

BULLETIN DU P. C. M.

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE

DES

Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et des Mines

SIÈGE SOCIAL

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
28, Rue des Saints-Pères, PARIS



PARIS
Henri CHARLES-LAVAUZELLE

Editeur militaire
124, Boulevard Saint-Germain, 124
(MÊME MAISON A LIMOGES)

SOMMAIRE

I. — *Fonctionnement intérieur du P. C. M.* :

Changements dans la liste des Ingénieurs.

A. — Adhésions. — Démissions.

B. — Promotions, mutations, changements d'adresse ou de résidence.

C. — Décès.

Procès-verbal de la réunion du Comité du 8 mai 1920.

Procès-verbal de la réunion du Comité du 27 juin 1920.

Ann. — Annuaire du ministère des travaux publics.

Tourné du P. C. M.

II. — *Questions actuelles* :

Avancement des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines — Lettre au Ministre des travaux publics.

Indemnités de fonctions. — Lettre au Ministre des travaux publics.

Indemnités aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines affectés aux régions dévastées. — Lettre au Ministre des travaux publics.

Application des lois sur les retraites. — Lettre de M. Aubert et renseignements recueillis sur sa demande.

III. — *Divers* :

Association d'achats en commun.

Fonctionnement intérieur du P. C. M.

Changements dans la liste des Ingénieurs

Publiée dans le *Bulletin* de Janvier 1920.

A. — ADHÉSIONS NOUVELLES A L'ASSOCIATION.

M.

S. GUELLE, ingénieur des ponts et chaussées.

DÉMISSIONS DE L'ASSOCIATION.

MM.

DARIVAT, I. O. P., en retraite.
ESPIRAC, I. O. P., en retraite.

M.

VEILHAN, I. O. P., en retraite.

B. — PROMOTIONS ET MUTATIONS.

1° FONCTIONNAIRES EN ACTIVITÉ.

Ponts et chaussées.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

MM.

S. CAULÉZ.
DRAUX.

INGÉNIEURS EN CHEF.

MM.

S. AUBRY (Charles).
S. BECQUEREL (Jean).
S. CARRIERE.
S. CAUSSIN DE PERCEVAL.
S. COLLIN (Albert).
DE FOLLIN (Henri).
P. GERVAIS DE ROUVILLE.
S. GIRARD (Edouard).
S. HUGUES (Urbain).

S. JEANNIN (Emile).
S. LE BESNERAIS.
S. LEFÈVRE (François).
S. LEMOINE (Charles).
S. P. MONSERIN.
S. NOLL.
NORMANDIN.
S. ROJEBEAU.
S. P. SALMON.
S. SOULASSOL.
S. TARNIER (Paul).
VERGNIEAUD.
S. P. WATIER.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.

M.

S. DEGOVE.

Mines.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

M.

S. P. COSTE (Emile).

2° FONCTIONNAIRES EN CONGÉ, HORS CADRE, EN DISPONIBILITÉ, ETC.

Ponts et chaussées.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

MM.

S. BIETTE.

D'OCAGNE.

S. P. MESNAGER.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.

MM.

S. BLONDEL (Serge).

S. BONNEVAY.

S. THIMEL.

S. TROÛS.

S. DE MARLIAY.

Mines.

M. MORETTE, I. C. M.

3° FONCTIONNAIRES EN RETRAITE.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX DES PONTS
ET CHAUSSÉES.

MM.

S. CLAVEILLE.
DRAUX.

INGÉNIEURS EN CHEF DES PONTS
ET CHAUSSÉES.

MM.

S. AUBERT.
S. BECKER.

S. DAUBERT.

DOU.

S. FAURE (Louis).
MEYER (Ferdinand).
SAINT-ROMAS.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.

MM.

S. BARRÈRE.
S. LACLÔTRE.

Changements d'adresse ou de résidence.

PONTS ET CHAUSSÉES.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

M.

CHARGUERAUD, 17, avenue du Président-
Wilson, Paris; provisoirement, 4, parc
de Montretout, Saint-Cloud (Seine-et-
Oise).

INGÉNIEURS EN CHEF.

MM.

AUBERT (Henry), Barcelonnette (Basses-
Alpes).
BELLEVILLE, 56, avenue Hoche, Paris.
CONCHE, Lyon (Rhône).
DELPIT, Rabat (Maroc).
DOMERGUE, contrôle des distributions
d'énergie électrique Paris.

MM.

DE FOLIN, 5, rue Romaine, Périgueux
(Dordogne).
FRANÇOIS (Alfred), 23, rue Jaubert, Mar-
seille, et 74, rue Saint-Lazare, Paris
GERDÈS, Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).
GIRARD (Edouard), Montpellier (Hérault).
GUÉRIN, 6, rue de Chézy, Neuilly-sur-
Seine (Seine).
LE BESNERAIS, 26, avenue Marceau, Paris
MAGNIER, Amiens (Somme).
MORARD, 14, rue de Clichy, Paris (IX^e).
RICHARD (Henri), Angoulême (Charente
Inférieure).
ROGIE, Nîmes (Gard).
WATIER, Orléans (Loiret).
WIART, 88, rue Saint-Lazare, Paris.

INGÉNIEURS ORDINAIRES

MM

BLANCHET, Bayonne (Basses-Pyrénées)
 BONNEVAY, inspecteur principal de l'exploitation P I - M, Grenoble (I-ère)
 CHAVAGNY, La Rochelle (Charente-Inférieure)
 CORDIER, Grandville (Manche)
 COSTE (Etienne), Saint-Denis (île de la Réunion)
 ESPIRAC, 13, rue Theophile Gautier, Tarbes (Hautes-Pyrénées)
 GONARD (Telemaque), 1, rue Edmond-About, Paris
 GONDON, Ailes (Bouches-du-Rhône)
 KIRCHNER, Rouen (Seine-Inférieure)
 LEVAVASSLUR, Bordeaux (Gironde)
 MALAVAL, 44 avenue de la Bourdonnais, Paris (VII^e)

MM

DE MARIANT, 47 avenue Alsace-Lorraine, Grenoble (Isère)
 MANNARD, Orléans (Loiret)
 MAZIN, port de Suez (Égypte)
 NICOLAS (Edouard), 44, rue du Renard, Paris, et 5 rue du Chef-du-Bon Recueil, Villemomble (Seine)
 PERRET (Jules), Tulle (Corrèze)
 RICHARD (Jules), 3, villa Monceau, Paris (XVII^e)
 TERRASSE, 29 rue Truffaut, Paris
 TRISSARGH, 3, rue du Capitaine-Livrelli, Ajaccio (Corse)
 THALLER, Lyon (Rhône)
 THOUVENOT, 88, rue Saint Lazare, Paris.
 VILLART, Buisserate, par Grenoble (Isère)
 WIL (Georges), 16, rue de Lubeck, Paris

MINES.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX

MM

COSTE (Emile) Strasbourg
 LANTENOIS, 160, boulevard Montparnasse, Paris

INGÉNIEURS EN CHEF

MM

DEFLINE, 95 Mainzerstrasse, Sarrebruck

MM

MIRIGAUT, 154 boulevard Haussmann, Paris
 RIGAUDIAS, Paris

INGÉNIEURS ORDINAIRES

M

LAURENT (Theodore), 89, rue faitbout, Paris (IX^e)

C — DÉCÈS.

MM

S CARNOT (Adolphe) I G M, en retraite
 LIONARD, I C P, en retraite

MM

S BARIAT, I O P, en retraite
 HOPPE, I O P

Séance du 8 mai 1920.

La séance est ouverte à 9 h. 30, sous la présidence de M. C. COLSON, président.

Etaient présents : MM. BÈS DE BERG, BUFQUIN, COLLIGNON, GUYOT, VIDAL, WATIER et BOUTTEVILLE, faisant fonctions de secrétaire.

Excusés : MM. VERRIÈRE, VALETTE, ARBELOT.

M. LE PRÉSIDENT met le Comité au courant de l'état de la question des frais de contrôle non perçus par les ingénieurs mobilisés; il rappelle que la Commission chargée par le Conseil général des ponts et chaussées d'examiner cette affaire n'a pas trouvé de solution qui le satisfasse et en propose une qui paraît devoir être d'une application malaisée et qui repose d'ailleurs sur un principe discutable. Le Comité, lors de sa dernière séance, n'a pas cru devoir l'appuyer. D'autre part, on n'en voit pas de meilleure à proposer qui soit d'une application générale, sauf le remboursement par l'Etat, qui a peu de chance d'aboutir.

Le Comité charge son président d'insister auprès de l'Administration pour qu'en tout cas le droit des ingénieurs mobilisés soit reconnu, que la réparation pécuniaire leur soit accordée dans tous les cas où les fonds affectés au contrôle sont restés disponibles et qu'un effort soit fait pour obtenir une réparation partielle dans les autres cas.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que le projet de revision des indemnités de déménagement et des frais de tournées présenté à l'Administration n'est pas encore revenu du ministère des finances; de très nombreux décrets se trouvent d'ailleurs en suspens parce que ce ministère se trouve contraint, faute de personnel, de laisser s'accumuler un nombre considérable d'affaires dont la solution est subordonnée à son approbation.

M. LE PRÉSIDENT porte à la connaissance du Comité que le Conseil d'Etat vient d'être saisi par l'Administration d'un projet de décret changeant le titre des sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, qui deviendraient respectivement ingénieurs principaux et ingénieurs des travaux publics.

Le Comité, après discussion, constate que l'adoption du titre d'ingénieur des travaux publics, tout en donnant vraisemblablement satisfaction aux intéressés, évitera les confusions auxquelles aurait exposé le titre d'ingénieur subdivisionnaire des ponts et chaussées. Le Comité se rallie donc, sur ce point, au projet de l'Administration; par contre, le Comité constate qu'il serait anormal de voir les sous-ingénieurs subordonnés aux *ingénieurs ordinaires* des ponts et chaussées devenir *ingénieurs principaux*.

des travaux publics. Il y aura lieu de demander, sur ce point, la modification du projet de l'Administration.

En ce qui concerne les sous-ingénieurs et contrôleurs des mines, les titres proposés sont ceux d'ingénieur-contrôleur principal et d'ingénieur-contrôleur des mines.

M. BÈS DE BERG estime qu'il importe de trouver une dénomination qui ne prête pas à des confusions, comme le ferait le titre proposé, dans lequel le mot de *contrôleur* disparaîtrait souvent.

Le Comité, après discussion, est d'avis de proposer le titre d'ingénieur du contrôle industriel et minier, qui paraît donner satisfaction à tous les desiderata.

M. LE PRÉSIDENT informe le Comité d'une proposition présentée à l'Association nationale d'expansion économique par M. M. RICHARD et tendant à développer dans les travaux de navigation la méthode des concours adjudications.

Plusieurs membres s'élèvent énergiquement contre cette proposition, qui vise à consacrer, pour une catégorie importante de travaux, une tendance particulièrement dangereuse pour les intérêts de l'Etat. Ils signalent ce qu'a de contradictoire l'idée de faire exercer par les ingénieurs des ponts et chaussées le contrôle de la préparation du projet de grands travaux et de leur exécution, en leur enlevant toute occasion de dresser eux-mêmes des projets. Ils rappellent la crainte exprimée par Jean RÉVAL, un de nos plus grands constructeurs, de voir l'Etat se désarmer vis-à-vis des entrepreneurs en ne formant plus un personnel d'ingénieurs à lui, habitués à chercher la solution des problèmes qui se posent dans les cas difficiles. L'ingénieur chargé d'un service est d'ailleurs souvent mieux préparé que tout autre à trouver cette solution et à prévoir les difficultés, quand il y a de grands travaux à y exécuter. Il serait facile de citer des cas où les concours ont abouti à revenir, après beaucoup de temps perdu, au projet primitif des ingénieurs du service dont s'étaient inspirés les meilleurs des concurrents.

Le Comité estime qu'il y a lieu d'appeler l'attention de l'Administration sur la nécessité de maintenir aux ingénieurs toutes occasions d'affirmer leurs connaissances techniques par l'élaboration de projets importants. Il juge désirable, pour accélérer la formation des jeunes ingénieurs, d'attacher normalement quelques stagiaires au bureau central d'études techniques récemment créé.

M. LE PRÉSIDENT signale qu'il a reçu une lettre de M. le Ministre des travaux publics demandant l'avis de l'Association sur des projets de décrets préparés par l'Administration en vue de fixer à nouveau les conditions d'avancement des ingénieurs des ponts et des mines, par application des décrets des 19 février 1920 et

27 mars 1920, qui ont établi les nouveaux traitements et créé trois classes d'ingénieur en chef. M. LE PRÉSIDENT donne lecture des projets de décrets qui portent comme ancienneté nécessaire :

Pour la nomination au grade d'ingénieur en chef : deux ans dans la 1^{re} classe d'ingénieur ordinaire;

Pour le passage de la 2^e classe de chef à la 1^{re} : trois ans;

Pour le passage de la 1^{re} classe à la hors classe : deux ans;

Pour être nommé inspecteur général, il suffirait de trois ans dans la 1^{re} classe.

A titre transitoire, jusqu'au 1^{er} octobre 1924, il suffirait d'un an d'ancienneté dans la 2^e classe pour passer à la 1^{re} classe.

M. LE PRÉSIDENT informe, en outre, le Comité qu'il a reçu de MM. LORIEUX et PRINCE une réclamation dont l'examen est lié en partie à celui des mesures transitoires prévues par les projets de décrets; en conséquence, MM. LORIEUX et PRINCE ont été convoqués à la réunion et pourront prendre part à la discussion.

MM. LORIEUX et PRINCE exposent alors, au nom d'un certain nombre d'ingénieurs en chef, que l'arrêté du 18 mars 1920, qui a effectué la répartition des ingénieurs en chef entre les trois classes, se trouve en opposition avec le vœu adopté à la dernière Assemblée générale de l'Association; ce vœu tendait à une répartition entre les trois classes par voie de tiercement, tandis que l'arrêté du 16 mars a réparti les ingénieurs payés par l'Etat de la manière suivante : 33 dans chacune des classes extrêmes et 59 dans la classe intermédiaire appelée 1^{re} classe.

Dans ces conditions, les ingénieurs en chef, auteurs de la réclamation, n'ont pas été rangés dans la hors classe; ils font observer qu'ils appartiennent à des promotions dont l'avancement a été tardif : la mesure prise les lèse donc particulièrement et ils demandent, en conséquence, que le P. C. M. intervienne en vue de faire adopter d'une manière définitive le principe du tiercement; le retour à ce régime pourrait d'ailleurs se faire progressivement pour n'avoir pas à revenir sur les inscriptions faites dans la 1^{re} classe. Une démarche du P. C. M. serait sur ce point d'autant plus nécessaire que, d'après certains renseignements, le Conseil général des ponts n'aurait pas été mis en présence du vœu du P. C. M. au moment où il a délibéré sur la question.

M. LE PRÉSIDENT répond que le vœu adopté à la dernière Assemblée générale de l'Association avait été, à l'époque, transmis verbalement au directeur du personnel; la Direction du personnel étant, entre temps, passé en d'autres mains, le vœu relatif au tiercement a été perdu de vue. Il rappelle d'ailleurs que ce vœu, adopté incidemment à la suite d'un débat portant sur le montant des traitements, n'avait pas été l'objet d'une discussion contradictoire. Or, avant même que l'arrêté de répartition ait été

publié, l'Association a été saisie d'une demande présentée par MM. MILLOT, MONTIGNY et BOURGEOIS, dont l'avancement a été retardé de deux ans environ par la guerre, et qui estimaient qu'une juste répartition devrait s'écarter du tiercement plus encore qu'on ne l'a fait. Le Comité n'a pas cru pouvoir intervenir dans une question où les intérêts de deux groupes de camarades sont en opposition et où les uns et les autres invoquent des arguments sérieux. Le retard des uns est dû aux fluctuations de l'avancement, le retard des autres à la guerre. Pour donner satisfaction aux uns et aux autres, il faudrait allonger la hors classe et réduire la seconde, ce qui est impossible, puisque l'effectif de ces deux classes doit être le même pour que la moyenne des traitements soit égale à celui de la 1^{re} classe.

Le Comité, après discussion, estime qu'il n'a pas à prendre parti sur la question et doit se borner à transmettre à l'Administration les deux réclamations, en rappelant toutefois le vœu adopté lors de la dernière Assemblée générale.

Il constate qu'il ne pourra, par ailleurs, être fait état de la question du tiercement dans l'avis à fournir au Ministre au sujet des projets de décrets sur l'avancement, car la répartition des ingénieurs en chef entre les trois classes n'est pas susceptible d'être fixée d'une manière immuable par un décret et devra nécessairement varier suivant la marche de l'avancement au grade d'ingénieur en chef, d'une part, à celui d'inspecteur général, d'autre part, et celle des retraites.

MM. LORIEUX et PRINCE signalent ensuite que l'arrêté du 16 mars 1920, déjà visé, a, contrairement au décret du 19 février 1920, auquel il se réfère, fait œuvre d'avancement en faisant prendre rang aux ingénieurs en chef changés de classe à dater du 1^{er} juillet 1919. L'arrêté aurait dû les ranger seulement dans leurs nouvelles classes en vue de l'attribution des traitements majorés à compter du 1^{er} juillet 1919, mais sous réserve de modifications ultérieures dans leur classement sur les propositions du comité d'avancement. Les ingénieurs à qui le choix aurait fait gagner des rangs se trouvent ainsi lésés.

Le Comité, après discussion, décide de faire sienne cette partie de la réclamation de MM. LORIEUX et PRINCE et de demander à M. le Ministre de prendre un nouvel arrêté conforme au décret du 19 février 1920.

M. LE PRÉSIDENT propose alors au Comité de discuter les dispositions des projets de décrets sur l'avancement dont il a précédemment donné lecture.

La discussion porte tout d'abord sur la hors classe et sur la disposition du projet prévoyant le passage direct de la 1^{re} classe au grade d'inspecteur général, avec une ancienneté de trois ans seulement dans la 1^{re} classe.

M. BÈS DE BERC insiste sur le danger que présenterait une hors classe équivalant à l'ancien astérisque : l'Administration aura toujours tendance à en réduire l'effectif.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que les délais minima prévus sont insuffisants et permettraient des avancements exceptionnellement rapides qui pourraient donner lieu à des abus. A ce point de vue, le passage obligé par la hors classe serait désirable.

M. VIDAL fait remarquer que le passage obligé par la hors classe risque, si la hors classe est peu nombreuse à un moment déterminé, d'obliger à faire les nominations au grade d'inspecteur général parmi les ingénieurs en chef âgés qui ne paraissent pas désignés pour ce grade.

Il vaudrait donc mieux prévoir, en outre du mode d'accession normal au grade d'inspecteur général en passant par la hors classe, la possibilité du passage direct à partir de la 1^{re} classe; on imposerait, dans ce cas, une majoration d'ancienneté suffisante. On éviterait ainsi à la fois les divers inconvénients signalés et la majoration d'ancienneté nécessaire pour passer directement inspecteur général à partir de la 1^{re} classe empêcherait que ce mode de promotion ne devienne le plus fréquent.

Le Comité, après discussion et vote, adopte le principe du passage obligé par la hors classe avec le tempérament proposé par M. VIDAL, les délais fixés étant les suivants :

Trois ans pour le passage de la 1^{re} classe à la hors classe;

Deux ans pour le passage de la hors classe au grade d'inspecteur général;

Six ans (3 + 2 + 1) pour passer inspecteur général *directement* à partir de la 1^{re} classe.

Le Comité adopte ensuite le délai de trois ans proposé par l'Administration pour le passage de la 2^e classe à la 1^{re} classe et porte à trois ans le délai de deux ans proposé par l'Administration pour passer d'ingénieur de 1^{re} classe à chef.

Le Comité discute enfin les réductions de délais à adopter à titre transitoire. Il adopte le délai de cinq ans (au lieu de six) pour passer directement inspecteur général à partir de la 1^{re} classe, en vue de donner satisfaction aux ingénieurs en chef lésés par la répartition adoptée par l'Administration. Il maintient, d'autre part, le délai d'un an, proposé par l'Administration pour passer de la 2^e à la 1^{re} classe; cette disposition permettra aux ingénieurs en chef retardés par la guerre de passer de 1^{re} classe sensiblement au même âge que les promotions les précédant immédiatement.

Le tableau résultant de la discussion est soumis au Comité qui

l'adopte et charge M. le Président de le transmettre à l'Administration.

Le Président,
C. COLSON.

Pour le Secrétaire,
R. BOUTTEVILLE.

Tableau des anciennetés nécessaires pour l'avancement.

	PROJET DE L'ADMINISTRATION.		CONTRE-PROJET DE L'ASSOCIATION.	
	Dispositions définitives.	Dispositions transitoires.	Dispositions définitives.	Dispositions transitoires.
Inspecteur général de 1 ^{re} cl.	—	—	—	—
Inspecteur général de 2 ^e cl.	3 ans.	—	3 ans.	—
Ingénieur en chef H. C.	—	—	2 ans.	5 ans.
Ingénieur en chef 1 ^{re} classe.	2 ans.	—	3 ans.	—
Ingénieur en chef 2 ^e classe.	3 ans.	1 an.	3 ans.	1 an.
Ingénieur ordinaire 1 ^{re} cl..	2 ans.	—	3 ans.	2 ans.
Ingénieur ordinaire 2 ^e cl..	3 ans.	—	3 ans.	—
Ingénieur ordinaire 3 ^e cl..	4 ans.	—	4 ans.	—

Séance du 27 juin 1920.

La séance est ouverte à 9 h. 45, sous la présidence de M. C. COLSON, président.

Présents : MM. BOUTTEVILLE, BUFQUIN, GUYOT, LOIRET, VERRIÈRE, VIDAL, WATIER.

M. LE PRÉSIDENT signale au Comité qu'il a été entendu par la Commission chargée par le Conseil général des ponts d'étudier la question des modifications à apporter aux règles relatives à l'avancement. Il a défendu devant la Commission les propositions exposées dans la lettre adressée au Ministre le 23 mai dernier, au nom du P. C. M. (1).

M. VERRIÈRE, qui n'a pu assister à la dernière réunion du Comité, rappelle la réclamation présentée par les camarades Bour-

(1) Cette lettre est insérée au présent *Bulletin*.

GEOIS, MONTIGNY et MILLOT, réclamation appuyée par lui à la réunion du 14 mars dernier. Il déclare maintenir son point de vue sur la question et émet l'espoir que les ingénieurs en chef retardés dans leur avancement, par suite de la suppression du tableau en 1915 et 1916, bénéficieront, à titre de compensation, d'une bonification d'ancienneté.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre qui lui a été adressée par le camarade LE BESNERAIS au nom d'un groupe d'ingénieurs des mines à titre provisoire et d'élèves ingénieurs actuellement présents à l'École; ceux-ci exposent qu'un vote récent de la Chambre va placer leurs camarades de promotion restés dans l'armée dans une situation meilleure que celle qui leur est faite à eux-mêmes; ils demandent que le P. C. M. intervienne pour leur faire obtenir un relèvement général des traitements et une indemnité mensuelle de 200 francs pour les ingénieurs mariés.

Le Comité, après échange de vues, constate que cette question intéresse non seulement les ingénieurs des mines présents à l'École, mais leurs camarades de promotion des ponts et chaussées, et se rattache, en définitive, au problème général de l'amélioration du sort de l'ensemble des ingénieurs des deux corps. Ces questions ont été agitées à maintes reprises par le Comité, et il a été reconnu qu'on ne pourrait poursuivre utilement une révision de l'échelle des *traitements* dans la situation actuelle, à cause des répercussions qu'entraînerait cette révision avec les idées régnantes au sujet de la péréquation. Par contre, on peut espérer aboutir à un résultat favorable en se plaçant sur le terrain des *indemnités de fonctions*; c'est dans ce sens que doit continuer à s'exercer l'effort de l'Association.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître à cette occasion au Comité qu'il a remis personnellement la lettre rédigée conformément aux décisions prises dans la dernière séance (1) à M. le Ministre des travaux publics, qui s'est montré bien décidé à faire aboutir une réforme indispensable pour que nos corps ne se vident pas. Le président de l'Association a également entretenu de la question le Président du Conseil, de qui il a reçu le meilleur accueil. Il suivra l'affaire au ministère des finances.

Sur une demande de M. LOIRET, M. LE PRÉSIDENT fait connaître que la Direction du personnel s'occupe d'obtenir le relèvement des indemnités attribuées aux ingénieurs des mines par le ministère du travail et par le bureau des charbons dans le sens indiqué par la note insérée au présent *Bulletin*.

Le Comité émet l'avis qu'il y a lieu d'insister pour que ces

(1) Cette lettre est insérée au présent *Bulletin*.

indemnités soient relevées sans attendre la solution générale de la question des indemnités de fonctions.

En ce qui concerne les indemnités pour charges de famille, le Comité constate à nouveau leur insuffisance notoire; il serait désirable que ces indemnités, largement calculées à la base, fussent proportionnelles au traitement du bénéficiaire et surtout à l'indemnité de résidence à laquelle il a droit, puisque ses dépenses de toute nature se règlent en conséquence. Mais, là encore, la question présente un caractère général et beaucoup de représentants des associations de fonctionnaires n'agissent malheureusement pas dans le même sens.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre qui lui a été adressée par M. AUBERT, ingénieur en chef des ponts et chaussées, relative aux conditions d'application de la loi du 25 mars 1920 sur les pensions civiles.

La question soulevée par M. AUBERT pouvant intéresser un certain nombre de camarades, le Comité décide que sa lettre sera insérée au prochain *Bulletin*, ainsi que la réponse résultant des renseignements recueillis sur la question (1).

M. LE PRÉSIDENT rappelle que les ingénieurs en service dans les régions libérées ont cessé de toucher l'indemnité de campagne et ont présenté à ce sujet une réclamation.

Le Comité qui, lors d'une précédente séance, avait chargé M. COLLIGNON d'étudier la question, approuve le texte d'une lettre au Ministre préparée par M. COLLIGNON et qui sera insérée au prochain *Bulletin* (2).

M. LE PRÉSIDENT donne lecture d'une réclamation présentée par M. PREDHUMEAU, ingénieur des ponts et chaussées, au nom de quelques camarades détachés à l'Administration centrale du ministère des régions libérées : une décision ministérielle récente a réduit considérablement leurs traitements, qui avaient été fixés par arrêté spécial du Ministre; certains d'entre eux seraient astreints à des versements importants.

Le Comité, après discussion, constate qu'il ne peut intervenir sur le principe même des réductions de traitements en cause. En effet, il s'agit des émoluments attribués aux titulaires de fonctions spéciales, dans les services centraux d'un ministère. Ces situations ne rentrent dans aucun des cadres normaux du service des ponts et chaussées ou des mines; il a été reconnu que l'Association ne peut intervenir dans les questions ayant un caractère personnel.

(1) La lettre de M. Aubert et la réponse à la question qu'elle pose sont insérées au présent *Bulletin*.

(2) La lettre en question est insérée au présent *Bulletin*.

Sans doute, les administrations qui réduisent les émoluments offerts à certains ingénieurs pour les décider à accepter un emploi, en quittant un autre service, s'exposent à ne plus obtenir les concours dont elles auront besoin ensuite; mais l'Association n'a pas qualité pour discuter le montant des allocations de cette nature.

Toutefois, la décision qui tendrait à faire reverser une partie des émoluments touchés antérieurement à la décision réduisant la rémunération attachée à un emploi porterait atteinte aux principes généralement admis. Le P. C. M. pourra donc agir sur ce point particulier, et les intéressés seront avisés que, si une décision dans ce sens était maintenue, une démarche serait faite sur leur demande pour en obtenir le retrait.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture d'une communication reçue de l'Association internationale des Congrès de navigation, qui réclame au P. C. M. le versement de cotisations arriérées (1917 à 1920).

Le Comité décide de payer les cotisations de 1919 et 1920 et d'informer l'Association internationale des Congrès de navigation que le P. C. M. n'ayant pas fonctionné et n'ayant disposé d'aucune ressource au cours des années 1917 et 1918, ne peut acquitter des cotisations se rapportant à cette période.

M. LE PRÉSIDENT signale au Comité qu'il a reçu le compte rendu de l'Assemblée générale de l'Association d'achats en commun du ministère des travaux publics présidée par M. BENOIST DE BEAUPRÉ. Ce compte rendu sera publié au *Bulletin* et une note y sera insérée pour rappeler l'existence de l'Association et les services qu'elle rend.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre de M. l'ingénieur LANGROGNE, directeur du service des mines d'Alsace-Lorraine, qui désirerait que les ingénieurs de ce service aient tous des cartes de circulation sur le réseau de l'Est.

Le Comité estime qu'il s'agit là de mesures ayant un caractère personnel. Au moment de l'accord établi entre le ministère des travaux publics et les divers réseaux, le Comité a obtenu que les ingénieurs des mines (qui relevaient alors du ministère de la constitution industrielle) y figurent dans les mêmes conditions que ceux des ponts et chaussées. Mais il ne peut intervenir pour faire comprendre tel ou tel camarade dans la liste des bénéficiaires de cartes de circulation sur un réseau déterminé.

La séance est levée à midi.

Le Président,
C. COLSON.

Pour le Secrétaire,
R. BOUTTEVILLE.

Annuaire du Ministère des travaux publics.

L'Association du P. C. M. a pu se procurer, à titre onéreux, une centaine d'exemplaires du nouvel *Annuaire du ministère des travaux publics*, qui vient de paraître.

Ces exemplaires sont mis à la disposition des camarades qui en feront la demande.

Prière de s'adresser à M. LE CREURER, 117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (VI^e). Joindre un mandat poste ou un chèque de 11 francs (cette somme comprend le prix d'achat et les frais d'expédition).

Tournées du P. C. M.

Le Comité a été saisi de demandes de plusieurs camarades concernant l'organisation d'une tournée d'été, notamment en Alsace et dans les régions dévastées.

Le Comité s'est rendu compte que, dans la situation actuelle, les difficultés de transport en chemin de fer, jointes aux difficultés de logement, rendent impossible l'organisation d'une tournée un peu nombreuse pendant la période des vacances.

Toutefois, un projet de tournée dans le Midi ou le Sud-Ouest pour l'automne ou le printemps prochain est actuellement à l'étude.

II

Questions actuelles

Avancement des Ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

Paris, le 23 mai 1920.

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu demander l'avis de l'Association des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines sur les décrets en préparation pour régler les conditions d'avancement, en tenant compte des modifications qui viennent d'être apportées aux traitements. Nous vous sommes très reconnaissants de cette marque de bienveillance. Notre réponse a été retardée par l'examen des réclamations formulées par deux groupes d'ingénieurs en chef des ponts et chaussées au sujet de la répartition entre les trois nouvelles classes faite par l'arrêté du 16 mars 1920. La solution des questions soulevées se rattachait, en effet, aux mesures transitoires que comporte le décret sur l'avancement. Nous pouvons aujourd'hui vous présenter nos vœux sur l'ensemble de ces questions.

Ces vœux sont inspirés par deux idées qui nous sont également chères. D'une part, le principe de l'avancement au choix dans le corps des ponts et chaussées doit être maintenu et il importe que le Ministre puisse user des droits qui lui appartiennent à cet égard, sur la proposition du comité d'avancement dans une mesure assez large pour amener à la tête du corps ses membres les plus distingués, quand ils sont encore en pleine vigueur. D'autre part, il importe d'éviter les avancements trop rapides, à certains moments, qui ont quelquefois la faveur pour cause autant que le mérite; la valeur reconnue à certains ingénieurs, pendant toute leur carrière, donne une sélection plus juste que les circonstances qui mettent en relief à un moment donné tel ou tel d'entre eux.

Il convient donc que les délais auxquels est subordonné l'avancement permettent un choix très large à tous les degrés, sans donner pourtant la possibilité d'a-coups abusifs dans certaines carrières.

La fixation à trois ans, dans les deux corps, du délai nécessaire pour passer de la seconde à la première classe, nous paraît une bonne mesure ne soulevant aucune observation.

La question la plus délicate soulevée par le projet de décrets est celle du caractère réel de la situation d'ingénieur en chef *hors classe*. Résulte-t-elle d'un véritable avancement qu'il faut avoir reçu depuis un certain temps pour accéder au grade supérieur, ou bien ne constitue-t-elle qu'une différence de traitement sans portée à cet égard? Nous devons rappeler que la rédaction adoptée par le Conseil d'Etat, dans le décret fixant les traitements, tranchait la question, puisqu'elle appliquait aux trois classes les dénominations de 1^{re}, 2^e et 3^e, impliquant une complète assimilation. Les dénominations *hors classe*, 1^{re} et 2^e classe ont été adoptées par votre administration uniquement pour éviter l'apparente rétrogradation qu'eût impliquée le passage de certains ingénieurs de la

2^e classe ancienne à la 3^e classe nouvelle. Le caractère de la situation hors classe n'en doit pas être modifié.

Il résulterait de là que les inspecteurs généraux doivent être pris dans les ingénieurs hors classe et notre Comité est d'avis que c'est la règle qui doit être adoptée, en général; deux années d'ancienneté dans cette classe doivent être, suivant lui, la condition habituelle pour le choix des inspecteurs généraux. Il esume, en outre, qu'un délai de trois ans doit être exigé pour passer de la 1^{re} classe à la situation hors classe, au lieu de celui de deux ans prévu au projet. Ces deux conditions portent à cinq ans le délai nécessaire pour passer de la nomination à la 1^{re} classe à l'inspection générale. L'examen du dernier *Annuaire* montre que ce délai a été généralement, pour les inspecteurs actuels, de huit à dix ans. En dehors des directeurs de l'Administration centrale, il n'est tombé à six ans qu'une fois, pour M. DELURE, nommé directeur des travaux publics du Maroc. Le délai proposé n'est donc pas excessif et il permet encore de faire des choix marqués, donnant aux ingénieurs d'élite un avancement plus rapide qu'on ne l'a fait jusqu'ici.

Toutefois, il pourrait arriver que la situation des crédits conduisît, à certains moments, à ne pouvoir nommer hors classe que peu d'ingénieurs en chef, en sorte que ceux qui se trouveraient dans cette situation pourraient être à peu près tous âgés ou fatigués. Dans le cas où cette classe ne comprendrait pas assez d'ingénieurs susceptibles d'être appelés à l'inspection générale pour laisser au Ministre la latitude nécessaire dans son choix, il nous paraît bon de prévoir la nomination directe d'un inspecteur général pris dans la 1^{re} classe, mais à la condition qu'il ait au moins six ans d'ancienneté dans cette classe. L'écart entre ce chiffre et le minimum de cinq ans, pour ceux qui passeraient par la situation hors classe, marque le caractère exceptionnel que doit avoir le saut par-dessus une classe.

Nous estimons également qu'il serait bon d'exiger trois ans, au lieu de deux ans d'ancienneté dans la 1^{re} classe d'ingénieur ordinaire, pour devenir ingénieur en chef. On laissera encore ainsi toute la latitude nécessaire pour les choix les plus exceptionnels. La faculté de faire remplir les fonctions d'ingénieur en chef par un ingénieur permet d'ailleurs d'assurer toujours le nombre des services.

Nous arrivons aux mesures transitoires rendues nécessaires par le retard de beaucoup d'avancements pendant la guerre. Avant de les examiner, nous devons signaler les réclamations dont notre Association a été saisie au sujet de la répartition des ingénieurs en chef entre les trois classes.

En premier lieu, plusieurs ingénieurs ont fait remarquer que le texte des arrêtés du 16 et du 31 mars 1920 pouvait paraître en contradiction avec celui des décrets des 19 février et 27 mars 1920. En effet, ces arrêtés décident que les ingénieurs, rangés dans les nouvelles classes, « prendront rang, pour l'ancienneté, dans ces classes, à partir des dates ci-après ». Or, les décrets contiennent un alinéa ainsi conçu : « L'attribution des nouveaux traitements ne sera pas considérée comme un avancement de classe et l'ancienneté des fonctionnaires, dans leurs traitements, comptera du jour de leur dernière promotion. »

Cette disposition s'applique de plein droit aux ingénieurs dont la classe n'a pas changé de titre. Pour les ingénieurs passés de la 1^{re} classe à la situation hors classe ou de la 2^e classe à la 1^{re}, on aurait peut-être pu accorder de véritables avancements, en faisant un tableau au choix. Mais ce n'est pas ainsi qu'il a été procédé; la répartition a été faite en gardant l'ordre du tableau. Si donc elle était assimilée à un avancement donnant un avantage d'ancienneté, ceux de ces ingénieurs qui auraient pu gagner un certain nombre de rangs sur un tableau d'avancement se trouveraient lésés. Il en serait de même de ceux qui, restés en tête de la classe suivante, eussent sans doute passé au choix avant d'autres plus anciens. Une mesure qui restreindrait ainsi les chances d'avancement ultérieur des ingénieurs particulièrement méritants serait très fâcheuse. Notre Comité estime qu'il y a lieu de la prévenir. Il n'est guère possible de modifier

l'ordre dans lequel les ingénieurs en question sont inscrits au tableau; mais il est nécessaire de constater à l'Annuaire qu'ils constituent une catégorie spéciale dans laquelle le changement de classe ne confère aucun droit de préférence pour les avancements ultérieurs.

Sur la répartition même, nous avons reçu des réclamations de deux groupes d'ingénieurs. Les plus anciens restés dans la 1^{re} classe ont soutenu qu'il eût été mieux répondu aux intentions du législateur en faisant la répartition également entre les trois classes, au lieu de grossir celle du milieu. Ils rappellent que l'Assemblée générale de notre Association du 13 octobre 1919, en demandant les traitements de 16.000, 18.000 et 20.000 francs, avait ajouté : « Avec répartition égale dans les trois classes. » Ils insistent, en outre, sur ce fait que, déjà, les promotions auxquelles ils appartiennent, avaient été peu favorisées dans leur avancement.

Les plus anciens restés dans la 2^e classe estiment, au contraire, que le nombre des ingénieurs élevés à la 1^{re} classe aurait dû être accru, pour tenir compte du retard qu'ils ont subi dans leur avancement du fait de la suspension des promotions pendant la guerre.

Le vote de l'Assemblée générale du 13 octobre 1919, qui avait été porté à la connaissance de l'Administration à cette époque, paraît avoir été perdu de vue par suite des changements survenus dans le haut personnel du ministère. Notre Comité, considérant qu'il était intervenu sans que l'Assemblée ait pu prévoir l'opposition d'intérêts entre deux groupes d'ingénieurs qui résulterait des textes ultérieurs, n'a pas cru avoir à prendre parti entre ceux-ci; mais il estime qu'il doit être tenu compte, dans les dispositions transitoires, de ce qu'il peut y avoir de légitime dans les réclamations des uns et des autres.

En ce qui concerne les ingénieurs en chef placés en tête de la 1^{re} classe, il conviendrait de réduire temporairement à cinq ans l'ancienneté nécessaire dans cette classe pour être nommé inspecteur général.

En ce qui concerne les ingénieurs en chef placés en tête de la 2^e classe, il conviendrait de réduire de même à un an l'ancienneté exigée pour passer à la 1^{re} classe.

Enfin, pour que la disposition exigeant trois ans d'ancienneté dans la 1^{re} classe pour être nommé ingénieur en chef ne retarde pas les ingénieurs ordinaires dont l'avancement de classe aurait été déjà retardé pendant la guerre, il faudrait spécifier que deux années suffiraient pour ceux qui avaient atteint la 2^e classe antérieurement à la guerre.

Pour compléter nos vœux relatifs à l'avancement, permettez-moi, Monsieur le Ministre, de vous rappeler la situation de nos jeunes camarades des promotions 1909 et suivantes dont la nomination a été retardée par la guerre. En vertu de la loi, des bonifications d'ancienneté doivent réparer pour eux les pertes de temps qui en résultent. Déjà depuis longtemps, dans les mines, ceux de la promotion 1909 de l'École polytechnique ont été nommés ingénieurs de 2^e classe pour prendre rang du 1^{er} juillet 1919 par le ministère de la reconstitution industrielle; nous espérons qu'il en sera bientôt de même pour ceux des ponts et chaussées et que des mesures analogues suivront pour les promotions suivantes.

En ce qui concerne les décrets à intervenir, nous vous soumettons une rédaction dans laquelle nous avons séparé des dispositions permanentes les dispositions transitoires qui n'ont pas à prendre place dans la charte de nos corps. Nous avons d'ailleurs limité ces dispositions non par une date déterminée, mais par l'indication des catégories d'ingénieurs pour qui elles constituent le moyen d'éviter une injustice.

ARTICLE PREMIER. — Les articles 11, 12 et 13 du décret du..... portant organisation du corps des....., sont abrogés et remplacés par les dispositions ci-après :

« ART. 11. — Le grade d'ingénieur en chef de 2^e classe ne peut être attribué qu'aux ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe ayant au moins trois ans de services en cette qualité.

« Les ingénieurs en chef de 1^{re} classe sont pris parmi les ingénieurs en chef de 2^e classe ayant au moins trois ans de services en cette qualité.

« Les ingénieurs en chef hors classe sont pris parmi les ingénieurs en chef de 1^{re} classe ayant au moins deux ans de services dans cette classe.

« ART. 12. — Le grade d'inspecteur général de 2^e classe ne peut être accordé qu'aux ingénieurs en chef comptant au moins deux ans de services hors classe.

« Peuvent, toutefois, être nommés au grade d'inspecteur général les ingénieurs en chef de 1^{re} classe comptant au moins six ans de services depuis leur promotion à cette classe.

« ART. 13. — Le grade d'inspecteur général de 1^{re} classe ne peut être accordé qu'aux inspecteurs généraux de 2^e classe comptant trois ans au moins de services en cette qualité. »

ART. 2. — A titre transitoire, la durée minimum de trois ans, exigée pour la nomination au grade d'ingénieur en chef de 2^e classe, est réduite à deux ans pour ceux qui étaient ingénieurs ordinaires de 2^e classe le 1^{er} août 1914.

La durée minimum de trois ans, exigée pour la nomination au grade d'ingénieur en chef de 1^{re} classe, est réduite à un an pour ceux qui étaient ingénieurs de 1^{re} classe le 1^{er} août 1914.

La durée minimum de six ans, exigée pour la nomination directe au grade d'inspecteur général des ingénieurs en chef de 1^{re} classe, est réduite à cinq ans pour tous ceux qui étaient ingénieurs en chef le 1^{er} août 1914.

ART. 3. — Ne seront pas considérés comme conférant un droit de préférence, pour les avancements ultérieurs, l'attribution du traitement d'ingénieur hors classe ou d'ingénieur de 1^{re} classe résultant de l'arrêté du 16 mars 1920 et le rang occupé sur les listes figurant dans cet arrêté.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon respectueux dévouement.

*Le Président de l'Association professionnelle
des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines,*

C. COLSON.

Indemnités de fonctions.

Paris, le 23 mai 1920.

Monsieur le Ministre,

L'Association des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines croit devoir appeler votre attention sur une question présentant, pour l'avenir des deux corps, un intérêt absolument capital en présence des nombreux départs qui font le vide dans leurs cadres. Cette question est celle du montant des indemnités de fonctions allouées aux ingénieurs qui ne reçoivent pas d'émoluments ou ne reçoivent que des émoluments sans importance pour services rendus à des administrations locales.

Les traitements des ingénieurs viennent d'être relevés à un niveau fixé par assimilation avec les fonctionnaires des autres services publics, et nous connaissons les difficultés qu'il y aurait à les porter à un chiffre plus élevé. Mais l'industrie alloue aux techniciens des émoluments bien plus importants et elle trouve, dans le corps des ponts et chaussées et des mines, des ingénieurs dont elle apprécie la valeur au point de leur offrir souvent des postes de début leur donnant l'occasion d'exécuter des travaux du plus haut intérêt, les appelant à collaborer à la direction des

plus grandes affaires, avec des appointements proportionnés à la valeur des services qu'ils y rendront. Sans doute, beaucoup d'entre nous tiennent à honneur de roster au service de l'Etat; encore faut-il, pour le pouvoir, qu'ils y reçoivent une rémunération non, certes, égale à celles qu'ils trouveraient ailleurs, du moins n'en différant pas par trop. Autrement l'Etat ne pourrait garder, sauf de rares exceptions, que les meilleurs dont les entreprises privées ne trouveraient aucun intérêt à solliciter le concours où ceux qui auraient une fortune personnelle, assez rares dans nos corps, recrutés démocratiquement par des concours dont la diffusion des bourses ouvre l'accès à beaucoup de jeunes gens appartenant à des familles peu aisées.

Les indemnités allouées par beaucoup de départements pour le service vicinal font des situations acceptables aux ingénieurs du service ordinaire dans la moitié des départements. Pour retenir des ingénieurs ayant acquis une autorité personnelle dans les services maritimes, les chambres de commerce des ports leur allouent souvent des émoluments élevés, à raison du concours qu'ils leur apportent dans la gestion de l'outillage à elles concédé. Mais, dans les départements où le service vicinal n'est pas réuni à celui des ponts et chaussées, les émoluments accessoires se réduisent généralement à des frais de contrôle de voies ferrées d'intérêt local ou de distributions d'énergie, souvent peu importants; encore quelques départements ont-ils confié aux agents voyers le contrôle de leurs chemins de fer. Les services de navigation, ceux de construction ou de contrôle de chemins de fer d'intérêt général ne permettent d'encaisser aucune allocation accessoire.

Dans le corps des mines, les postes auxquels sont attachés des émoluments d'une certaine importance, en dehors du traitement, sont extrêmement rares. Le ministère du travail, de qui les ingénieurs relèvent pour une partie de leurs fonctions particulièrement assujettissantes, leur alloue des indemnités dérisoires de 150 à 500 francs par an pour les ingénieurs en chef. Le Bureau national des charbons leur alloue des sommes un peu plus élevées, mais encore très faibles et d'ailleurs précaires puisque ce service a probablement un caractère temporaire.

Enfin, dans les deux corps, les inspecteurs généraux parvenus au grade le plus élevé de la carrière, ne peuvent rien ajouter à leur traitement.

Cette situation entraîne les conséquences les plus regrettables, que la cherté de la vie aggrave de jour en jour. Dans les ponts et chaussées, il devient impossible de retenir des ingénieurs actifs et distingués dans les grands services de travaux et dans ceux du contrôle, qui exigeraient une grande autorité. Un ingénieur chargé d'un service maritime ou d'un service ordinaire et vicinal, appelé à faire un rapport sur une question dans laquelle la chambre de commerce ou le conseil général préconise une solution qu'il juge contraire à l'intérêt public, risque de perdre une partie considérable de ses émoluments s'il combat énergiquement cette solution. Les ingénieurs en chef qui ont fait leurs preuves de capacité dans les plus gros services font un sacrifice considérable s'ils consentent à venir siéger au conseil général; plusieurs n'acceptent le grade d'inspecteur que si on les autorise à garder leur poste, au détriment de l'ordre hiérarchique et du prestige de la plus haute assemblée qui représente le corps. Enfin, les départs se multiplient au point de rendre très difficile l'organisation des services.

Dans le corps des mines où il n'y a presque pas de postes vraiment avantageux, c'est par des demandes de congé ou de mise en disponibilité et, en cas de refus, par des démissions que se traduit cette situation. L'administration a cherché à combler provisoirement des vides par le décret du 17 mai 1919, permettant de confier les postes d'ingénieurs ordinaires à des ingénieurs civils; mais, comme les émoluments offerts devaient nécessairement rester inférieurs à ceux des ingénieurs en chef, elle n'a pu naturellement trouver un nombre sérieux de candidats aptes à remplir les emplois. Le nombre des arrondissements et des sous-arrondissements a été réduit de 48 en 1914 à 40 en 1920 (en dehors de l'Alsace, de

la Sarre et de l'Algérie) sans qu'il soit possible de les pourvoir tous. Il y a eu 15 départs depuis le mois d'octobre 1919 dans un corps qui, non compris les élèves présents à l'école, comprend 73 ingénieurs de tout grade en service, dont 17 professeurs, parmi lesquels il y a un certain nombre de savants devenus presque étrangers au service. D'autres départs s'annoncent et l'importance relative des vides ainsi créés conduirait à la disparition d'un corps qui est une des gloires de la France.

Il est donc absolument indispensable de mettre fin à une situation à laquelle le relèvement récent des traitements n'a pu remédier suffisamment, puisqu'il n'a fait aux ingénieurs que des situations égales à celles des fonctionnaires qui ne sont point sollicités, comme eux, par l'industrie.

En ce qui concerne les ponts et chaussées, votre prédécesseur poursuivait le remède à cette situation par la multiplication et le relèvement des émoluments locaux et dans la suppression des retenues corrélatives sur lesquelles nous reviendrons plus loin. Mais tous les services ne se prêtent pas à leur développement surtout dans les mines et, d'ailleurs, l'indépendance des agents de l'Etat finirait par être singulièrement compromise, si le Ministre, de qui ils relèvent, n'avait aucun moyen d'assurer, à ceux qui le méritent, une situation comparable à celle que font à leurs collègues les conseils généraux et les chambres de commerce, de même que la tête des corps finirait par être un résidu, et non une sélection, si la situation des inspecteurs généraux n'était pas fortement améliorée.

Les frais fixes ajoutés autrefois aux émoluments des ingénieurs, pour couvrir le loyer des bureaux et d'autres dépenses, dépassaient souvent dans une large mesure ces dépenses pour les services ne comportant pas d'émoluments accessoires. Ils furent supprimés par les décrets du 18 décembre 1906 (ponts et chaussées) et du 23 novembre 1907 (mines) qui relevaient dans une assez large mesure les traitements et mettaient les frais de bureau à la charge de l'Etat. Ces décrets contenaient en même temps (article 2) la disposition suivante : « Des allocations spéciales, variant de 1.000 à 4.000 francs, peuvent être accordées par le Ministre aux ingénieurs chargés de grands travaux ou de services spéciaux importants. »

Pour couvrir ces allocations, on avait imaginé de réduire le traitement des ingénieurs touchant des émoluments d'autorités locales sous le prétexte généralement peu conforme à la réalité, que, pour leur permettre de s'acquitter des services donnant lieu à ces émoluments, il fallait réduire l'importance de leurs services d'Etat. L'article 4 des décrets autorisait cette réduction était ainsi conçu :

« Lorsque les ingénieurs... sont chargés, en sus de leur service normal, d'un service dépendant d'une administration publique ou d'un établissement public et donnant lieu à une rétribution permanente, leur traitement est réduit dans une proportion fixée par un arrêté ministériel d'après l'importance relative des divers services. »

On réalisait ainsi une sorte de péréquation entre les émoluments des différents postes. Mais la retenue déguisée opérée sur les allocations locales ne fut pas sans soulever de vives récriminations de la part des intéressés et aussi de la part des assemblées qui, ayant voté des crédits pour rémunérer les services à elles rendus par certains fonctionnaires, les voyaient servir en réalité à augmenter les traitements d'autres ingénieurs. Fixée d'abord à la moitié des rétributions locales, la retenue fut bientôt ramenée à 40 p. 100. Par un véritable abus, son montant total excédait celui des allocations données en vertu de l'article 2.

Déjà critiquable dans son principe, quand les ingénieurs touchaient des émoluments assez en rapport avec leur situation, elle est devenue en fait inadmissible quand, par suite de la hausse générale des prix, l'insuffisance de leur rémunération, eu égard à la cherté de la vie et aux appointements offerts par l'industrie, est devenue criante et a multiplié les dé-

parts. Votre prédécesseur, frappé par la nécessité d'améliorer la situation des ingénieurs bien avant la réalisation de la réforme générale des traitements des fonctionnaires, a réduit la retenue à 20 p. 100 des émoluments locaux et nous avait fait espérer sa suppression complète, qui est une des principales revendications formées par notre Association depuis qu'elle a été réorganisée en 1919. Nous nous permettons d'insister auprès de vous pour que les promesses faites à cette époque soient réalisées. Au moment où la nécessité d'un effort financier, pour empêcher le vide de se faire dans nos corps, est évidente, la retenue par l'Etat d'une partie des rétributions accessoires qui rapprochent un peu les émoluments de certains ingénieurs de ceux que l'industrie leur offre est une mesure indéfendable.

Mais cette mesure, comme la réduction déjà réalisée, sera sans effet pour assurer le recrutement des postes dans lesquels nulle perception de ce genre n'est possible, comprenant notamment les services de grands travaux, presque tous les services des mines et le contrôle des chemins de fer d'intérêt général.

Elle accentuera même la disproportion entre les émoluments des ingénieurs chargés de ces services, souvent très importants, et ceux de leurs camarades des services vicinaux ou maritimes. Il est donc indispensable de multiplier et de relever considérablement les allocations spéciales dont le maximum est fixé à 4.000 francs par les dispositions citées ci-dessus.

Nous ne vous demandons pas, Monsieur le Ministre, de généraliser ces allocations pour porter les émoluments de tous les ingénieurs à un minimum supérieur aux nouveaux traitements prévus par les décrets des 19 février et 27 mars 1920. Nous savons quelles protestations souleverait une mesure portant atteinte au principe de la péréquation des traitements de tous les corps de fonctionnaires, qui a été admis à tort ou à raison, dans la récente réforme. Nous reconnaissons, d'ailleurs, qu'il existe un certain nombre de postes qui ne peuvent être supprimés, pour assurer une répartition géographique convenable des agents, et qui, cependant, ne comportent ni un travail intensif, ni difficultés graves. Des ingénieurs peu actifs ou fatigués peuvent y trouver un emploi que les traitements actuels rémunèrent à peu près convenablement, et, à défaut, l'administration peut en assurer leur service soit en y envoyant pour peu de temps les nouveaux promus, soit par des intérimis. Mais il sera impossible de garder des ingénieurs actifs et capables, et d'assurer leur indépendance vis-à-vis des corps électifs locaux, s'ils n'ont pas la certitude d'obtenir assez promptement des emplois comportant des indemnités de fonctions plus élevées, fournies par l'Etat, à défaut d'émoluments répondant à des services relevant des départements, des communes ou des chambres de commerce.

Il est, en particulier, absolument nécessaire d'assurer des indemnités de ce genre aux inspecteurs généraux pour maintenir le bon recrutement, l'autorité et le prestige des conseils généraux des ponts et chaussées et des mines.

Notre Association est convaincue qu'il est indispensable que ces indemnités puissent aller jusqu'à 10.000 francs pour les ingénieurs ordinaires, à 15.000 francs pour les ingénieurs en chef et les inspecteurs généraux. Si l'on veut que les services si essentiels des grands travaux du contrôle des chemins de fer et des mines soient convenablement assurés et que l'acceptation du grade suprême ne constitue plus un sacrifice que ne pourrait s'imposer l'ingénieur en chef d'un grand service quand il est sans fortune et chargé de famille.

L'institution de pareilles allocations n'a rien de contraire au principe de la réforme des traitements, puisque l'article 2 des décrets qui ont réalisé cette réforme dans nos corps se borne à exiger que toute attribution d'avantages ou d'indemnités accessoires « sur les fonds de l'Etat » soit faite « dans les limites et conditions fixées par des décrets réglementaires contresignés par le Ministre des finances et insérés au *Journal officiel* ». Nous ne doutons pas, Monsieur le Ministre, que les considérations développées ci-dessus ne déterminent le gouvernement à user de la lati-

tude donnée par cet article pour éviter la désorganisation complète des services des travaux publics de l'Etat.

Nous avons recherché les moyens de ne pas porter à un chiffre trop élevé les crédits qu'il faudra inscrire à cet effet au budget des travaux publics, alors surtout qu'il ne sera plus fait face à une partie des charges par les retenues corrélatives d'allocations locales dont la suppression s'impose. Cette suppression, l'augmentation récemment décidée des frais de contrôle des distributions d'énergie, celle qui se poursuit en ce moment pour les frais de contrôle des voies ferrées d'intérêt local réduiront un peu ces crédits, en augmentant les sommes encaissées à d'autres litres par un certain nombre d'ingénieurs. Nous soumettons à votre haute appréciation les propositions ci-après, dont l'adoption nous paraît de nature à les réduire encore.

En premier lieu, dans les services de navigation intérieure, l'organisation d'une exploitation méthodique amène de plus en plus les ingénieurs des ponts et chaussées à collaborer à la tâche de l'office de la navigation. Or, cet office a le caractère d'un établissement public, ayant son budget propre. Il serait tout naturel qu'il rétribuât le concours qui lui est donné par des indemnités inscrites à ce budget.

En second lieu, les ingénieurs des mines consacrent aujourd'hui une partie importante de leur temps aux questions ouvrières. Les allocations qui leur sont attribuées de ce chef, par le ministère du travail, sont absolument dérisoires; elles pourraient être notablement augmentées.

En troisième lieu, les ingénieurs des mines concourent plus ou moins directement aux travaux du bureau national des charbons, dont les dépenses sont couvertes par une taxe sur les charbons importés. Il serait facile d'augmenter notablement le nombre des participants.

En ce qui concerne les ingénieurs des deux corps attachés au contrôle des chemins de fer d'intérêt général, des indemnités de fonction importantes pourraient leur être allouées sans augmentation des charges budgétaires, si une simplification des formalités qui compliquent le contrôle, en diminuant plutôt qu'en accroissant son efficacité, réduisait l'effectif du personnel qui y est attaché.

Il vous appartient, Monsieur le Ministre, d'apprécier s'il est plus facile de faire ainsi appel à des ressources variées ou d'obtenir l'inscription dans les crédits affectés au personnel des ingénieurs, de crédits suffisants pour accroître dans une forte mesure les indemnités de fonctions. Nous nous mettons à la disposition de vos services, aussi bien de ceux qui relèvent directement des travaux publics que de ceux des sous-secrétariat d'Etat rattachés à votre département pour toutes études qu'ils jugeraient utiles dans ce sens.

Le point essentiel, c'est de faire admettre au ministère des finances le principe des indemnités de fonctions très supérieures au maximum de 4.000 francs, fixé par les décrets de 1906 et de 1907 et d'obtenir son contre-seing pour le décret réglementaire qui déterminera les conditions de leur allocation, conformément à l'article 2 des décrets des 19 février et 27 mars 1920.

Vous avez bien voulu, Monsieur le Ministre, nous dire que vous en reconnaissez la nécessité et nous savons que nous pouvons compter sur votre énergie pour faire adopter les mesures indispensables à la bonne marche de vos services. C'est pourquoi nous espérons voir bientôt réalisées les améliorations sans lesquelles beaucoup de ceux des ponts et chaussées et la plupart de ceux des mines cesseraient d'être convenablement assurés.

Avec l'expression de notre reconnaissance, nous vous prions d'agréer l'hommage de notre respectueux dévouement.

*Le Président de l'Association professionnelle
des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines,*

C. COLSON.

Indemnités aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines affectés aux régions dévastées.

Paris, le 30 juin 1920.

Monsieur le Ministre,

Les ingénieurs des ponts et chaussées en service dans les départements dévastés ont signalé au Comité de notre Association les objections faites par l'Administration des finances au paiement des indemnités de campagne qui leur ont été accordées par l'arrêté de votre prédécesseur du 17 avril 1919. Le Comité a également eu connaissance de la mesure que vous avez prise pour régler la difficulté, mesure consistant à supprimer purement et simplement les indemnités dont il s'agit.

Cette décision, imposée par l'attitude du Ministre des finances, ne donne évidemment pas satisfaction aux intéressés, qui sont chargés de reconstituer non seulement les voies dont ils ont la charge mais aussi des voies ne rentrant pas normalement dans leurs attributions : chemins vicinaux, voies urbaines, voies ferrées d'intérêt local. Alors que les travaux du service donnent lieu à l'allocation d'indemnités (art. 2 du décret du 18 décembre 1906), il paraît singulier que les travaux étrangers au service ne soient pas rémunérés.

Il est donc tout à fait équitable d'accorder à ces ingénieurs le bénéfice de l'article 2 du décret de 1906. La question des ressources ne constitue d'ailleurs pas une difficulté, car le budget du ministère des régions libérées comporte précisément un crédit pour rémunération des agents d'autres administrations prêtant leur concours à la reconstitution des régions libérées. Il suffit d'une entente entre les deux ministères, et cette entente doit être d'autant plus facile à réaliser, que, lors de la passation du service de la reconstitution des voies de communication par le Ministre des travaux publics au Ministre des régions libérées, ce dernier s'est engagé à régler les indemnités accordées aux ingénieurs et agents des ponts et chaussées.

La même observation s'applique aux ingénieurs des mines qui assurent dans les régions libérées le lourd service des secteurs miniers et ont la responsabilité des avances faites aux compagnies minières.

Vous avez bien voulu, Monsieur le Ministre, nous faire connaître votre intention de poursuivre le relèvement des indemnités prévues par les décrets de 1906 et de 1907, et l'on peut espérer qu'une solution heureuse interviendra à bref délai sur ce point. Mais, en attendant, le Comité vous demande de vouloir bien, par un accord avec M. le Ministre des régions libérées, faire allouer à ceux de nos camarades chargés de travaux exceptionnels dans les départements dévastés, qui n'en bénéficient pas encore à un autre titre, l'indemnité maximum de 4.000 francs autorisée par les décrets du 18 décembre 1906 et du 23 novembre 1907.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mes sentiments respectueux et dévoués.

C. COLSON.

Application des lois sur les retraites. — Lettre de M. Aubert et renseignements recueillis sur sa demande.

Barcelonnette (Basses-Alpes), 8 juin 1920.

Monsieur l'Inspecteur général,

La loi du 25 mars 1920 sur les pensions civiles liquidées ou à liquider porte, en son article 6, ce qui suit :

« ART. 6. — Jusqu'à la promulgation d'une loi nouvelle sur le régime des pensions civiles, celles desdites pensions dont la liquidation prendra effet d'une date postérieure au 30 juin 1919 continueront à être calculées sur la base des anciennes échelles de traitements, mais elles comporteront, en outre, la majoration prévue à l'article 2 de la présente loi pour les retraités actuels et, s'il y a lieu, un complément destiné à tenir compte du relèvement des traitements.

« Ce complément est fixé, savoir :

« Si les services admissibles ont pris fin entre le 1^{er} juillet 1919 et le 30 juin 1921, au tiers de la différence entre la pension que comporterait la perception des nouveaux traitements pendant une période de six ans et la pension majorée afférente aux anciens traitements;

« Aux deux tiers de cette différence, si les services admissibles ont pris fin entre le 1^{er} juillet 1921 et le 30 juin 1923;

« A la totalité, si la pension prend effet d'une date postérieure au 30 juin 1923. »

Nous sommes plusieurs dans la région où devons bientôt prendre notre retraite et qui, sous le régime de l'ancienne loi, aurions vu fixer notre pension au chiffre maximum de 6.000 francs.

Nous comptons bénéficier, par application de l'article 2 de la loi nouvelle, d'une majoration comprenant, la totalité de la première tranche de 750 francs, la moitié de la seconde tranche de 1.050 francs et le quart du surplus. Mais nous nous demandons s'il nous sera possible de bénéficier aussi de la majoration prévue par l'article 6 reproduit ci-dessus.

Fera-t-on application, quand on calculera le chiffre que comporterait la perception des nouveaux traitements, du troisième paragraphe de l'article 7 de la loi du 9 juin 1853 portant que la pension ne peut en aucun cas excéder ni les trois quarts du traitement ni les maxima déterminés au tableau annexé à ladite loi sous le n° 3 ?

Il est clair que, dans ce cas, aucune pension civile ne pourrait dépasser le chiffre de 8.325 francs et qu'un grand nombre de fonctionnaires serait privé du bénéfice de la disposition par laquelle le législateur a voulu tenir compte du relèvement des traitements.

Je vous serais très reconnaissant de vouloir bien me faire savoir s'il est à votre connaissance que cette question ait été examinée par le Parlement ou le gouvernement et comment elle a été résolue.

Il serait intéressant, dans le cas de la négative, c'est-à-dire dans le cas où la question n'aurait pas reçu de solution, de savoir de quelle façon l'Administration des finances entend interpréter le texte adopté par le Parlement.

Veuillez agréer, Monsieur l'Inspecteur général, avec mes plus sincères remerciements, l'assurance de mon profond respect.

AUBERT.

Au reçu de cette lettre, M. LE PRÉSIDENT a fait procéder à une étude de la question de laquelle il résulte que la jurisprudence du ministère des finances est fixée dans le sens de l'interprétation qui limite le maximum des retraites à 8.325 francs et ne paraît pas pouvoir être modifiée tant qu'une loi nouvelle ne sera pas intervenue.

III

Divers

Association d'achats en commun.

L'Association d'achats en commun du personnel des travaux publics et des transports, dont le siège est à Paris, 244, boulevard Saint-Germain, nous communique le compte rendu de son Assemblée générale du 28 mai 1920, que nous insérons avec plaisir.

Nous rappelons que tous les fonctionnaires des ponts et chaussées et des mines, en activité, en congé, en retraite, etc., ainsi que leurs veuves et enfants, peuvent faire partie de cette Association qui offre à nos membres des avantages appréciables auxquels les ingénieurs résidant à Paris et dans la banlieue sont particulièrement intéressés.

× ×

L'Assemblée générale de l'Association d'achats en commun du personnel du ministère des travaux publics a eu lieu le 28 mai 1920, dans le grand amphithéâtre de l'École des ponts et chaussées.

Après lecture, par le trésorier, du bilan établi au 31 décembre 1919 et du rapport de la Commission de contrôle, l'Assemblée approuve les comptes de l'Association.

M. BENOIST, président, dans son rapport sur la situation morale, constate la marche toujours ascendante de l'Association. La moyenne mensuelle des distributions, qui était, en 1917, de 14.700 francs, s'élève, en 1920, à 40.700 francs, et l'Association compte actuellement 830 adhérents. En terminant, le président s'exprime en ces termes : « Nous espérons que vous conserverez pour votre Société l'attachement que vous lui avez montré jusqu'ici. Forts de votre confiance, aidés comme nous le sommes par l'approbation bienveillante que nous trouvons auprès de notre Ministre actuel, M. Le Trocquer, qui est un de nos meilleurs adhérents et qui ne nous ménage pas les preuves de l'intérêt qu'il nous porte,

votre Comité continuera à développer les affaires de la Société et à vous donner chaque jour une satisfaction plus complète. »

M. SCHOENDOFFER, président de la Commission de contrôle, demande aux membres de l'Association de soutenir l'œuvre entreprise, de seconder et d'encourager ceux qui la dirigent. Les critiques qui peuvent être formulées doivent toujours l'être avec beaucoup de discrétion et dans un intérêt de solidarité plutôt que dans un intérêt personnel. Il faut faciliter la tâche à ceux qui dirigent la Société et ne pas leur marchandier un concours qui, pour être effectif, doit être continu.

MM. HUBY, TRILLAT, DIDELOT, OUDINET, POUPARD, TOLLEMER, VERGONZANE, M^{lle} CHER sont nommés membres du Comité, en remplacement de membres sortants ou démissionnaires.

× ×

Le but poursuivi par l'Association pourra d'autant plus facilement être atteint que les adhérents seront plus nombreux. Aussi le Comité croit-il devoir faire appel à toutes les personnes susceptibles de s'inscrire au groupement et qui seraient désireuses de participer à cette œuvre de solidarité.

Le Gérant : M. LE CREURER.

117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (VI^e).