulique, Laboratoires régionaux, Service Central d'Etudes Techniques, etc..., et une liaison de plus en plus intime entre les services locaux et les organismes de recherche. Ce développement de la recherche dans nos Corps d'Ingénieurs est fondamental si nous voulons, dans l'intérêt général, et dans l'intérêt bien compris des finances publiques, que les Services des Ponts et Chaussées restent à la tête du progrès technique.

Après étude de ces problèmes par le Groupe de Travail n^o III il a semblé à votre Comité que l'activité du P.C.M. pouvait être engagée dans des voies différentes.

Tout d'abord, il est bien évident que cette promotion de la recherche dans le Corps des Ponts et Chaussées ne pourra avoir son plein effet et ne sera assurée de porter ses fruits, que si la quasi-totalité des Ingénieurs des Ponts s'y intéressent. Aussi, le Comité a-t-il demandé que soit organisée une « Journée d'Etudes » consacrée à la Recherche appliquée, par élargissement du cycle d'études routières mis sur pied chaque année par la Direction des Routes.

Un autre aspect essentiel de la Recherche en matière de Génie Civil, est celui de la diversité des techniques intéressées, de la diversité des fonctions et de la diversité des services dans lesquels s'effectue cette recherche. C'est pourquoi votre Comité a suggéré la création d'un « Institut de Recherche du Génie Civil et des Transports » dans le cadre du Ministère des Travaux Publics.

Toutefois, à cette orientation à long terme de l'activité de recherche du Corps des Ponts et Chaussées, se superposent les problèmes immédiats, en particulier en ce qui concerne le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, qui a un besoin urgent de crédits et d'Ingénieurs pour être en mesure de faire face à ses tâches les plus urgentes.

Pour bien marquer l'intérêt que le P.C.M. porte à ces problèmes, votre Comité a approuvé une motion qui a été diffusée, d'une part par la voie du Bulletin,

et d'autre part auprès de notre Administration afin d'attirer l'attention sur la nécessité des mesures immédiates et l'importance de cette orientation nouvelle pour notre Corps.

VOCATION INTERMINISTÉRIELLE DU CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES

1°) Contrôle des Constructions Scolaires.

L'importance considérable des programmes de constructions scolaires, universitaires et sportives a conduit le Ministre de l'Éducation Nationale à faire appel au concours des Services des Ponts et Chaussées et des Services de la Construction, non seulement pour mieux exercer le contrôle des travaux subventionnés, mais, ce qui est encore plus important, pour jouer le rôle de Service Constructeur en étant véritablement le maître de l'œuvre pour les travaux financés directement par l'État.

Un de nos Camarades Ingénieur en Chef a été appelé aux lourdes fonctions de Directeur des Constructions Scolaires. Nous sommes heureux de l'en féliciter et l'assurons de notre entier concours.

Un Protocole entre les trois Ministres : Éducation Nationale, Travaux Publics et Construction daté du 26 juin 1959 définit les principes et les modalités financières de l'intervention de nos Services. Nous espérons que ces modalités financières seront rapidement précisées, tant pour les frais généraux que pour les vacations.

Un arrêté ministériel du 9 décembre 1959 a désigné pour chaque Département le Service constructeur (Ponts et Chaussées ou Construction). Dans certains Départements, le choix a donné lieu à quelques difficultés ; mais votre Comité a cru devoir faire confiance aux trois Directeurs intéressés et a évité toute intervention personnelle. Au total, les Services des Ponts et Chaussées ont bonne mesure puisqu'ils sont désignés comme Service constructeur pour le Secondaire, le Technique et les Constructions Sportives, dans 52 Départements, sans compter 9 Départements où les Services Ponts et Chaussées et Construction coopèrent et 3 autres où l'Ingénieur en Chef des Ponts est encore Directeur Départemental en cumul.

Pour les travaux subventionnés, le Service des Ponts et Chaussées est chargé du contrôle pour l'Enseignement Secondaire dans 63 Départements et pour les constructions primaires et l'équipement sportif dans la quasi-totalité des Départements.

Consulté à plusieurs reprises lors de l'élaboration du Protocole, votre Comité, sans se dissimuler l'importance de la tâche, a estimé que nous ne pouvions pas éluder cette première et importante occasion, depuis notre nouveau Statut, d'affirmer la vocation interministérielle de notre Corps. Beaucoup d'entre nous vont se trouver désormais chargés de nouvelles missions lourdes, difficiles et délicates ; nous sommes persuadés

que nos Camarades feront l'effort d'adaptation et de coopération nécessaire avec les Services de l'Enseignement, et spécialement les Recteurs, les Inspecteurs Généraux et les Inspecteurs d'Académie d'une part, et avec les Architectes d'autre part. Un effort tenace sera sans doute nécessaire pour faire disparaître certaines préventions et dissiper les malentendus.

Certains se sont étonnés du caractère tripartite du Protocole et regrettent le partage entre les Services des Ponts et Chaussées et les Services de la Construction. Votre Comité pense que la mesure prise a été sage et prudente. On peut espérer que l'application du Protocole permettra de faire progresser la coopération entre les deux Ministres des Travaux Publics et de la Construction et sera une occasion de rétablir dans un certain nombre de Départements l'unité de direction des deux Services des Ponts et Chaussées et de la Construction sous l'autorité de l'Ingénieur en Chef exerçant en cumul les fonctions de Directeur Départemental.

2°) Relations avec le Ministère de la Construction.

L'an dernier, nous nous étions félicités que les problèmes relatifs à nos relations avec le Ministère de la Construction avaient beaucoup évolué, non seulement dans les textes, mais peut-être encore davantage dans les esprits.

Nous regrettons cette année d'avoir à constater que l'évolution ne s'est pas poursuivie et qu'il n'y a eu pratiquement aucun progrès dans la participation officielle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées aux tâches du Ministère de la Construction.

En réalité, notre participation effective a continué à se développer rapidement, qu'il s'agisse d'aménagement du Territoire, d'Urbanisme, d'équipements urbains, de rénovations urbaines ou de techniques de la Construction, car un nombre croissant d'entre nous s'intéresse à ces problèmes et a été appelé à y participer à divers titres.

Mais M. le Ministre de la Construction n'a pas toujours répondu aux propositions de notre Association tendant à une contribution accrue des Ingénieurs des Ponts et Chaussées aux tâches de son Ministère dans deux voies non exclusives l'une de l'autre :

— la première étant la réunion dans certains Départements des Services des Ponts et Chaussées et des Services extérieurs de la Construction sous une même direction, comme cela subsiste encore dans trois Départements, ainsi que l'autorise maintenant l'article 2 du décret du 7 janvier 1959 ;

— la deuxième étant une large participation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées à la constitution du Cadre Technique Supérieur de la Construction.

Bien au contraire, dans le milieu de l'année 1959, M. le Ministre de la Construction a présenté un projet de décret portant statut d'un nouveau Corps d'Ingé-

mieurs-urbanistes Ce projet de statut étant calqué sur celui du Corps des Ingénieurs des Ponts

Nous espérons que ce projet, contraire à l'article 58 de la loi-cadre du 7 août 1957, ne sera pas retenu par le Gouvernement et nous espérons que nos propositions antérieures seront à nouveau examinées plus favorablement. Cela d'autant mieux que l'objection fréquemment faite sur l'inadaptation de l'enseignement donné à l'Ecole des Ponts et Chaussées n'aura bientôt plus de valeur, puisque, comme je l'ai signalé plus haut, les réformes en cours permettront à notre Ecole de donner aux jeunes Ingénieurs la culture générale et la formation nécessaire en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de construction

3°) Aide et Coopération Technique à l'étranger.

Mon prédécesseur avait traité lors du banquet de l'année dernière, dans un discours qui a fait une forte impression, les problèmes posés à nos Corps par l'aide et la coopération technique à l'étranger. Votre Comité a estimé utile de prolonger et de concrétiser cette action en diffusant, notamment auprès de nos Ministres, une note développant les mesures générales d'ordre administratif susceptibles, à notre avis, de faciliter l'intervention des Ingénieurs de nos Corps dans l'aide et la coopération technique. Le cadre d'application de ces mesures semblait pouvoir être trouvé dans les textes découlant de l'Ordonnance 58-1036 du 29 octobre 1958 relative à la situation des personnels de la France d'Outre Mer. Nous espérons en effet, que ces textes pourraient consacrer la création de cadres de transit permettant le surclassement des fonctionnaires des cadres métropolitains pendant la durée de leur affectation dans les Territoires de la Communauté ou, par extension, de leur mission de coopération technique à l'étranger. En réalité, malgré les efforts déployés personnellement par notre Ministre, M **Buron**, auxquels je tiens à rendre hommage, le décret 59-1379 du 8 décembre 1959, pris en application de l'Ordonnance sus visée et qui n'a même pas reçu le contreseing des Ministres dont dépendent les fonctionnaires intéressés, s'est borné à régler le sort des agents actuellement en fonctions dans les cadres généraux de la France d'Outre-Mer en prévoyant soit leur intégration dans les Corps métropolitains réputés homologues soit leur affectation dans des cadres autonomes d'extinction. De telles dispositions présentent le double inconvénient de ne pas inciter le personnel actuel à rester en service Outre-Mer et de ne donner aucune facilité pour

attirer Outre Mer des fonctionnaires appartenant aux Corps Métropolitains, soit par origine, soit par intégration.

Dans ces conditions, nous n'avons pu qu'exprimer à nos Ministres notre profonde déception devant la position prise par le Gouvernement qui paraît avoir négligé complètement le souci de voir ses fonctionnaires participer en tant qu'experts de l'Administration, à l'œuvre d'aide et de coopération technique dans les territoires de la Communauté et à l'étranger. Nous leur avons demandé de proposer, dans les meilleurs délais, au Gouvernement les mesures spéciales qui permettraient de remédier à cette situation et qui pourraient comporter la création, à côté du cadre d'extinction, d'un cadre d'aide et de coopération technique présentant les caractéristiques demandées dès l'origine d'un cadre de transit. Nos Administrations sont bien d'accord à ce sujet et ont engagé une action auprès des Ministres intéressés

CONCLUSION

En conclusion de ce long rapport, vous pourrez constater que votre Comité a eu à suivre, au cours de l'année écoulée, des questions nombreuses et importantes. En dehors des problèmes d'intérêt immédiat pour la vie et la défense des intérêts des Ingénieurs, votre Comité a porté plus spécialement son attention sur les grandes orientations qui paraissent devoir jouer un rôle capital pour l'avenir de nos Corps devant l'évolution rapide du monde moderne et ses répercussions sur l'Administration française : attributions interminutuelles, intervention dans l'aide et la coopération technique à l'étranger, vocation économique, recherche scientifique et technique, formation des Ingénieurs.

Votre Président tient personnellement à remercier tous ceux qui ont participé à l'élaboration et à la mise en forme de nos travaux, en particulier les membres du Comité Ensemble, nous avons fait un travail d'équipe, avec un esprit de franche et cordiale camaraderie sans souci de mise en valeur personnelle, mais dans la recherche commune du bien public. Je fais appel à tous les Camarades pour que le PCM puisse poursuivre cette tâche avec fruit, en plus de votre appui moral, nous avons besoin de vos avis, de vos réponses aux enquêtes, de votre participation aux groupes d'études afin de nous permettre d'intensifier notre action dans le sens — que vous souhaitez tous — d'un rayonnement accru de nos Corps dans le pays

RAPPORT FINANCIER DE L'EXERCICE 1959

A. — BILAN

Les valeurs en portefeuille au 1^{er} janvier 1959 n'ont pas été reévaluées, il serait souhaitable d'établir cette reévaluation en fin d'exercice 1960, le portefeuille s'est augmenté de 168 500 francs correspondant à des actions de la Maison des Mines sur cette somme 113 500 francs ont été versés par notre Association des actions à concurrence de 55 000 francs ont été apportées par divers Membres. Le rapport du portefeuille (84 699 francs) couvre sensiblement les cotisations que devraient payer les membres permanents s'ils cotisaient comme tout le monde.

La situation au 1^{er} janvier 1959 était la suivante

	Actif au 1-1-1959		Passif au 1-1-1959
En caisse	357 570	Dettes	5 500
Cheque	18 100	Dettes à Syndicats	5 500
Inventaire	223 102	Cotisations en avance	356 200
Recettes à venir	253 057	Solde créditeur	717 929
Cotisations en retard	233 300		
Total	<u>1 085 129</u>	Total	<u>1 085 129</u>

La situation au 31 décembre 1959 était la suivante

	Actif au 31 12 1959		Passif au 31 12 1959
En caisse	610 420	Dettes	665 580
Recettes à venir	351 422	Cheques non débités	21 500
Inventaire	156 801	Cotisations en avance	351 000
Augmentation capital	168 500	Solde créditeur	983 063
Cotisations en retard	743 000		
Total	<u>2 021 143</u>	Total	<u>2 021 143</u>

L'augmentation du solde créditeur a donc été de
983 063 fr — 717 929 fr = 265 134 fr

B. — COMPTE PROFITS ET PERTES

	Profits		Pertes
Cotisations	1 310 900	Secrétariat et frais généraux	1 111 819
Portefeuille	84 699	Amortissement	66 301
Capital	55 000	Receptions et voyages	75 668
Bulletin	58 623	Solde créditeur	265 134
Divers	9 700		
Total	<u>1 518 922</u>	Total	<u>1 518 922</u>

C — COMPTES SPECIAUX

1. COTISATIONS

Le fichier des Membres du PCM a permis d'établir le tableau suivant

Montant des cotisations	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	TOTAUX
1 500	1	17	9	109	149	22	8	6	5	1	327
1.000	1	32	15	241	202	32	16	8	14	1	562
600	—	5	—	24	13	8	4	5	2	—	61
400	—	4	1	43	11	4	4	8	2	1	78
300	—	1	—	39	63	11	5	5	6	1	131
200	—	12	5	60	50	11	13	4	9	1	165
Total.	2	71	30	516	488	88	50	36	38	5	1 324

En dehors de ce 1 324 membres recensés comme payant leurs cotisations nous avons dénombré 131 membres permanents et 11¹⁰ Ingénieurs Élevés. Le total de l'effectif du PCM est de 1 573 (contre 1 588 recensés sur l'exercice 1958)

Du tableau précédent on peut tirer immédiatement celui de la situation dans le temps des versements de cotisations :
Montant des cotisations (en milliers de francs)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	TOTAUX
1.500	1.5	25.5	13.5	163.5	223.5	33	12	9	7.5	1.5	490.5
1.000	1	32	15	241	202	32	16	8	14	1	562
600	—	3	—	14.4	7.8	4.8	2.4	3	1.2	—	36.6
400	—	1.6	0.4	17.2	4.4	1.6	1.6	3.2	0.8	0.4	31.2
300	—	0.3	—	11.7	18.9	3.3	1.5	1.5	1.8	0.3	39.3
200	—	2.4	1	12	10	2.2	2.6	0.8	1.8	0.2	33.0
Totaux	2.5	68.4	29.9	459.8	466.6	76.9	36.1	25.5	27.1	3.4	1.192.6

C'est de là que nous avons tiré le montant annuel des cotisations de 1.192.600 francs, le montant des cotisations en retard de 734.000 francs et le montant des cotisations en avance de 351.000 francs ; le montant des cotisations en retard est plus élevé qu'en fin 1958, mais les lettres de rappel ont été adressées tardivement en fin d'exercice et des rentrées importantes ont déjà eu lieu qui seront comptabilisées sur l'exercice 1960 ; des lettres de rappel identiques seront adressées aux cotisants en retard dès le mois d'Avril ou Mai prochain.

Le montant des cotisations en avance se maintient pratiquement au même chiffre qu'en 1958.

2. — BULLETIN.

Le solde créditeur est de 58.623 francs, l'ensemble des 12 bulletins a coûté 3.395.137 francs, soit en moyenne 282.928 francs, le prix moyen par page est de 5.500 francs., en augmentation de 6,5% par rapport à l'année 1958.

3. — FRAIS GENERAUX.

Les frais généraux et de secrétariat se répartissent comme suit :

Salaires et main-d'œuvre auxiliaire (y compris charges sociales et impôt)	661.203
Affranchissement	65.535
Téléphone	91.817
Frais de bureau	160.905
Honoraires Avocat	35.000
Divers (déplacements, cotisations, etc)	97.359

Total

4. — COMPTE INVENTAIRE.

Aucun matériel n'a été acquis en 1959, l'amortissement sur les tranches de matériel acquis antérieurement se monte à 66.301 francs pour l'exercice 1959.

5. — COMPTE RECEPTIONS ET VOYAGES.

L'Assemblée Générale se solde par un déficit de 46.350 francs représentant les frais d'organisation et les dîners de nos invités, la réception maintenant traditionnelle des Ingénieurs-Elèves se solde par un déficit de 27.918 francs ; le voyage en Allemagne et Autriche n'a pas été comptabilisé au P.C.M., les organisateurs ont réalisé directement la balance de leurs comptes ; la réception de M. Rumlper et les voyages à Bruxelles (1958) et à Serre-Ponçon, se soldent au total par un déficit de régularisation de 1.400 francs.

Le Trésorier,
G. Dreyfus.

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

AFFECTATIONS

✓ M. Philippe **Cartier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été mis à la disposition du haut commissaire à Madagascar pour être affecté à la Direction de l'Infrastructure aéronautique à Tananarive. (Arrêté du 26 janvier 1960. J.O. du 10 février 1960).

✓ M. Pierre **Boilot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été mis à la disposition du Délégué Général du Gouvernement en Algérie, à compter du 1^{er} février 1960, pour être chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef (2^e circonscription d'Alger, Direction des Travaux Publics et des Transports. (Arrêté du 3 février 1960. J.O. du 13 février 1960).

✓ M. Jean-Claude **Menat**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été placé en service détaché auprès de la

Délégation Générale du Gouvernement en Algérie, à compter du 16 septembre 1959, pour être chargé du 2^e arrondissement de la circonscription de Bône. (Arrêté du 11 février 1960. J.O. du 17 février 1960).

✓ M. **Andrau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 16 février 1960, de l'arrondissement spécial d'études et travaux neufs des Alpes Maritimes. (Arrêté du 9 février 1960. J.O. du 20 février 1960).

NOMINATION

✓ M. Jean **Audriot**, Ingénieur au corps des Mines, a été nommé Conseiller Technique au Cabinet du Ministre délégué auprès du Premier Ministre, à compter du 5 février 1960. (Arrêté du 15 février 1960. J.O. du 23 février 1960).

Tournée du P.C.M. au Pont de Tancarville et au Port du Havre le Vendredi 11 Mars 1960

De bon matin, après avoir quitté tard le banquet de la veille, quatre-vingt-dix Camarades accompagnés d'une trentaine de leurs épouses se retrouvent sur le quai de la Gare St Lazare pour prendre à 7 h 40 l'autorail spécial mis amablement à notre disposition par la SNCF, et qui va nous emmener pour la tournée d'aujourd'hui. Le trajet est une occasion de se retrouver et de discuter entre Camarades, venus de tous les coins de France, mais en moins de deux heures nous arrivons déjà à la petite gare de Breauté qui marque la fin de cette étape ferroviaire. Nous y sommes accueillis par les Camarades **Lizée**, Ingénieur en Chef du Département de Seine Maritime, et **Huet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé du Service spécial du Pont de **Tancarville**, qui nous prennent en charge et nous font monter en autocars à destination du fameux Pont. L'arrivée n'est pas aussi spectaculaire qu'on pouvait le souhaiter en raison du temps maussade, une petite pluie fine ne parvient pas cependant à décourager les Camarades ni les dames qui s'engagent à pied sur le tablier de l'ouvrage, en admirant l'ensemble et les détails sous la direction du Camarade **Huet** qui nous pilote et répond à toutes les demandes d'explication. Il va d'ailleurs nous faire un exposé plus détaillé dans la salle des maquettes et son exposé, quoique limité par le temps disponible met parfaitement en lumière les particularités techniques et économiques d'un ouvrage de cette importance, une courte visite dans l'anchrage rive droite, qui fait penser à une vaste cathédrale de béton, permet d'apprécier en valeur absolue les dimensions si harmonieusement proportionnées du pont.

La matinée tire maintenant à sa fin et nous devons reprendre les cars qui nous emmènent jusqu'au **Havre** ; notre itinéraire choisi pour nous permettre d'apprécier quelques aspects de la ville, passe par le tunnel Jenner et se dirige vers le Port en traversant les nouveaux quartiers reconstruits après la guerre.

À la Gare Maritime, en l'absence de M **Meunier**, Président du Conseil d'Administration du Port Autonome du **Havre**, actuellement souffrant, nous sommes attendus par M **Neuville**, Vice-Président de la Cham

bre de Commerce, et par notre Camarade **Deschênes**, Directeur du Port. Dans un cadre luxueux et une ambiance sympathique, le déjeuner offert par le Port Autonome reconforte tout le monde, d'autant plus que le ciel s'est dégagé, annonçant un bel après-midi. De fait, le soleil brille lorsque nous embarquons sur un baliseur pour faire la visite du Port et un petit tour en mer, promenade particulièrement agréable parce que beau temps et très instructive aussi par les commentaires qui nous sont donnés. Mais il faut revenir à la technique. Tandis que les dames vont visiter le paquebot « **Flandre** » arrive la nuit dernière, puis l'abbaye de **Graville**, les Ingénieurs sont pris en charge par notre Camarade **Chazy**, chargé des travaux du Port. Après un exposé général, il nous emmène voir les travaux de reconstruction du quai de la Floride : celui-ci est constitué par des piles de 11 mètres de diamètre extérieur, fabriquées sur chantier, puis transportées par ponton bique et mises en place par havage. Nous nous rendons ensuite au très intéressant poste minier en cours de construction et dont l'appontement est formé d'une série de caissons de grandes dimensions amenés par flottage et échoués sur une plate-forme en cailloux convenablement préparée. Les spécialistes portent également leur attention sur les installations de manutention en cours de montage. Avant de terminer la visite, nous avons encore le temps de passer voir les magnifiques hangars spécialisés : hangar au coton et hangar pour la réception des fruits et primeurs. Mais, notre autorail nous attend à la Gare Maritime. Autour d'une collation, nous remercions nos Camarades du Port Autonome et leurs Services de tout le mal qu'ils se sont donné pour la parfaite organisation de cette tournée. La journée a été bien remplie aussi apprécions-nous à sa juste valeur le confort de l'autorail qui va nous ramener directement à **Paris** où nous nous trouvons à 20 h 30.

Grâce à l'obligeance de la SNCF, à l'aide efficace du Port Autonome du Havre, au dévouement de nos Camarades de la Seine Maritime et du Port Autonome la tournée au Pont de Tancarville et au Havre a pu être une belle réussite et satisfaisante à tous égards les nombreux participants.

Association Française de l'Éclairage

Les Fêtes du Trentenaire de l'A.F.E. et des Journées de la Lumière 1960 auront lieu du 30 mai au 2 juin 1960 au Palais de l'UNESCO

Pour tous renseignements concernant les modalités d'inscription à ce Congrès, prière de s'adresser au Siège social de l'A.F.E. 33 rue de Naples Paris 8^e, Tel. EUROPE 39 79

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

Séance du Vendredi 4 Mars 1960

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 4 mars 1960, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris.

Etaients présents : M. **Durand-Dubief**, Président du P.C.M., MM. **Baudet** et **Bourrières**, Vice-Présidents ; M. **Faisandier**, Secrétaire ; M. **Dreyfus**, Trésorier ; MM. **Baste**, **Bringer**, **Dreyfuss**, **Laurent**, **Leygue**, **Longeaux**, **Moret**, **Pasquet**, **Saillard**, **Vasseur**.

Assistaient à la séance : MM. **Brunot** et **Giroult**.

Absents excusés : MM. **Alias**, **Aubert**, **Bonnemoy**, **Colin**, **Mathieu**, **Poizat**.

1°) Le Comité ne formulant pas d'observation, le procès-verbal de la séance du 5 février 1960 est adopté à l'unanimité.

2°) Préparation de l'Assemblée générale annuelle.

L'ensemble de la séance est consacré à la lecture et à la mise au point du rapport moral que le Président doit présenter au nom du Comité à l'Assemblée Générale du 10 mars 1960 ainsi qu'à la présentation du discours au banquet qui doit suivre l'Assemblée. La plupart des questions n'ont donné lieu à aucune observation. Cependant certaines d'entre elles, au fur et à mesure de leur évocation dans le rapport ou le discours ont entraîné quelques discussions qui sont résumées ci-après.

3°) Tournée à l'étranger.

En définitive les difficultés rencontrées pour la mise au point du voyage en U.R.S.S. obligent à renoncer à ce voyage pour 1960. Les démarches seront poursuivies en vue de son organisation en 1961.

Pour remplacer ce voyage, le Comité envisage favorablement un court déplacement technique et touristique qui serait organisé dans les premiers jours d'Octobre 1960.

4°) Situation des Ingénieurs-Elèves.

M. **Durand-Dubief** rend compte de l'entrevue qu'il a eue la veille, accompagné des représentants des Ingénieurs-Elèves, avec M. **Spinetta**, Directeur du Personnel, et au cours de laquelle il a remis la lettre au Ministre avec les deux notes relatives au relèvement des indices des Ingénieurs-Elèves et au rappel de scolarité pour les Ingénieurs débutants.

M. le Directeur du Personnel s'est montré favorable à une intervention auprès des Finances, notamment en ce qui concerne un relèvement d'indice pour les Ingénieurs-Elèves. Cette démarche semble d'autant plus opportune que des interventions similaires doivent être effectuées parallèlement par les anciens élèves

de l'E.N.A., par les Ingénieurs des Mines et les Ingénieurs des Télécommunications.

Des démarches directes doivent par ailleurs être entreprises conjointement par les Associations intéressées auprès des Finances et de la Fonction Publique.

En attendant un résultat favorable, M. **Spinetta** doit examiner la mesure applicable immédiatement de suppression de la retenue pour la retraite qui est actuellement appliquée aux seuls Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées ce qui conduirait seulement à l'application d'un rappel échelonné lors de la titularisation des intéressés. Le Comité estime que, si l'été prochain le relèvement d'indice n'est pas obtenu, des mesures provisoires devront à nouveau être envisagées comme en 1959.

M. **Brunot** signale que la désignation des postes n'a lieu qu'en Octobre de chaque année ; il pense que cette désignation, de même d'ailleurs que la nomination au grade d'Ingénieur, pourrait peut-être intervenir dès le mois de juillet.

Enfin, il est rappelé que des primes de rendement ne semblent pas pouvoir être pour l'instant allouées aux Ingénieurs-Elèves du fait qu'ils sont fonctionnaires-stagiaires. Ce point pourrait être revu à l'occasion de la réforme du statut des fonctionnaires stagiaires en application de l'ordonnance du 4 février 1959.

5°) Réorganisation du Ministère des Travaux Publics.

M. **Durand-Dubief** rend compte de l'entretien qu'il a eu avec M. **Spinetta**, Directeur du personnel, au sujet de l'organisation du Ministère des Travaux Publics, comportant la création d'un nouveau Service Economique et diverses mesures tendant à assurer des débouchés aux Administrateurs civils.

Après un large échange de vues, le Comité fixe la position à prendre dans ce domaine et précise les réserves que les mesures envisagées appellent de sa part.

6°) Anciens Elèves de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Après différents contacts pris avec l'Association des Ingénieurs civils, anciens élèves de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, le Comité estime qu'il n'y a plus de raison de s'opposer à ce que ceux-ci prennent le titre « d'Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées. »

M. **Brunot** indique par ailleurs qu'il serait utile pour resserrer les liens et faciliter les relations entre les diverses catégories d'anciens élèves de l'Ecole de créer une organisation commune entre les anciens élèves qui font partie du Corps et les anciens élèves civils. Le Comité approuve cette proposition ; pour évi-

ter d'imposer à chacun l'adhésion à une association nouvelle, il semble préférable que le P.C.M. — plutôt que les Ingénieurs individuellement — intervienne dans cette organisation; une solution devra être trouvée pour les membres du P.C.M. — en particulier

les Mineurs — qui ne sont pas intéressés par l'association envisagée.

Le Secrétaire,
P. Faisandier.

Le Président,
M. Durand-Dubief.

*Procès - Verbaux des Réunions du Comité du P.C.M.
Séance du Jeudi 16 Mars 1960*

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le jeudi 16 mars 1960, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, à l'issue de l'Assemblée générale.

Etaient présents : MM. Aubert, Baste, Baudet, Bonnemoy, Bringer, Bourrières, Colin, Costet, Dreyfus, Dreyfuss, Durand-Dubief, Lefoulon, Longeaux, Mathieu, Moret, Rérolle, Rouer, Vasseur.

Absents excusés : MM. Lassalvy et Saillard.

1°) Renouvellement du Bureau.

M. ~~Moret~~ ^{Moret}, Doyen d'âge, invite le Comité à constituer son bureau.

M. Durand-Dubief est nommé Président à l'unanimité et remplace aussitôt M. ~~Moret~~ ^{Moret} à la présidence de la séance.

MM. Bringer et Bourrières sont alors élus à l'unanimité Vice-Présidents.

M. Rouer est élu secrétaire ~~en remplacement de M. Faisandier, démissionnaire.~~

Enfin, le Bureau élit M. ~~Dreyfus~~ ^{Pebereau, Sec. Ad.} comme Trésorier et décide qu'en cas d'empêchement, il pourra être remplacé par M. ~~Pebereau~~ ^{Pebereau}, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Paris.

Compte-tenu des bureaux des Sous-Comités de Sections, le Bureau du Comité du P.C.M. se trouve ainsi constitué :

Président : M. Durand-Dubief ;

Vice-Présidents : MM. Bringer, Bourrières et Fischeser.

Secrétaire : M. Rouer ;

Secrétaire-adjoint : M. Proust ;

Trésorier : M. ~~Dreyfus~~, remplacé le cas échéant par M. ~~Pebereau~~.

2°) Pouvoirs au Trésorier.

Après en avoir délibéré, le Comité du P.C.M. donne à son Trésorier, M. ~~Gilbert Dreyfus~~, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 1, rue de l'Alboni, Paris-16^e, ~~remplacé en cas d'empêchement par~~ M. Georges ~~Pebereau~~, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 119, boulevard de Magenta, Paris-10^e, tous pouvoirs pour l'exercice de ~~ses~~ ^{ses} fonctions de Trésorier de l'Association ~~Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.~~ ^{Syndicat}

MM. ~~Dreyfus et Pebereau~~ pourront notamment, au nom de l'Association faire toutes opérations concernant l'Administration des P.T.T., le Trésor et les Banques; ils pourront ouvrir et fermer un compte de chèques postaux et un compte de Banque, gérer ces comptes, endosser et acquitter tous chèques, virements et mandats, donner toutes quittances et décharges, louer tout coffre-fort et y accéder, régulariser toutes valeurs amorties et en donner quittance, acheter et vendre au comptant toutes valeurs entièrement libérées.

MM. ~~Dreyfus et Pebereau~~ pourront, en outre, percevoir, pour le compte des Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines qui en feront la demande au P.C.M., les cotisations propres à ces Syndicats et se rapportant à leurs membres qui sont également membres du P.C.M.

Le Secrétaire,
B. Rouer.

Le Président,
M. Durand-Dubief.

L'agrément des matériaux nouveaux dans le cadre européen

Le développement probable du commerce des matériaux et équipements de construction à travers l'Europe du marché commun pose le problème des jugements de qualité des matériaux nouveaux qui ne peuvent, en raison de cette nouveauté, faire encore l'objet de normes ou de cahiers des charges.

C'est un problème que la France a résolu par le système de l'agrément que délivre le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment. Ce système intéresse un certain nombre de nos partenaires du marché commun et d'autres pays tel l'Espagne.

Les 27 et 28 janvier derniers, une première réunion à Paris a groupé, pour aborder ce problème, les repré-

sentants de l'Institut National du Logement de Bruxelles, de l'Instituto Técnico de la Construcción y del Cemento de Madrid, du Ministère italien des Travaux Publics, du Conseil National italien de la Recherche, de l'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili italienne, de l'Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti Italiani et de l'Associazione Italiana Prefabbricazione.

L'idée a été retenue d'une union internationale pour l'agrément et des accords bilatéraux sont en préparation entre le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment et différents instituts étrangers.

Note sur la Normalisation et la Définition des Prix

La normalisation de la définition des principaux prix usuels, intervenant dans les travaux publics, et plus spécialement dans les marchés passés par le Service des Ponts et Chaussées, est une question qui n'est probablement pas nouvelle. Sans doute, elle a dû déjà être évoquée dans différentes réunions et à diverses époques. Mais sans avoir fait des recherches nombreuses, ni fouiller la documentation, je pense cependant pouvoir avancer qu'il n'existe, ni études poussées, ni publications sur ce sujet. Aussi n'est-il peut-être pas inutile de poser le problème et de provoquer les réflexions et avis des Camarades des Ponts. Certains à qui j'en ai parlé ont convenu que cette normalisation offrait un intérêt indéniable.

Dans l'ère de « l'Organisation » et de la « Normalisation » où nous sommes, il semble paradoxal d'avoir pour définir nos prix, comme seul document de base le cahier des charges général (appelé maintenant cahier des prescriptions communes).

Ce document déjà ancien, malgré ses modifications et mises à jour successives témoigne pour son époque d'une tentative certaine de rationalisation. Il fixait déjà les grandes lignes de la définition ou structure des principaux prix.

Mais depuis on a peu progressé, alors que dans tous les domaines voisins, des efforts de normalisation parfois considérables ont été entrepris (Par exemple le plan comptable mis en vigueur par les Finances en matière de comptabilité).

Je crois que la doctrine officielle admise chez nous, veut que chaque devis particulier (Cahier des prescriptions spéciales) définisse les prix un par un sous prétexte de les adapter à chaque chantier individualisé.

L'Ingénieur rédacteur du devis, peut alors donner libre cours à son particularisme, et à l'image d'une célèbre marque d'automobile « personnaliser » la définition de ses prix.

Il devra par ailleurs, fixer à côté de cette définition un ordre de grandeur numérique pour ce prix, en établissant un sous-détail dont il « skickatera » presque tous les éléments, puisque il lui sera très difficile de dépouiller la documentation constituée par les prix

d'une structure très souvent différente, pratiqués sur d'autres chantiers.

L'argument du caractère « particulier » et d'unicité de chaque chantier n'a pas grande valeur. D'une part, la majorité des chantiers courants fait appel à une gamme de nature de travaux en nombre limitée et presque toujours identiques.

D'autre part dans le cas d'un chantier exceptionnel il sera toujours possible de définir un prix nouveau, ou une plus-value à un prix, de définition normalisée.

Les avantages que présenterait une série de prix définis, seraient ceux que donne toute organisation rationnelle notamment :

- Simplification et gain de temps dans la rédaction des cahiers des prescriptions spéciales,
- Interprétation facile de la définition des prix évitant des constatations,
- Elude facilitée de la valeur des prix pour l'Administration et pour les entrepreneurs,
- Possibilité de tenir à jour des statistiques et une documentation sur la valeur des prix, grâce au dépouillement aisé des résultats de divers chantiers,
- Estimation plus approchée du coût d'un projet grâce à la documentation précédente,
- Possibilité de comparer avec plus de rigueur, les estimations de solutions différentes pour un même projet, etc.

Pour juger de la valeur de cette idée, il y aurait lieu d'étudier les réalisations dans les domaines voisins du nôtre. On y constaterait que des séries de prix sont en vigueur à la SNCF, au Service Equipement EDF, à la CNR dans le bâtiment, etc.

Aussi se pose tout naturellement à l'esprit, la question de savoir pourquoi nous ne suivons pas cette voie, et s'il y a des raisons péremptoires pour s'y opposer.

Un récent cycle d'études, de la direction des routes a mis au point une nomenclature routière normalisant les principaux termes à utiliser dans le domaine de la route. Un prochain cycle d'études pourrait peut-être s'attaquer au problème de la définition d'une série de prix ?

G. Cumin,

Ingénieur des Ponts et Chaussées à Grenoble

NAISSANCES.

Notre Camarade Vincent **Clermont**, Ingénieur en Chef des Mines à Paris, nous fait part de la naissance de sa fille **Constance**, née le 5 mars 1960 (28, Beau soleil, Saint-Cloud, S-et O)

MARIAGES.

Notre Camarade Bernard **Gaspard**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, fait part du mariage de M Jacques **Gaspard**, son fils, avec Mlle Hélène **Bidoire**.

La bénédiction nuptiale leur a été donnée le 27 février 1960, en l'Eglise Saint-Augustin à Paris

Notre Camarade Jean **Cayet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en disponibilité, fait part du mariage de Mlle Janine **Cayet**, sa fille, avec le Docteur Jean **Torresani**, Interne des Hôpitaux.

La bénédiction nuptiale leur a été donnée le 2 avril 1960, à Marseille

DÉCÈS.

Notre Camarade Guy **Grattasat**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, fait part du décès de Mme Henry **Gaudéchon**, sa belle mère, survenu le 23 février 1960

Société Française d'Études et de Réalisations d'Équipements Gaziers " SOFREGAZ "

L'élévation des niveaux de vie et l'accroissement de l'activité industrielle font que, dans de nombreux pays l'industrie du gaz connaît depuis quelques années un renouveau et un développement remarquables.

Cette tendance est encore plus nette dans les régions où des gisements de gaz naturel ont été découverts en effet le gaz naturel est en train de prendre une place de plus en plus importante dans l'approvisionnement en énergie du monde moderne.

Cette situation fait naître dans de nombreux pays d'importants besoins en moyens d'engineering compétents dans le domaine de l'équipement gazier.

C'est pour répondre à ces besoins que le Gaz de France et un groupe de banques françaises viennent de créer un organisme d'études de conception nouvelle capable de mettre à la disposition de la clientèle étrangère la quasi totalité des moyens d'engineering français pour tout ce qui concerne le gaz et de jouer dans ce domaine un rôle analogue à celui des Sociétés Françaises d'Études et de Réalisations d'Équipements récemment créées dans le domaine de l'industrie minière dans celui des chemins de fer et dans celui de l'industrie électrique. La Société Française d'Études et de Réalisations d'Équipements Gaziers (SOFREGAZ) a été constituée le 9 octobre par le Gaz de France et dix banques françaises.

Le domaine industriel où SOFREGAZ est compétent couvre la totalité des activités de l'industrie gazière depuis la production du gaz jusqu'à l'utilisation en passant par le conditionnement le transport à grande distance, le stockage souterrain la distribution et la livraison.

Dans les différentes branches du domaine industriel ainsi défini, les missions que SOFREGAZ est en mesure de remplir pour le compte de ses clients peuvent aller depuis les études générales d'équipements gaziers jusqu'à la préparation des plans d'exécution, la direction des chantiers la réception des installations et leur mise en route. Avec plus de précision, elles peuvent comprendre tout ou partie des différents stades suivants :

- études générales, techniques et économiques
- préparation d'avant projets,
- préparation de projets complets

- préparation des devis et cahiers de charges
- passation des marchés de fournitures et de travaux
- contrôle en usine de toutes les fournitures
- direction et contrôle des travaux
- contrôle et réception des installations
- mise en route des équipements et formation du personnel

La structure de SOFREGAZ lui permet d'utiliser autant que de besoin les importants moyens d'études de ses actionnaires notamment de disposer de la totalité du potentiel technique du Gaz de France et ainsi de fournir à ses clients dans chaque cas particulier les spécialistes les plus avertis des questions à résoudre.

La participation du Gaz de France garantit que les projets présentés par SOFREGAZ relèveront de la même technique et seront de la même qualité que ceux qui sont établis par le Gaz de France pour ses besoins propres.

Le premier Conseil d'Administration de SOFREGAZ est composé comme suit :

M **Fernique Nadau des Islets**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Président

M **Certeux**, Directeur Général Adjoint et Directeur Général des Services Financiers et Juridiques du Gaz de France

M **Bolzinger**, Directeur Général de la Production et du Transport du Gaz de France

M **Delsol**, Directeur des Études et Techniques Nouvelles du Gaz de France

M J **Desazars de Montgailhard**, Directeur des Services Centraux de l'Union Européenne Industrielle et Financière

La **Banque de Paris et des Pays-Bas**.

MM **Lazard Frères**.

La **Société Générale**.

Le **Comptoir National d'Escompte de Paris**.

L'Union des Mines.

Il est assisté d'un collège de censeurs composé de
le **Crédit Lyonnais**.

la **Banque Nationale pour le Commerce et l'Industrie**
la **Banque Française du Commerce Extérieur**.

M **Homme**, Directeur de la **Banque de l'Union Parisienne**.

OFFRE DE POSTE

— Pour dur travail dans forêt équatoriale le BCEOM recherche

— un ingénieur routier,

— un ingénieur géomètre de recherche de tracé,

— Un chef de brigade topo

Expérience indispensable, travail en forêt sans cartes
S'adresser BCEOM 90 bd Latour Maubourg
Paris 7^e.

ACTIVITÉ DES GROUPES RÉGIONAUX

GROUPE DE L'EST

Réunion du 25 Février 1960

Le Groupe de l'Est s'est réuni, le 25 février 1960, à Dieulouard (M et M), où il a effectué la visite des Mines de fer de Saizerais, sous la direction du Camarade **Varoquaux**, Président, de M **Jean Richard**, Directeur Général Adjoint, et de M **Charles Pierre**, Directeur

La mine est de création récente (1958) et compte parmi les installations existantes les plus modernes

Étaient présents MM **Antoine**, **Brandeis**, **Brignon**, **Bringer**, **Briquel**, **Chaste**, **Couraud**, **Crouslé**, **Dreyfuss**,

Gervais, **Hoffmann**, **Horgnies**, **Isabel**, **Kemler**, **Maisse**, **Marchal**, **Martinot**, **Mazzolini**, **Monsarrat**, **Morel**, **Poullain**, **Pouyol**, **Saint-Requier**, **Savey**, **Schmit**, **Tabart**, **Théry**, **Thomas**, **Vadot**, **Valentin**, **Vauday**, **Weber**.

Après un déjeuner servi à l'Hôtel de Metz à Toul, se tint une séance de travail où il fut procédé à l'élection du Délégué du Groupe (**G Dreyfuss**) et à l'examen de diverses questions d'intérêt professionnel dans le cadre des travaux du Comité

Le Délégué,

G Dreyfuss.

Les Annales des Mines de Février 1960

La technique française de **Préparation Mécanique des Charbons** a de nombreuses réalisations et son actif dans le monde M **H Fournol** évoque les tendances générales de son évolution actuelle

La vitesse de **Creusement des Puits de Mines** a pu être améliorée ces dernières années grâce à un meilleur équipement et à une organisation plus poussée des chantiers M **Peyrat** évoque en particulier les avantages obtenus en effectuant simultanément le chargement mécanique des terres et le revêtement définitif.

Une importante manifestation franco-africaine concernant **Le rôle de la Recherche Scientifique et Technique dans le développement des Pays Africains** s'est déroulée du 14 au 20 décembre 1959 à Dakar et Abidjan. Les Annales des Mines donnent les grandes lignes des discussions de ce Colloque et les vœux que celui-ci a présentés

La chronique des métaux minéraux et substances minérales diverses ainsi que des notes bibliographiques et le tableau habituel de renseignements économiques complètent la livraison

Les Annales des Mines de Mars 1960

M **Masson**, Doyen de la Faculté des Sciences de Dakar, expose l'énormité des quantités d'**énergie solaire**, reçues par la terre et fait l'inventaire de leurs **Applications** actuelles et futures

Le **Coût du transport du Minerai** représentant souvent une part importante de leur valeur au milieu d'utilisation M **Bouteloup** montre plus particulièrement dans le cas de téléphériques, comment cette question doit être étudiée

M **Debiesse** présente un programme possible de collaboration de la France à la **Formation de Spécialistes de l'Énergie Nucléaire dans les Territoires Africains de la Communauté**.

✱

La chronique habituelle des **Métaux Minéraux** et substances minérales diverses, ainsi que les notes bibliographiques complètent la livraison

40^e Congrès de l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux

9, Rue de Phalsbourg - PARIS-17^e

PAYS-BAS, du 30 Mai au 4 Juin 1960

PROGRAMME PROVISOIRE

Lundi 30 mai 1960 Hôtel Kurhaus Scheveningen
Rapport sur l'Équipement sanitaire des pays industrialisés en voie de développement

Mardi 31 mai 1960 Amsterdam
Exposé sur les problèmes d'urbanisme d'Amsterdam — Exposé sur le service des Eaux d'Amsterdam

Mercredi 1^{er} juin 1960 Les Polders

Visite et exposés techniques

Jeudi 2 juin 1960 Hôtel Kurhaus, Scheveningen
Rapport sur « L'assainissement des communes rurales » — Rapport sur « Le Stationnement et les Parkings »

Vendredi 3 juin 1960 Rotterdam

Exposés sur les problèmes techniques de Rotterdam

Samedi 4 juin 1960 Les Travaux du Delta

La SAVIEM réorganise ses activités

La SAVIEM, qui a déjà réalisé une importante rationalisation dans le domaine des camions lourds et des cars, en réunissant les fabrications de l'ancienne SOMUA, de RENAULT et de LATIL, et en concluant un accord avec CHAUSSON, entreprend maintenant la réorganisation de ses fabrications mécaniques

1 Apport par la SAVIEM de ses départements machines-outils à « Machines-Outils SOMUA ».

A cet effet, elle fait apport à une nouvelle société — « Machines Outils SOMUA » — de ses départements machines outils, machines à imprimer et presses hydrauliques. La nouvelle société reprendra les usines de Lisleux, Montzeron et Saint Denis

Les conditions de cet apport qui a reçu l'agrément du Commissariat Général au Plan, seront soumises prochainement à l'approbation des assemblées générales de la SAVIEM et de la société bénéficiaire des apports

2 Extension prévue de l'accord CHAUSSON-SAVIEM.

Dans le domaine automobile, on se rappelle qu'un accord technico-commercial a été signé entre la SAVIEM et CHAUSSON. Cet accord, qui a pris effet le 1^{er} mai 1959, s'est déjà traduit par l'unification des Directions commerciales et des Bureaux d'Etudes. Au cours de l'année 1959, les productions de SAVIEM et CHAUSSON réunies ont représenté 1 687 autobus et autocars, soit 63,5% des fabrications totales des constructeurs français

Les premiers résultats enregistrés, notamment sur le plan commercial, ont fait apparaître les avantages qu'il y aurait à pousser plus avant la collaboration ainsi instituée.

C'est pourquoi il sera proposé à l'Assemblée Générale Extraordinaire de la SAVIEM, qui se réunira le 30 mars, d'approuver l'apport par la société des usines CHAUSSON à SAVIEM de la partie du fonds de commerce CHAUSSON affectée à la fabrication des autobus et autocars de cette marque

Dans le cadre de cette concentration, l'usine d'AN NONAY, appartenant à la S.A.C.A., filiale de la SAVIEM, spécialisée dans les autobus et autocars assurera, en plus des fabrications de la gamme SAVIEM certains travaux sur les véhicules CHAUSSON

2 Les activités de la SAVIEM.

On sait qu'en 1959, la production totale de la SAVIEM (véhicules industriels, tracteurs et cars) a atteint le chiffre de 4491 véhicules

L'année passée a été marquée, en outre, par la mise sur le marché du camion « Tancarville » (10 t de charge utile) qui a suscité un vif intérêt parmi les utilisateurs. Elle a également été marquée par l'accroissement sensible du carnet de commandes relatif au « JL 20 » en progression de 30% par rapport au début de 1959

Enfin, les exportations de la SAVIEM s'inscrivent en augmentation : des chasse-neige ont été vendus en Espagne, et les commandes d'autobus et d'autocars ont continué à progresser dans de nombreux pays notamment en Espagne, en Grèce et au Pérou

Un Cycle de Conférences et de Visites de quatre semaines sur les sujets du Bâtiment, du 12 Novembre au 4 Décembre 1960

Le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) a organisé du 12 novembre au 4 décembre une série de conférences sur les sciences et techniques du bâtiment et de visites de chantiers, de laboratoires et d'usines travaillant pour le bâtiment

Cette organisation était née du souci de l'ASTEF (Association pour l'Organisation des stages de Techniciens Etrangers dans l'Industrie Française) de donner aux stagiaires étrangers invités par le Gouvernement Français une vue d'ensemble des domaines où la technique française est particulièrement avancée avant qu'ils arrêtent le programme de leur séjour en France.

Comme un tel cycle d'études n'avait jamais eu lieu en France, il a été ouvert également aux Ingénieurs de la Construction des Ponts et Chaussées, de la S.N.C.F., de l'EDF, du Génie Rural, des Travaux Maritimes ainsi qu'aux architectes et ingénieurs qui le désiraient

De nombreux conférenciers de toute origine ont participé à cette organisation. Outre les ingénieurs du CSTB, ceux du Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics (L.B.T.P.), du Centre Technique du Bois (C.T.B.), de la Fédération des Fabricants de Tuiles et Briques de France (F.F.T.B.), ainsi que des spécialistes appartenant à des groupements professionnels plus restreints ou à des firmes

Le nombre des participants aux différentes conférences avoisine 3 500 et les participants aux visites dépassent 1.500

De cet ensemble de conférences et de visites se dégage très nettement l'évidence de l'immensité du domaine du bâtiment, les variétés des sciences et des techniques qu'il met à contribution, la masse énorme de connaissances dont il faut disposer pour maîtriser tous les problèmes.

Il est prévu qu'un tel cycle de conférences sera désormais organisé par le C.S.T.B. chaque année

**ENTREPRISE
GAGNERAUD
PÈRE & FILS**

S. A. R. L. au Capital de 3.000.000 NF

7 et 9, Rue Auguste-Maquet

— PARIS XVI^e —

Tél. AUTEUIL 07-76
et la suite

FONDÉE EN 1886

*Travaux Publics
Terrassements
Béton armé - Bâtiments
Viabilité Routes
Revêtements bitumineux
Briqueterie
Exploitations de Carrières*



BUREAUX

Le Havre (Seine-Maritime)
Valenciennes — Denain
Maubeuge (Nord)
Recques-sur-Course (Pas-de-Calais)
Alger et Constantine (Algérie)
Casablanca (Maroc)
Buenos-Aires (République Argentine)



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



ENTREPRISE
**G. RUVENHORST
& HUMBERT**

S.A.R.L. Capital : 2.000.000 NF

Siège Social :
AVIGNON, 8, boul. Saint-Michel. Tél. 81-03-80

Direction :
PARIS, 9, rue Faustin-Hélie. Tél. TRO. 92-03

Autres Bureaux :
NANCY, 94, avenue de Boufflers. Tél. 53-49-26

TRAVAUX PUBLICS

**Gros Terrassements mécaniques
Pistes d'Aérodromes
Tunnels
Ouvrages d'Art
Ballastières**

- S. P. I. E. -

SOCIÉTÉ PARISIENNE POUR
L'INDUSTRIE ÉLECTRIQUE

Société Anonyme au Capital de 16.206.150 NF

Siège Social : 75, Boulevard HAUSSMANN - PARIS (8^e)
Tél. ANJou 89-50

ENTREPRISES GÉNÉRALES

RÉSEAUX DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

Bureau spécialisé d'études pour Centrales électriques
Lignes de transport de force toutes tensions
Postes de Transformation - Canalisations souterraines
Installations Électriques Industrielles

ÉLECTRIFICATION DES CHEMINS DE FER (Plus de 5.000 km)

Lignes d'alimentation et lignes catenaires

VOIES FERRÉES

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

CONSTRUCTION DE RAFFINERIES ET DE DÉPÔTS D'HYDROCARBURES

Pipe-lines, Ports pétroliers, Parcs de stockage
Installations mécaniques de Stockage
et de manutention

TRAVAUX DE GÉNIE CIVIL

Terrassements mécaniques

Construction de routes, de ponts

Réseaux de distribution d'eau, de gaz, de vapeur

PUITS - FORAGES - SONDAGES - PIEUX DE FONDATIONS

Cimentation de terrains et d'ouvrages fissurés ou poreux
Drains horizontaux

DÉPARTEMENT « ENTREPRISES »

85, Boulevard HAUSSMANN
PARIS (VIII^e) Tél. : ANJou 49-51

Centres Régionaux

Valenciennes - Rouen - Laval - Nantes
Nevers - Lyon - Bordeaux - Toulouse
Alger - Casablanca

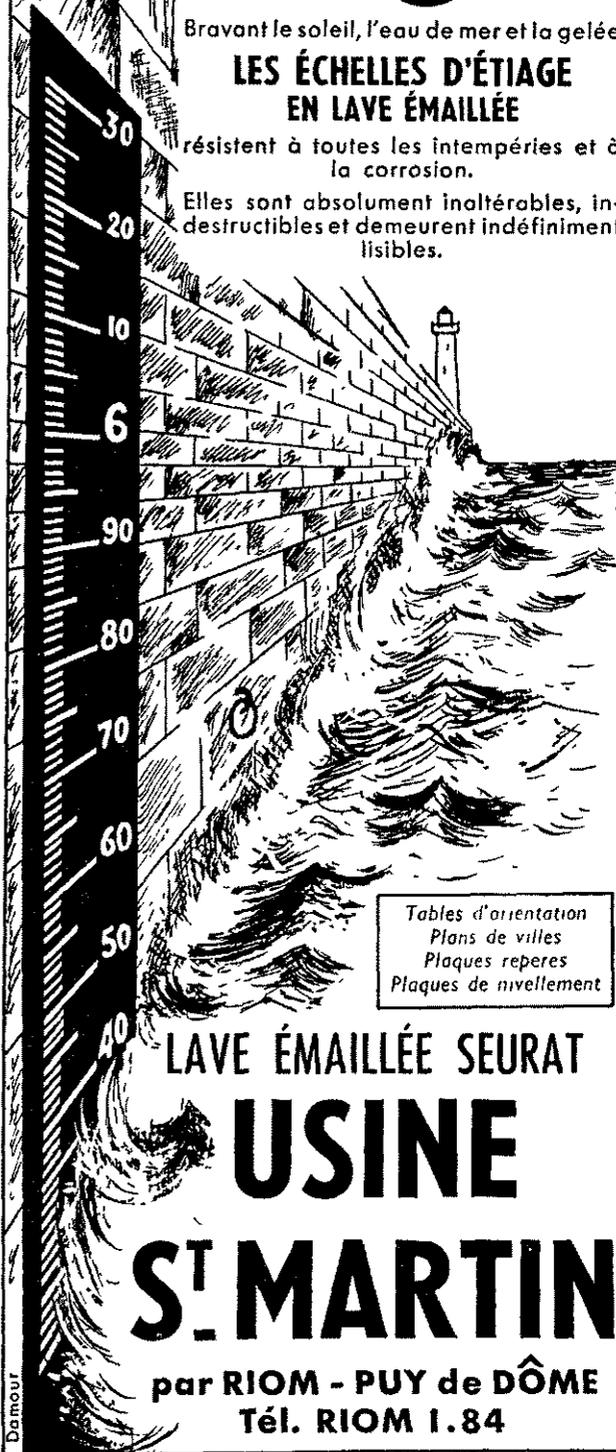
Contre vents
et marées...

Bravant le soleil, l'eau de mer et la gelée

LES ÉCHELLES D'ÉTIAGE EN LAVE ÉMAILLÉE

résistent à toutes les intempéries et à
la corrosion.

Elles sont absolument inaltérables, in-
destructibles et demeurent indéfiniment
lisibles.



Tables d'orientation
Plans de villes
Plaques repères
Plaques de nivellement

LAVE ÉMAILLÉE SEURAT

USINE
S^T MARTIN

par RIOM - PUY de DÔME
Tél. RIOM 1.84

Damour

Travaux Publics Etab^{ts} ROGER COULON

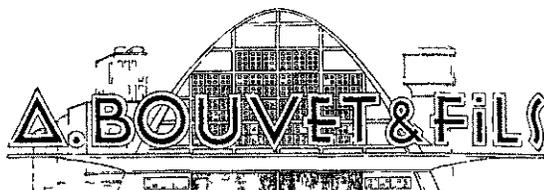
Société Anonyme
au Capital de 1.250.000 NF

MAISON FONDÉE EN 1908

Constructions Métalliques

SIÈGE SOCIAL : II bis, **Av. Mac-Mahon - PARIS (17^e)**
Tél. - ETOILE 65.58

Usine à **PONT-DU-CHATEAU (Puy-de-Dôme)**
Embranchement particulier S. N. C. F.
Télé : 73 et 70



Société à responsabilité limitée - Capital 449.180 NF

50, rue de DOULLENS - **ARRAS** Tél : 16 58 - 16 59
Chèques Postaux LILLE 25.855 R. C. Arras 18 378 B

BÉTON ARMÉ BATIMENTS - TRAVAUX PUBLICS

ENTREPRISES ALBERT COCHERY

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 13 860.000 NF

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

Téléph. : EUROPE 31-87
(10 lignes groupées)

Télégrammes
SUPERACCO PARIS



GOUDRONS RECONSTITUÉS

**GOUDRONS SPÉCIAUX
POUR ROUTES**

TARMACADAM DE LAITIER

**ÉMULSIONS DE GOUDRON
ET DE GOUDRON BITUME**

**MATÉRIAUX ENROBÉS
SPÉCIAUX POUR TROTTOIRS**

BÉTONS BITUMINEUX

CONSTRUCTION & ENTRETIEN DE CHAUSSÉES - PISTES D'ENVOL

COMPAGNIE DES EAUX ET DE L'OZONE

Société Anonyme au Capital de 3.186.200 NF

Procédés M.-P. OTTO

4, rue du Général-Foy -:- **PARIS (8^e)**

**CAPTATION - FILTRATION
STERILISATION -- DISTRIBUTION
EXPLOITATION DES SERVICES MUNICIPAUX**

Adresse Télégraphique : EAUZONE-PARIS

Tél. : LABorde 78-90

Agences Régionales :

BREST - NANCY - NANTES - NICE - TOULON - TOULOUSE

STÉ DES ENTREPRISES LIMOUSIN

S.A.R.L. Capital 1.600.000 NF

R.C. Seine 55 B 167

TRAVAUX PUBLICS - BÉTON ARMÉ

20, Rue Vernier — PARIS

Téléphone . ETOILE 01-76

DYNAMITES

FABRIQUÉES
SPÉCIALEMENT
PAR :
LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES EXPLOSIFS

POUR

DAVEY-BICKFORD SMITH & C^{IE}

TOUS ACCESSOIRES DE TIR
pour mines, carrières,
travaux publics

NOS TECHNICIENS
sont à votre disposition pour
étudier votre problème

120 années d'expérience



ÉTABLISSEMENTS
DAVEY-BICKFORD - SMITH & Co
4, rue Stanislas Girardin, ROUEN (S.-M.)
Tél. : 21-08-72

OLIVA Frères

ENTREPRISE GÉNÉRALE
BATIMENT et TRAVAUX PUBLICS

MODANE (Savoie)

RINCHEVAL

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

Tél. : ENGHEN 04-21 lignes groupées

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

ÉPANDEUSES

AVEC RAMPES

EURE-ET-LOIR
A JETS MULTIPLES



POINT A TEMPS

AUTOMOBILES



GRAVILLONNEUSES

MÉCANIQUES



Épandeuse avec rampe à jets multiples

GROUPES MOBILES

DE DÉGOURDISSAGE
POMPAGE
ET CHAUFFAGE DE LIANTS



CITERNES
DE TRANSPORT



CITERNES MOBILES
DE STOCKAGE
DE LIANTS

SPÉCIALISTES DE L'ÉQUIPEMENT DES STATIONS FIXES

60 RÉALISATIONS

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

SOCIÉTÉ DES GRANDS TRAVAUX DE MARSEILLE

Société Anonyme au Capital de 16.800.000 NF

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

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

3, rue La Boétie
PARIS 8



Téléphone
ANJOU 10-40

TOUS TRAVAUX
sur Routes et Aérodrômes

COMMUNAUTÉ DE NAVIGATION FRANÇAISE RHÉNANE

I, Place de Lattre, **STRASBOURG** - Tél. : 34.07.39 à 34.07.45 - Télex 87005

Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin

63, Quai Jacoutot. — Direction Générale I, Place de Lattre,
Strasbourg. — Tél. 34.07.39 à 34.07.45 - Télex 87005.

Sanara - S^{té} Alsacienne de Navigation Rhénane

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

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

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

Société Française de Navigation Rhénane

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

Lloyd Rhénan

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

Armement Seegmuller S. A.

Bassin d'Austerlitz, *Strasbourg-Neudorf*.
Tél. 34.21.11 - Télex 87016

Compagnie de Transports Rhénans

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

Société Strasbourgeoise d'Armement

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

BALE - LUDWIGSHAFEN - DUISBOURG - ANVERS - ROTTERDAM

ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS

J. PASCAL & Fils

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

Béton armé et Précontraint

Routes — Viaducs — Ouvrages d'Art

Travaux hydrauliques — Pistes d'envol

pas d'erreurs...



COMPTABILITÉ TRÉSORERIE

- CLIENTS ET VENTES
- FOURNISSEURS ET ACHATS
- GÉNÉRALE
- BUDGÉTAIRE
- TENUE DE L'ÉCHEANCIER ETC

COMPTABILITÉ INDUSTRIELLE

- ANALYTIQUE D'EXPLOITATION
- PRIX DE REVIENT (STANDARD REEL)
- CONTRÔLE DES TEMPS
- STOCK (DISPONIBLE EN COMMANDE ETC)
- PAIE (HORAIRE BEDEAUX ETC)

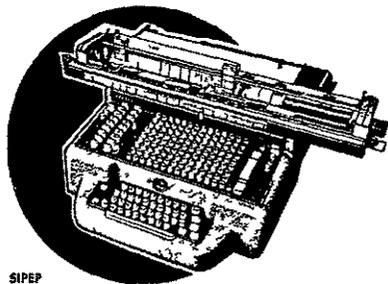
ET TOUS AUTRES TRAVAUX DE COMPTABILITÉ
FACTURATION AVEC REPORT AUX COMPTES CLIENTS



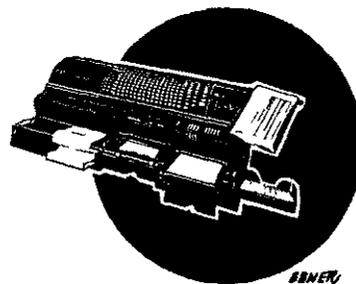
S A LA NATIONALE CAISSE ENREGISTREUSE

3 Rond Point des Champs Elysées PARIS 8 BAL 10 31

USINE A GENTILLY (SEINE) 30 AGENCES ET CENTRES MECANIKES EN FRANCE



SIPEP



BRNEV

Sté Métallurgique Haut-Marnaise

JOINVILLE (Haute-Marne)

TÉLÉPHONE 56 et 112



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

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

Fonte - Acier - Eternit - Plomb - Plastiques

Joint « PERFLEX » et « ISOFLEX »

Ventouses « EUREKA »

Matériel « SECUR » pour branchements
domiciliaires

Raccords « ISOSECUR »

**ÉQUIPEMENT DES CAPTAGES
ET DES RÉSERVOIRS**

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

**ÉCHEC
AU
GEL!**

**ROBINET D'ARRÊT
A PURGE
AUTOMATIQUE
"ASPIRO"**

Sté D'APPAREILLAGE HYDRAULIQUE DU CENTRE
Sté Anonyme au capital de 65.260.000 de Frs
BOURGES - CHER

Société Métallurgique de la Meuse

FORGES ET ACIÉRIES DE STENAY

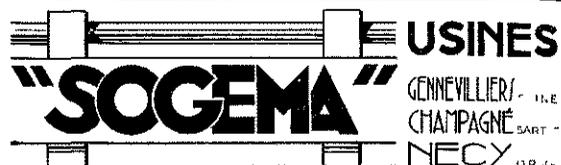
S. A. au Capital de 765.000 NF

Siège Social : STENAY (Meuse) — Téléphone 9

Bureau de PARIS : 8, rue de Chantilly

Téléph LAMARTINE 83-82

Aciers Moulés — Bruts et Usinés



19 AV^e PARMENTIER PARIS XI^e
TEL VOL. 14-43

**CLOTURES — TUYAUX
BORDURES DE TROTTOIR
ÉLÉMENTS PRÉFABRIQUÉS**

CARRIÈRES DE QUARTZITES
à NECY (Orne)

POMPES

*Pour tous
produits routiers*

MOUVEX

5, Rue du Sahel
PARIS-12^e

GABIONS METALLIQUES

"FORTEX"

pour tous Travaux hydrauliques

*Barrages, Dignes, Epis
Soutènement de terrains*



Etablis^{ts} TOURNIER

à RIVES

(Isère)

Tél 22

LES ROUTES MODERNES

Société Anonyme au Capital de 600.000 NF

12, Rue d'Aguesseau - PARIS - Tél. ANJ 52-94

Bureaux régionaux à :

AMIENS (Somme), 1, Rue Latour - Tél. 66-26

BÈGLES (Gironde), 137, Rue Louis-Rochemond - T. 92-89-10

ARCOLE (Oran) - Tél. 007

TOUS REVÊTEMENTS POUR
CHAUSSÉES ET AÉROPORTS
BÉTON DE CIMENT -- BÉTONS BITUMINEUX
ENROBÉS DENSES

ROL-LISTER & C^{ie}

Société Anonyme au Capital de 1.500.000 NF

17, rue d'Athènes - PARIS-IX^e

Tél. : PIGalle 74-80 (lignes groupées)



Travaux routiers - Travaux urbains

Répanchages - Matériaux enrobés
Emulsions de Bitume - Bétons bitumineux
Tarmacadam - Laitier concassé
Rolasmac - Bitumac

E. S. M. O.

S. A. R. L. - Capital 200.000 NF

Entreprise de Sondages J.-B. Morel

DOMÈNE (Isère)

SONDAGES — PUIITS — PIEUX — INJECTIONS

C. C. P. LYON 2160-04
R.C. Grenoble 56 B 253

Téléphone : Domène 9

SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET RURAL

S. A. U. R.

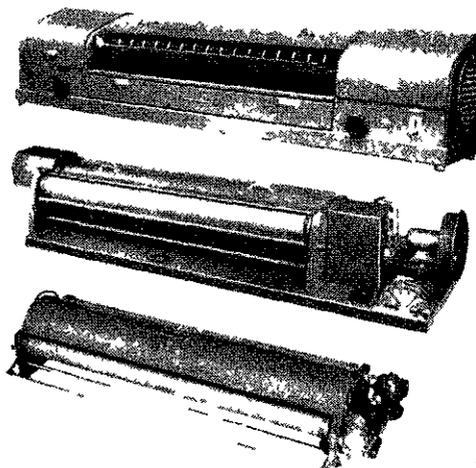
5, Rue de Talleyrand - PARIS-VII^e

Exploitation des Services Publics de Distribution d'Eau

Nombreux réseaux exploités sous le contrôle
de l'Administration des Ponts et ChausséesPARIS, PAU, LA ROCHELLE, ANGERS
ANGOULÈME, LA ROCHE-SUR-YON

DE MARLE LONQUET
SOCIÉTÉ DES CIMENTS FRANÇAIS
 80 RUE TAITBOUT PARIS (PIGALLE 91 90)

MACHINES A REPRODRE LES PLANS A TIRAGE CONTINU

"PRIM" et "BOY" spécialement conçues
pour les géomètres

DEVIS ET PÉRIENCÉS 5 L'ANNÉE

LA VERRERIE SCIENTIFIQUE

12 av. du Maine Paris XV^e Tél. Litré 90-13

40 ANNEES D'EXPERIENCE 20 000 MACHINES EN SERVICE



SCHUBEL & FILS

Société Anonyme au Capital de 536.000 NF

TRAVAUX ROUTIERS - CYLINDRAGE
 TERRASSEMENT - NIVELLEMENT - REPANDAGE
 SUPERFICIEL - ENROBES - BETON BITUMINEUX

Siège Social:

COLMAR (Haut-Rhin) - 3a, Av. de la Marne

Téléphone : 3474 - 3475

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

CHARPENTES - SERRURERIE
 HANGARS AGRICOLES
 PYLONES - TREMIES

Jean LE PAPE

Ingénieur-Constructeur

Rue de la Gare - LANDIVISIAU

Agences : BREST, LORIENT
 OUJDA (Maroc)
 BANGUI (A.E.F.)

PELLES EIMCO

2, Rue de Clichy

PARIS (9°)

Téléphone : TRINITÉ 69-47 (2 lignes)

Télégrammes EMCOR-PARIS

SOCIÉTÉ ARMORICAINE D'ENTREPRISES GÉNÉRALES

Société à Responsabilité limitée au Capital de 500.000 NF

TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS

SIÈGE SOCIAL :

7, Rue de Bernus, VANNES

Téléphone

2-90 et 10-90

SOCIÉTÉ CHIMIQUE DE LA ROUTE

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

TOUS TRAVAUX ROUTIERS
PISTES D'AÉRODROMES
MATÉRIAUX ENROBÉS

MICMELL

Emulsions alcalines normales et surstabilisées

MICTAR

Bitumes fluides

ACTIMUL

Emulsions actives acides

SOCIÉTÉ ANONYME

OMNIUM D'ENTREPRISES

TOUTES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS

TRAVAUX MARITIMES - TRAVAUX SOUTERRAINS
BARRAGES - CANAUX - VOIES FERREES - ROUTES
CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES - BÉTON ARMÉ

Siège Social 59, rue de Provence ↔ PARIS (9°)

AGENCES NORD-AFRICAINES

ALGER

43, rue Denfert Rochereau

Tél. 695 82

RABAT

18, avenue Père de Foucauld

Tél. 228.91

Société Parisienne de Canalisations

S. Pa. C.

S. A. au Capital de 1.800.000 NF

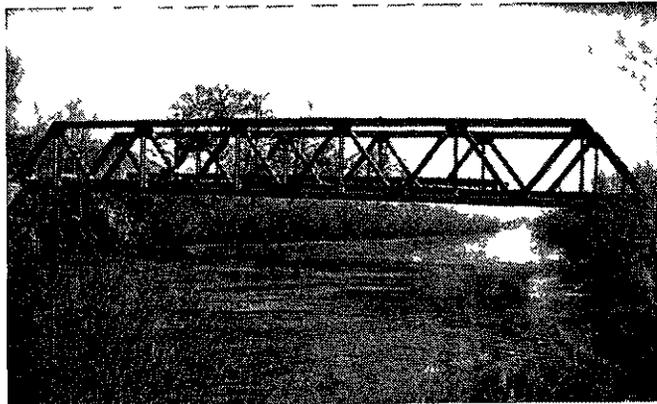
Siège Social et Direction Générale :

13, Rue Madame de Sanzillon

CLICHY (Seine)

Téléphone : PEReire 94 40 (+)

**EAU - GAZ - HYDROCARBURES
ET TOUS FLUIDES**



CONSTRUCTIONS METALLIQUES E^{ts} ROUMEAS & C^{ie}

EPERNAY (Marne)

Téléphone : 7.96

B. P. 43

Pont sur la Marne à Marcueil-sur Ay

Société Anonyme des CARRIÈRES de la MEILLERAIE

Siège Administratif : 43, rue du Rocher - Paris (8^e) — Tél. : Lab. 09-64

Siège d'Exploitation : La Meilleraie (Vendée) — Tél. : 2 La Meilleraie-Tilly

Siège Social : Pouzauges (Vendée) — Tél. : 66

Diorite porphyrique de haute résistance en tout calibrage
400.000 Tonnes par an ————— Livraison rapide

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRACTION SUR LES VOIES NAVIGABLES

54, Avenue Marceau - PARIS (8^e)

Telephone : BALzac 05-70 et 71
Ely. 55-73

MOISANT-LAURENT-SAVEY

S. A. au Capital de 1.500.000 NF

GÉNIE CIVIL
OUVRAGES D'ART
BÂTIMENTS

Siège Social 14, rue Armand-Moisant — PARIS
Tel. SEG. 05-22 - SUP. 82-13

Agences · NANTES et RENNES

CHASSE-NEIGE MODERNE

(Système L. BAUCHON)

— ETRAVES, LAMES BIAISES —
TRIANGLES REMORQUÉS SUR ROUES
à commandes pneumatiques ou hydrauliques

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS **DURAND**

Rue Raspail - GRENOBLE - Tél. : 22-86

CHARPENTES et PONTS MÉTALLIQUES

E^{ts} DEMULDER & GAJAC

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

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

Tel ROUEN 75 12 73

Ponts routes de tous types - Ponts de chemin de fer
Passerelles - Charpentes de batiments - Ossatures
industrielles - Entretien d'usines
Travaux de montage - Levage

Rendement élevé, Solidité, Sécurité...

pour tous vos chantiers, adoptez

le SOMECA SOM. 40 B

Tracteur diesel, moteur FIAT 45 ch.

et ses équipements Travaux Publics

Treuil 6 tonnes - Chargeur hydraulique 400 lit. - Moto - scraper
5 m³ - Benne basculante 5 m³ - Pousse-wagons - Compresseur
1.350 lit./mn. - Balayeuse et balayeuse-arroseuse semi-portées.

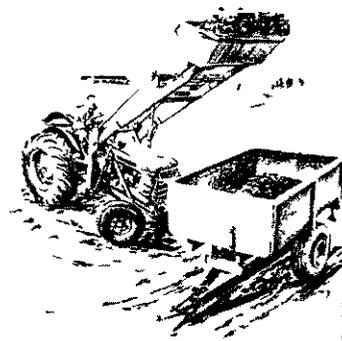
DEPARTEMENT
TRAVAUX PUBLICS

SIMCA

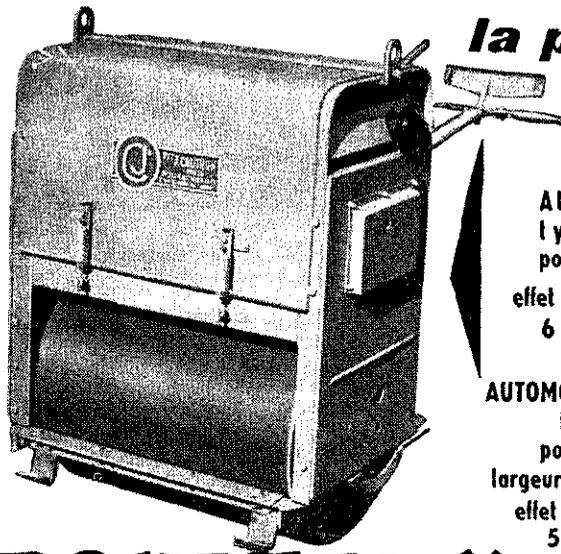
SOMECA

SIMCA • DIVISION SOMECA • 116 RUE DE VERDUN • PUTEAUX (SEINE) • LON. 26-70

Documentation gratuite sur demande



TP 15

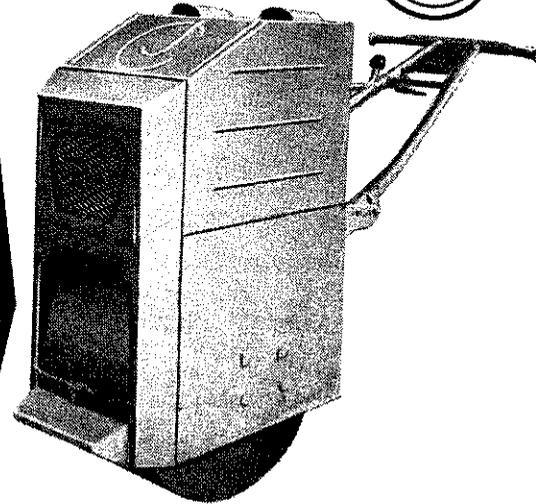


la première marque dans la
VIBRATION



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

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



**ROULEAUX
VIBRANTS**

* ROBUSTES * MANIABLES
* EFFICACES * ÉCONOMIQUES

Ets J. COUTHON
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 52 MILLIONS
7 bis, RUE MERIMÉE, PARIS - 16^e - KLE. 49-30

**COMPAGNIE
GÉNÉRALE DES
EAUX**

52, Rue d'Anjou. PARIS (8^e)
ANJou 51-20

●
ÉTUDES ET PROJETS
Eau potable Eau industrielle
Assainissement

●
**EXPLOITATION des SERVICES
DE DISTRIBUTION D'EAU**

AFFERMAGE
CONCESSION
GÉRANCE

Compagnie de Remorquage et de Sauvetage
"LES ABEILLES"

S.A.R.L. au Capital de 1.200.000 NF
Reg. du Commerce : Havre B 1220

SIÈGE SOCIAL - DIRECTION - EXPLOITATION
Quai Lamandé - LE HAVRE
Téléphone n° H 2 51-00 et H 2 61.67

AGENCE DE PARIS : **MM. LEGRAND Frères**
11, rue Tronchet (8^e) - Tél. Anjou 33.20

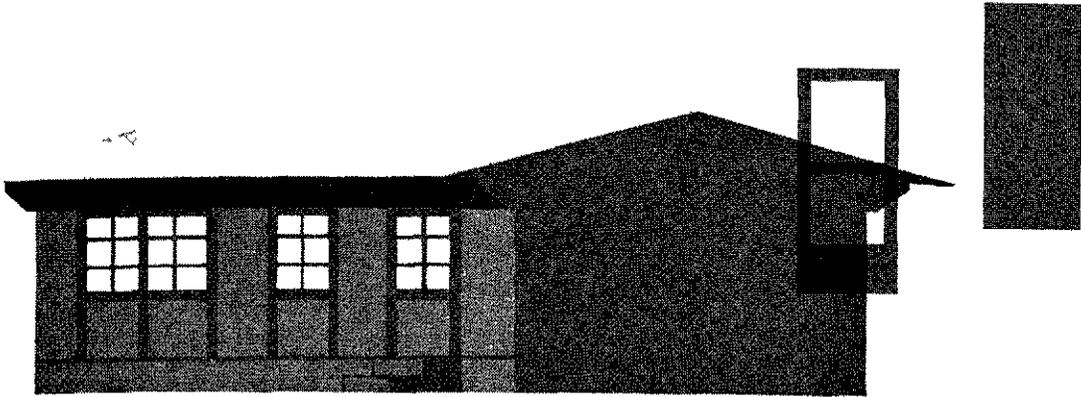
ENTREPRISE

J.-B. HUILLET et ses FILS

COUR-CHEVERNY (Loir-et-Cher)
Téléphone : 15

PUITS PROFONDS - CAPTAGES

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

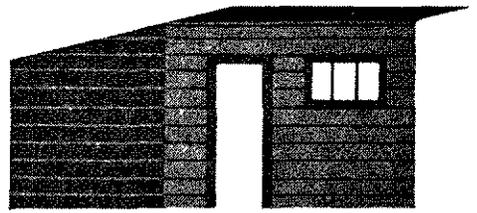
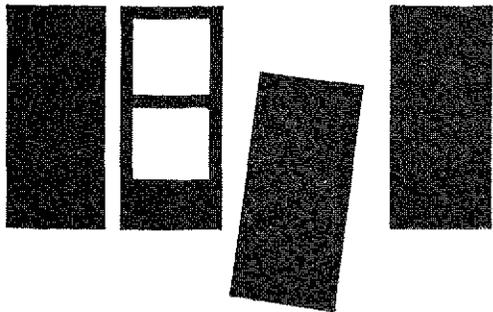


LOGEMENTS COLLECTIFS

toutes constructions démontables préfabriquées



53, BOULEVARD BINEAU • NEUILLY-SUR-SEINE (SEINE)
Tél. : MAI. 94-39 et MAI. 90-54
 Dépôt à Aubervilliers (Seine)
 Usine à Saint-Pardoux-la-Rivière (Dordogne) - Tel. : n° 1



BARAQUES DE CHANTIERS



BUREAUX

"PUBLICITÉ 28"

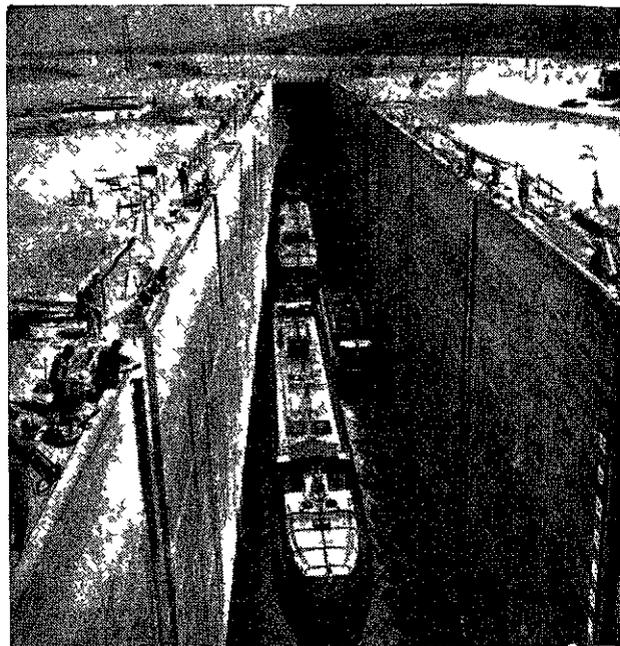
JEAN COLIN

Anciennes Entreprises L. CHAGNAUD & FILS 153, Boul. Haussmann — PARIS 8^e
TÉL BALZAC 49-35

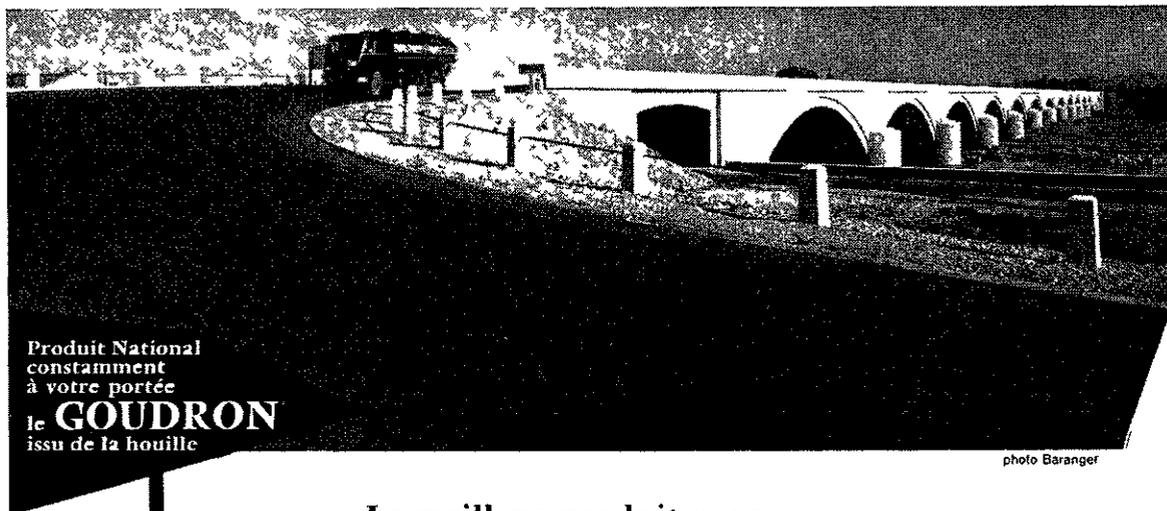
*Bâtiments Industriels
et Béton Armé*

*Barrages et Aménagements
Hydro-Electriques*

*Travaux en Souterrain
Travaux Maritimes*



Aménagement de DONZERE MONDRAGON
Ecluse de St-Pierre Bollène en service (Hauteur de chute : 25 m)



Produit National
constamment
à votre portée

le **GOUDRON**
issu de la houille

photo Baranger

Le meilleur produit pour :

- revêtement des routes
- étanchéité des bâtiments, terrasses, conduites d'eau, etc
- hydrofugation des papiers et emballages,
- carton goudronné pour constructions provisoires,
- livraison en toutes quantités par wagons ou camions citernes
- livraison sur spécifications particulières,
- goudron spécial pour béton goudronnéux



Deversement du goudron
dans un camion citerne
à l'Usine du Gaz de France

c'est un produit

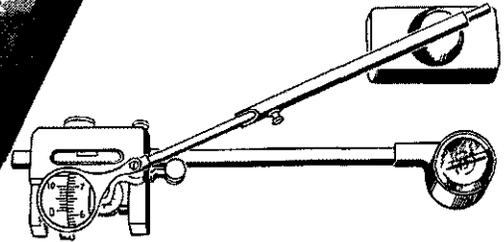
GAZ
DE FRANCE

Adressez vos commandes à

Direction des Services Economiques et Commerciaux du Gaz de France
Service des Derives de la Houille
23 rue Philibert Delorme PARIS 17^e Tél WAG 55 39 et CAR 33 19
ou au Centre Autonome de Traitement des Goudrons e Benzols
(C A T G B)
6 rue Condorcet PARIS 9^e Tél TRU 73 00 et LAM 82 00



LES PLANIMÈTRES POLAIRES COMPENSATEURS

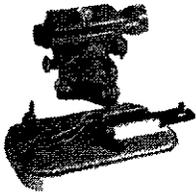


sont les seuls qui réunissent "pratiquement" les conditions "idéales" de fonctionnement du planimètre

- MOMENT D'INERTIE DE LA ROULETTE A PEU PRES NUL
- FIDELITE ET PRECISION DANS LE GUIDAGE DE L'ELEMENT CONDUCTEUR
- PROTECTION PARFAITE

- NIVEAUX A LUNETTE
- THEODOLITES
- TACHÉOMÈTRES
- ÉQUIPEMENTS TOPOGRAPHIQUES
- MIRES

LA MARQUE MONDIALEMENT RÉPUTÉE
DE L'INSTRUMENT DE MESURE IDEAL



WILD
HEERBRUGG

COORDINATOGRAPHE POLAIRE

OU RAPPORTEUR TACHÉOGRAPHIQUE

Vous donnera les possibilités suivantes dans le report de vos levés

- Durée de mise en station : 1 minute
- Vitesse de report : 1 200 à 1 500 points en 8 heures
- Précision dans le report des angles : 1 centigrade
- Précision dans le report des distances : 1/20^e de millimètre

PLANIMETRES POLAIRES,
A DISQUE, A ROULEAU,
PANTOGRAPHES

Règlements échelonnés dont amortissement facile
GARANTIE TOTALE 5 ANS



CATALOGUE SUR DEMANDE

AGENCE EXCLUSIVE

SOCIÉTÉ WILD PARIS

41, Avenue de Villiers
PARIS-17^e - WAG. 83-99

WAG 83-99

grue bison

2.000 KG A 8 M

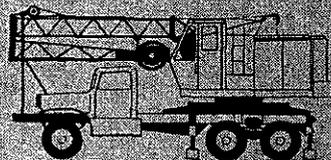
Fleches : 9 m - 11 m
13 m - 15 m.

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

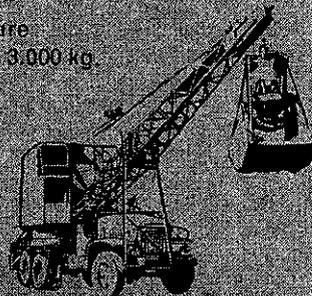
Rotation surpuissante
sur rond à double
rangée de billes

Vitesse 3 ou 5 tours minute.
Cabine de manœuvre
indépendante à grande visibilité.

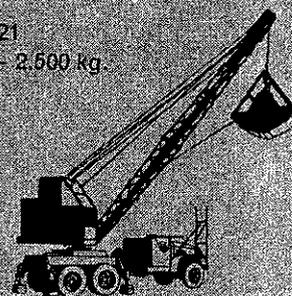
Bison sur camion
flèche repliée



Centaure
1.500 - 3.000 kg.

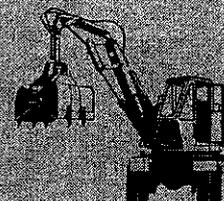


GRT 21
1.000 - 2.500 kg.



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

Boilot-Pétolat



Pelle Hydraulique BP. 30
équipement benne preneuse



ENTREPRISE

JEAN LEFEBVRE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.000.000 NF

77, Boul. Berthier — PARIS-17^e — Gal. 92-85

Ch. Postaux : PARIS 1792-77 — Adr. Tél. : TARFILMAC-Paris

TRAVAUX PUBLICS
TRAVAUX ROUTIERS
PISTES D'ENVOL
REVÊTEMENTS

SALVIAM

Tous TRAVAUX ROUTIERS

BÉTONS BITUMINEUX

TARMACADAM

ÉMULSIONS DE BITUME

CONSTRUCTION DE PISTES

D'ENVOL ET DE CIRCULATION

SIÈGE SOCIAL : 2, Rue Pigalle — PARIS-9^e

Tél. TRI : 59-74 — AGENCES : DOUAI, ORLÉANS, NIORT

CAMILLE BESSON

5 BIS, AVENUE DU COLONEL-FABIEN ST DENIS TÉL.: PLAINE 23-44

SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL
DE NF 1.000 000

BÉTON ARMÉ
MAÇONNERIE

CONSTRUCTIONS
MÉTALLIQUES

F. BESSON (D.P.L.G.)
CH. BESSON (E.C.P.48)



PHOTO LACHEROY

MAISON DES JEUNES À SARCELLES S.C.I.C. • MM. BOILEAU & LABOURDETTE ARCHITECTES D.P.L.G.

Le Service des **CONGÉS PAYÉS**
dans les **TRAVAUX PUBLICS**

ne peut être assuré que par la

**CAISSE NATIONALE DES ENTREPRENEURS
DE TRAVAUX PUBLICS**

Association régie par la loi du 1^{er} Juillet 1901
Agréée par arrêté ministériel du 6 Avril 1937 (J. O. 9 Avril 1937)

71, RUE BEAUBOURG -- PARIS (III^e)

C. C. P. 2103-77 Tél. : TURBIGO 89.76 -- 51.13 (2 lignes)

*La loi du 20 Juin 1936 et le décret du 30 Avril 1949 font une obligation aux
ENTREPRENEURS de TRAVAUX PUBLICS de s'y affilier sans retard*

**Il n'existe pour toute la France qu'une seule Caisse de
Congés payés pour les Entrepreneurs de Travaux Publics**

PLÂTRES · CHAUX · CEMENTS

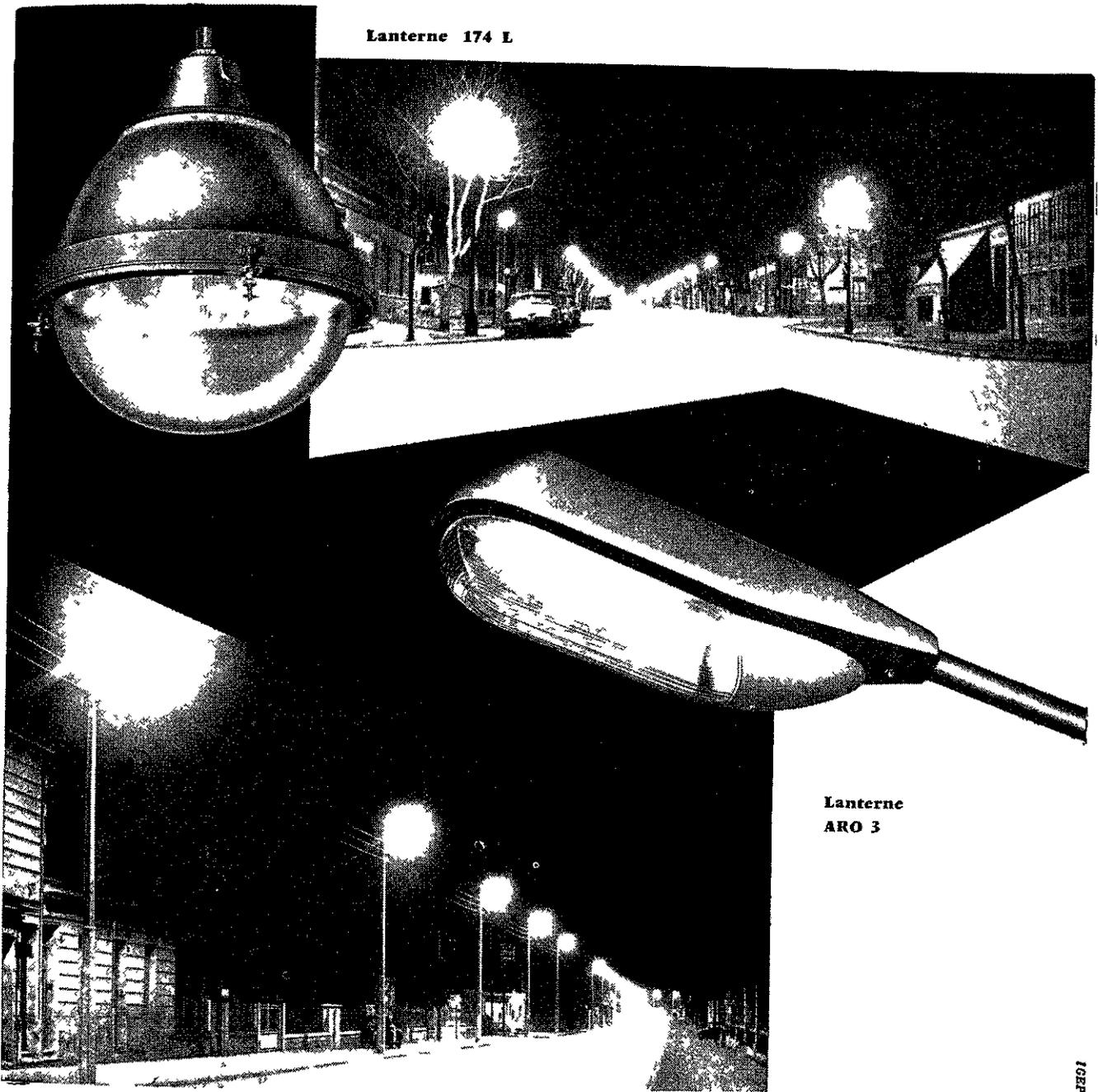


POLIET & CHAUSSON

SIÈGE SOCIAL : 125, QUAI DE VALMY - PARIS
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : PLACHACIM-PARIS - TÉL. : BOTZARIS 86-00



Lanterne 174 L

Lanterne
ARO 3

En lumière, l'incomparable splendeur du verre

HOLOPHANE

Le jour et la nuit, HOLOPHANE vous éclaire et vous guide dans la rue, dans le train ou en auto, à l'usine, au bureau, à l'école ou sur les chantiers, partout et dans chaque pièce de votre foyer - de votre réveil à votre coucher.

Faites confiance aux appareils d'éclairage HOLOPHANE dont le système optique, *toujours en verre*, dispense parfaitement la lumière, reste définitivement inaltérable, se lave sans rien perdre de son poli et fait preuve de la plus grande robustesse.

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS . Sté HOLOPHANE, 156 BOULEVARD HAUSSMANN, PARIS 8^e - CAR 11 70



**SIGNAUX
LA PORTIE**

52, rue Etienne-Richerand - LYON
Entreprise agréée No 9

CARACTÈRES et SYMBOLES EN RELIEF
"BEAUJOLIGHT"

RINCHEVAL

SOISY-SOUS-MONTMORENCY (S.-et-O.) Tél. : ENGHEN 04-21 lignes groupées

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

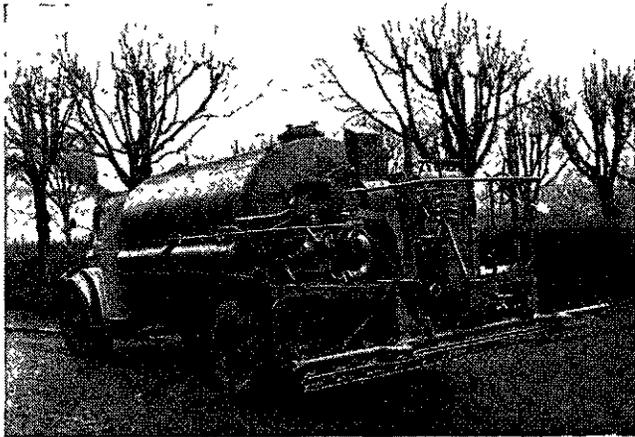
ÉPANDEUSES
AVEC RAMPES
EURE-ET-LOIR
A JETS MULTIPLES

◆◆

POINT A TEMPS
AUTOMOBILES

◆◆

GRAVILLONNEUSES
MÉCANIQUES



Epandeuse avec rampe à jets multiples

GROUPES MOBILES
DE DÉGOURDISSAGE
POMPAGE
ET CHAUFFAGE DE LIANTS

◆◆

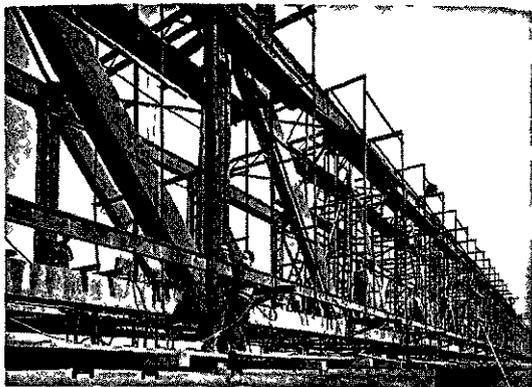
CITERNES
DE TRANSPORT

◆◆

CITERNES MOBILES
DE STOCKAGE
DE LIANTS

SPECIALISTES DE L'ÉQUIPEMENT DES STATIONS FIXES
60 RÉALISATIONS

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



SOLOCOMET

Société Lorraine de Constructions Métalliques

Société Anonyme au Capital de 1.020.000 NF

Siège Social : **rue Octave-Feuillet**

PARIS-XVI

Téléphone : TROCADERO 17-54

USINES à MAIZIÈRES-LES-METZ — Téléphone : 53

=====

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

*bétons
urgents*

*contre
l'usure*

*contre
les corrosions*

**FONDU
LAFARGE**

LE CIMENT QUI DURCIT EN 1 JOUR

SERVICE DES POUDRES

POUDRES ET EXPLOSIFS DE MINES

PRODUITS CHIMIQUES DE BASE

Hydrazine et dérivés

Méthylamines et dérivés

Pentaérythrite

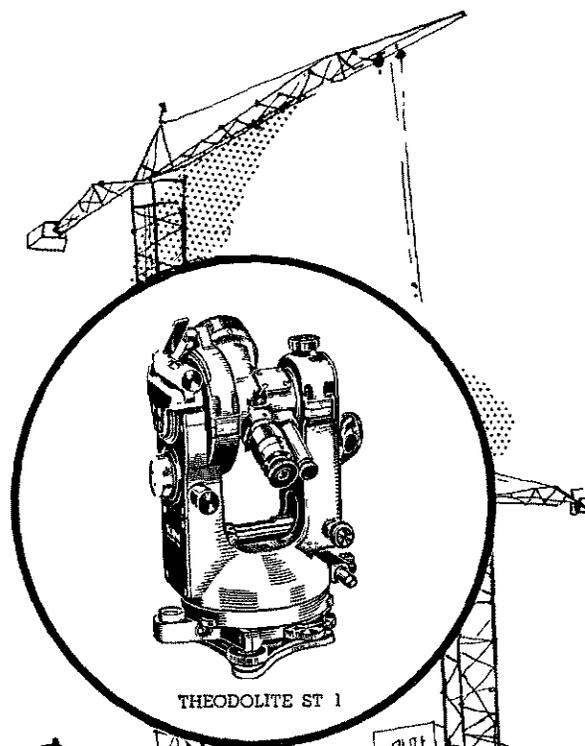
Hexaméthylène tétramine

NITROCELLULOSES INDUSTRIELLES

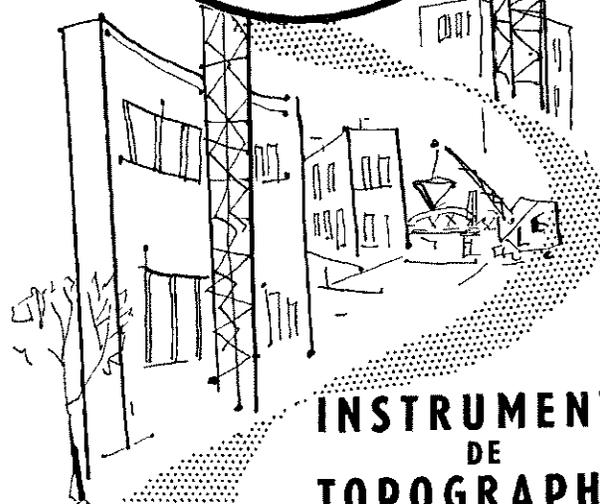
DIRECTION DES POUDRES

12, Quai Henri-IV -- PARIS-IV^e

Tél. : ARC. 82-70



THEODOLITE ST 1



**INSTRUMENTS
DE
TOPOGRAPHIE**

**SLOM
PARIS**

Pour FRANCE et ALGÉRIE :

SOCIÉTÉ DES LUNETIERS, 6, Rue Pastourelle - PARIS-3^e
Tél. : TUR. 72-50

Pour l'ÉTRANGER :

SOCIÉTÉ D'OPTIQUE ET DE MÉCANIQUE DE HAUTE PRÉCISION
125, boulevard Davout
PARIS-20^e - Tél. : ROQ. 81-85

"EAU & ASSAINISSEMENT"

S. A au Capital de 16.000.000 NF

6, rue Piccini - PARIS - XVI^e

Tél. : KLEber 84-83

ENTREPRISE GÉNÉRALE

Travaux de Distribution d'eau, de gaz, pétrole
Recherches d'eau, Filtration et Stérilisation
Assainissement, Epuración des eaux usées
Traitement des ordures ménagères

ENTRETIEN DE LA DISTRIBUTION DES EAUX
DE LA VILLE DE PARIS
DES VILLES DU HAVRE ET DE CAEN

EXPLOITATION DE SERVICES PUBLICS
D'EAU ET D'ASSAINISSEMENT

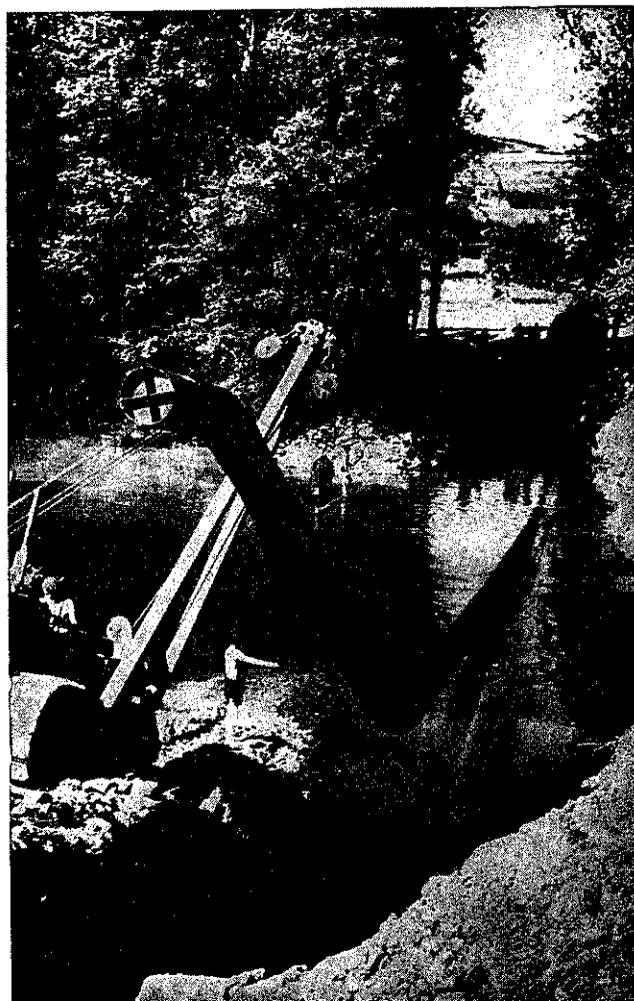
**FRANCE
COMMUNAUTÉ FRANÇAISE
ÉTRANGER**

TUBES EN ACIER

pour canalisations souterraines
d'**EAU** et de **GAZ**

AUTRES FABRICATIONS :

Candélabres en Acier —
Poteaux de Lignes en Acier



S.T.E.C.T.A.

103, Rue La Boétie

PARIS-8°

ELYsées 97-41

ENTREPRISE GAGNERAUD PÈRE & FILS

S. A. R. L. au Capital de 3.000.000 NF

7 et 9, Rue Auguste-Maquet

— PARIS XVI^e —

TÉL. AUTEUIL 07-76
et la suite

FONDÉE EN 1886

Travaux Publics
Terrassements
Béton armé - Bâtiments
Viabilité Routes
Revêtements bitumineux
Briqueterie
Exploitations de Carrières



BUREAUX

Le Havre (Seine-Maritime)
Valenciennes — **Denain**
Maubeuge (Nord)
Recques-sur-Course (Pas-de-Calais)
Alger et Constantine (Algérie)
Casablanca (Maroc)
Buenos-Aires (République Argentine)