

BULLETIN DU P. C. M.

PARAISANT SIX FOIS PAR AN

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*



CHARLES-LAVAUZELLE & C^{IE}

Editeurs militaires

PARIS, Boulevard Saint-Germain, 124
LIMOGES, 62, Avenue Baudin | 53, Rue Stanislas, NANCY

SOMMAIRE

- I. — Changements dans la liste des ingénieurs.
 - II. — Procès-verbaux des séances du Comité (séance du 12 avril 1927).
 - III. — *Documents* : Lettres remises à M. le Ministre des travaux publics le 31 mars 1927 et concernant : A) Indemnités de l'article 2; B) Indemnités pour charges de famille et note relative à ces indemnités. — C) Lettre remise à M. le Ministre des travaux publics le 21 avril 1927 et à M. l'inspecteur général Martin, le 22 avril 1927, au sujet de la révision des traitements.
 - IV. — Tournée de 1927.
 - V. — Postes d'ingénieurs ordinaires actuellement vacants ou susceptibles de le devenir prochainement.
 - VI. — *Note sur le mode de paiements divers au P. C. M.*
-

I

Changements dans la liste des Ingénieurs

A. — ADHÉSIONS A L'ASSOCIATION.

MM.

CRUSSARD, I. C. M.
 APERILL, I. O. P.
 GASPARD (Roger), I. O. P.

MM.

SALGUE, I. O. P.
 STIRNLIN, I. O. P.
 ABAM (Pierre), E. I. M.

B. — SOCIÉTAIRES PERPÉTUELS.

MM.

CHALON, I. C. P.
 SENTENAC, I. C. P.
 CRUSSARD, I. C. M.
 JORDAN (Paul), I. C. M.

MM.

CHARDEAUX, I. O. P.
 VAUTHIER, I. O. P.
 LION (P.), I. O. M.
 EISEMANN, E. I. P.

C. — DÉCÈS.

MM.

GENREAU, I. G. M.
 BECHMANN, I. C. P.

M.

LEDoux, I. C. M.

D. — CHANGEMENTS D'ADRESSE OU DE RÉSIDENCE.

Ponts et chaussées.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

MM.

BOUSSIGUES, villa Cozutti, avenue Cer-
 ruschi, Nice.
 MALTERRE, 20, rue Gerando Paris (9°).
 PICARD, Coms, par St-Valentin (Yonne).
 SENTILHES, 130, rue de Rennes, Paris (6°).

INGÉNIEURS EN CHEF.

HUET, 53 bis, rue Félix-Faure, Nevers.
 JOFFRE, 25, rue Jean-Jaurès, Tulle.
 LEHOUCHE, 5, rue Chauvigny, Château-
 roux.
 LOUBARD, 15, rue Jeanne-d'Albret, La
 Rochelle.
 NAUD, 72, rue de la Pompe, Paris (16°).
 PRÉDUMEAU, 244, boulevard Saint-Ger-
 main, Paris (7°).

MM.

SANSON, 7, rue de l'Espérance, Cher-
 bourg.
 TESSIER, 26, boulevard Saint-Saens, Al-
 ger.
 VIBRATTE, 20, rue Daru, Paris (8°).

INGÉNIEURS ORDINAIRES.

BLANQUET, 80, avenue Mozart, Paris
 (16°).
 BOSANO, 8, boulevard du Jeu-de-Ballon,
 Grasse (Alpes-Maritimes).
 CHANOT (Gaston), bureau des ponts et
 chaussées, rue Seguin, Nîmes.
 CHARDEAUX, 8, rue Alexis-Lambert, Con-
 stantine.
 CHEVAUX, 12, rue Monceau, Tunis.
 DANTIN, 54, boulevard Louis-Blanc, La
 Roche-sur-Yon.
 DURAND, 74, avenue de la République,
 Aurillac.

MM.

ESTANG, 11, chaussée du Port, Reims.
FOURNIER, Melun.
GIGUET, 1, rue Porte Clos-Haut, Blois.
GUENOT, 27, rue Place, Mâcon.
JACQUET (Claude), Le Puy (Haute-Loire).
JACQUINOT, en congé, 9, rue de Naples, Paris (8^e).
JOIGNEAU, 33, rue d'Albert, Villeneuve-sur-Lot (Lot-et-Garonne).
LACAZE, 16, rue Saint-Même, Chartres.
LARROQUE, 22, boulevard Malabiau, Toulouse.
LUDINART, 18, place Carnot, Charleville.
MATHERON, 7, rue du Regard, Paris (6^e).
MAUDET, 30, rue Berthelot, Le Mans.
MINOT, Saint-Louis (Senegal).
PIGELET, Hesdin (Pas-de-Calais).
PLANTARD, 38, rue Emile-Lenglet, Arras.
PRÉVOT, 18, rue Saint-Paul, Lagny (Seine-et-Marne).
RENAULT (Camille), 94, rue d'Huteville, Paris (10^e).
ROSTAND, 10, rue Godefroy-de-Bouillon, Nancy.
SALGUES, 54, rue Jules-Barni, Amiens.
TRINCHÉ, 21 bis, rue Desaix, Farbes.
TRUFFOT, 6 rue Haro, Grenoble.
VAUTHIER, 16, rue de Paon, Troyes.
VIVIER, Sion, Villeneuve-sur-Lot.

MM.

WALTHER, Bourg (Ain).

ÉLÈVES INGÉNIEURS.

DOR, 8, route de Clamart, Vanves (Seine).
LEVY (Léon-Aron), 22, boulevard Flan-drin, Paris (16^e).
SPITZ, 5, avenue Lowendall, Paris (7^e).

Mines.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.

MM.

BLUM-PICARD, 43, rue de Miromesnil, Paris (8^e).
CHAMPEY, 41 bis, boulevard Dampierre, Anzin (Nord).
DELMAS, 86, boulevard de Courtrai, Mont-luçon (Allier).
GENDRIN, adjoint au directeur des services économiques du haut commissariat de la République dans les provinces du Rhin, S. P. 131.
HUCHET, 8, rue de l'Eglise Merlebach (Moselle).
PAUZAT, directeur des mines de Dro-court, Hémin Liétard (Pas-de-Calais).

Errata à la liste générale insérée dans le Bulletin n° 1.

- a) M. NORMANDIN, I. C. P., *n'est pas sociétaire.*
- b) Ajouter :
S. BAUZIL, E. I. P.
- c) Compléter l'adresse de M. LOMBARD (Roger), I. O. P. hors cadre, par l'indication du n° 36.

Lire :

- d) M. ADER, *inspecteur général des ponts et chaussées, en disponibilité, au lieu de « ingénieur en chef ».*

II

Procès-verbaux des séances du Comité

SÉANCE DU 12 AVRIL 1927.

La séance est ouverte à 14 h. 30, sous la présidence de M. LORRET, vice-président, M. le président étant retenu par une indisposition.

Etaient présents :

MM. DE ROUVILLE, PARENT, LANG, GEORGE, GIRETTE, DE COURTARD, DURRINGER, BLAUFÈRE, COLLIGNON, WAHL, MALET et GENTHAL.

Excusé : M. PARMENTIER.

Révision des traitements, commission Martin.

LE VICE-PRÉSIDENT expose le point où sont parvenus les travaux de la commission Martin. D'après les différents renseignements qui sont parvenus à la connaissance du Bureau, il semble que la décision de la Commission est de s'orienter vers des résultats notablement inférieurs à nos desiderata, notamment en ce qui concerne les traitements de la deuxième classe des inspecteurs généraux, et les traitements de début des ingénieurs ordinaires.

Ces derniers seraient placés dans une situation nettement défavorisée par rapport aux fonctionnaires dont les traitements, avant guerre, étaient du même ordre que les leurs, ou même notablement inférieurs, comme les sous-chefs de bureau des Administrations centrales, et les professeurs agrégés des lycées de province.

Le Comité est unanimement d'avis qu'il convient d'insister à nouveau, et par tous les moyens en son pouvoir, afin de faire donner satisfaction aux légitimes demandes des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

A cet égard, le Secrétaire fait connaître qu'il a été saisi par les représentants des Associations professionnelles d'autres corps techniques des Administrations de l'Etat (ingénieurs de l'aéronautique, des manufactures de l'Etat, des postes et télégraphes) d'une proposition d'action commune, qui serait strictement limitée au but particulier actuellement poursuivi, et qui, d'autre part, serait subordonnée à la condition de laisser entière l'indépendance de chacune des Associations.

Les corps en question possèdent avec les nôtres les plus grandes analogies, non seulement de fonctions mais encore de recrutement, et ayant, dans l'espèce, des intérêts tout à fait similaires puisque leurs traitements sont identiques aux nôtres à échelon égal et que la Commission Martin a maintenu cette assimilation, le Comité approuve le principe de cette action commune. Il donne mandat à son Bureau de se tenir en contact avec les Bureaux des Associations professionnelles intéressées, de manière à poursuivre cette action, d'abord auprès de M. le Ministre des travaux publics, et ensuite auprès de la Commission Martin elle-même.

Documents émanant de l'Association.

LE VICE-PRÉSIDENT donne lecture de deux lettres adressées par M. le Président DUSUZEAU à M. le Ministre des Travaux publics et concernant, la première, le relèvement du plafond des indemnités de l'article 2, et la seconde, le remaniement de la base d'attribution des allocations familiales. Ces lettres sont jointes au présent procès-verbal.

Il est entendu qu'à l'appui de ce procès-verbal figurera également le texte de la lettre qui sera adressée à M. l'inspecteur général Martin, après avoir été présentée à M. le Ministre des Travaux publics, en exécution des décisions prises au cours de la séance.

Délégation donnée au trésorier.

Le Trésorier demande au Comité l'autorisation d'opérer la conversion des bons du Trésor ou du Crédit National qui sont la propriété de l'Association et qui seraient compris dans les catégories de titres admis à l'emprunt de consolidation qui va s'ouvrir à brève échéance.

Cette autorisation est unanimement accordée.

Parution du « Bulletin » à dates fixes.

Sur la proposition du Secrétaire, il est décidé de remettre dorénavant le texte du *Bulletin* à l'éditeur, à dates fixes, savoir :

Le 1^{er} février, Bulletin n° 1 : décembre-janvier.

Le 1^{er} avril, Bulletin n° 2 : mars.

Le 1^{er} mai, Bulletin n° 3 : avril.

Le 1^{er} juillet, Bulletin n° 4 : mai-juin.

Le 1^{er} octobre, Bulletin n° 5 : juillet-août-septembre.

Le 1^{er} décembre, Bulletin n° 6 : octobre-novembre.

Il en résulte, entre autres avantages, la possibilité d'une livraison plus rapide par l'éditeur.

Le Secrétaire étant obligé de quitter la réunion, est remplacé, dans les fonctions de secrétaire de séance, par le Secrétaire adjoint.

Classement des Ingénieurs des ponts et chaussées et des mines dans le service actif, pour l'application de la loi du 14 avril 1924.

Le VICE-PRÉSIDENT expose que M. le Président Dusuzéau a reçu une lettre de M. Charlot, rapporteur de la Commission des travaux publics à la Chambre, l'avisant qu'un projet de loi avait été déposé, tendant à classer dans le service actif, pour l'application de la loi du 14 avril 1924 sur les pensions civiles et militaires, les ingénieurs des travaux publics de l'État. Il semble à M. Charlot que cette mesure devrait, le cas échéant, être étendue aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines. Il voudrait savoir si le P. C. M. désignerait ce classement en ce qui concerne les ingénieurs qu'il représente et, dans l'affirmative, les raisons qui pourraient le motiver.

Le VICE-PRÉSIDENT rappelle que la question a pour origine l'article 8 de la loi du 14 avril 1924 : le droit à la pension d'ancienneté est acquis à 60 ans d'âge et trente ans de services effectifs; il suffit de 50 ans d'âge et vingt-cinq ans de service pour les fonctionnaires et employés qui ont passé quinze ans dans la partie active.

Le projet de loi visé par M. Charlot, député, se réduit à deux articles; le premier décide le classement dans le service actif des ingénieurs des T. P. E.; le deuxième prévoit un délai d'option de six mois pour les fonctionnaires de cette catégorie actuellement en service.

Au cours de la discussion qui s'engage, il est remarqué que l'abaissement de l'âge d'admission à la retraite d'ancienneté comporte le risque résultant de la possibilité d'une mise à la retraite d'office dès qu'il est atteint.

L'habitude semble prise, en fait, de garder les fonctionnaires, dont les capacités restent satisfaisantes, jusqu'à l'âge de 65 ans; mais elle ne crée nullement un droit. Au demeurant, le même article 8 de la loi du 14 avril 1924 prévoit que les limites d'âge sont fixées, suivant les catégories d'emploi, par des règlements d'administration publique qui n'ont pas encore paru. Il est possible que ces limites d'âge soient un jour fixées en fonction de l'âge d'admission à la retraite et qu'ainsi l'avantage d'une plus rapide admission ait pour contre-partie inévitable un moins long maintien en service.

Il semble bien, toutefois, que les limites d'âge devant s'adapter aux besoins et à la nature des fonctions à remplir, ce risque soit ici peu à craindre, et qu'on ne puisse, en particulier, abaisser outre mesure la limite d'âge des inspecteurs généraux et des ingénieurs en chef.

D'autre part, les fonctions des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines comportent bien, même dans les grades supérieurs, une activité extérieure au moins comparable à celle de bien des catégories classées d'ores et déjà dans le service actif; il n'est donc nullement injustifié d'envisager, pour les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, le même classement.

En définitive, il est décidé que le classement des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines dans le service actif est désirable en soi; qu'il serait justifié par la nature des fonctions remplies dans ces corps; qu'en tout cas, il est absolument nécessaire de l'obtenir si le classement des ingénieurs des T. P. E., dans le service actif, vient à être pris sérieusement en considération.

Mission est donnée par le Comité à son Bureau de répondre dans ce sens à M. le député Charlot.

Pension des veuves en cas de décès.

M. DE COUTARD expose ensuite les inquiétudes qui ont été exprimées par un camarade du corps des mines au sujet de la pension illusoire qui serait faite à la veuve d'un ingénieur, en cas de décès résultant d'un accident en service commandé, alors que le risque redouté ne doit pas être tenu pour négligeable, spécialement dans le contrôle des mines ou carrières.

M. PARENT fait remarquer qu'actuellement l'article 21 de la loi du 14 avril 1924 prétend répondre pour tous les fonctionnaires civils et militaires à la question envisagée. Son insuffisance aurait ainsi un caractère très général, qui subordonnerait une amélioration à de nouvelles dispositions législatives visant de très nombreuses catégories de fonctionnaires.

Néanmoins, M. DE COUTARD est chargé d'étudier le problème en détail, en vue de permettre au P. C. M. de définir ultérieurement l'opportunité et la nature d'une action possible.

Tournée en Savoie et en Suisse

La période qui paraît, en définitive, la plus favorable à l'exécution de cette tournée, est celle du 1^{er} au 15 juillet.

Ordre du jour de la prochaine séance.

Le Comité décide la mise à l'ordre du jour de la prochaine séance de la question de l'amélioration des indemnités pour frais de déménagement, lors des mutations qui ne résultent pas de convenances personnelles, mais de nécessités du service.

La séance est levée à 17 h. 15.

Le Secrétaire,

GENIHIAL.

Le Vice-Président,

LOIRET.

Le Secrétaire adjoint,

DE COUJARD.

III

Documents.

A. — *Indemnités de l'article 2.*

**Lettre remise à M. le Ministre des Travaux publics
le 31 mars 1927.**

Monsieur le Ministre,

Les deux décrets des 18 décembre 1906 et 23 septembre 1907, qui donnent la faculté, par leur article 2, d'attribuer certaines indemnités aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines chargés de grands travaux ou dont les postes sont particulièrement importants, fixaient à 4.000 francs le maximum de ces indemnités.

Ce maximum a été relevé à 10.000 francs par les décrets du 4 juin 1921. La majoration ainsi acquise ne fait donc ressortir, par rapport à 1906, qu'un coefficient de 2,5, nettement inférieur au coefficient déjà réalisé pour la moyenne des traitements.

Ces indemnités de l'article 2 des décrets précités constituent la seule mesure qui ait été prise pour conserver les ingénieurs des ponts et chaussées dans les grands services spéciaux (navigation, contrôle, ports maritimes) dans lesquels ces fonctionnaires ne jouissent d'aucun des avantages que procurent à certains de leurs collègues les services qui leur sont confiés par les départements, les communes, les chambres de commerce, etc...

Tous les ingénieurs des mines, à de rares exceptions près, se trouvent dans le même cas.

Or, le maximum de 10.000 francs se manifeste comme totalement insuffisant pour assurer aujourd'hui le service des postes dont il s'agit, postes qui, généralement, présentent pour les intérêts supérieurs du pays, une exceptionnelle importance.

Nous avons l'honneur de vous signaler, Monsieur le Ministre, la nécessité qui s'impose de porter, sans délai, de 10.000 à 20.000 francs le maximum des indemnités de l'article 2, en vous rappelant respectueusement que vous aviez bien voulu reconnaître que cette mesure était pleinement justifiée.

Nous n'ignorons pas, Monsieur le Ministre, que la décision à cet égard ne dépend pas seulement de votre haute autorité, mais aussi de l'accord de M. le Président du Conseil, Ministre des finances.

Mais il nous paraît que vous pourrez d'autant plus aisément obtenir satisfaction, que le relèvement du plafond de l'article 2 ne nécessiterait aucune augmentation du crédit qui est alloué à votre Département sur le budget général, mais permettrait simplement d'utiliser d'une manière plus conforme aux intérêts de vos services, les sommes dont vous avez la disposition.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération et de mon respectueux dévouement.

Le Président,
LUSUZEAU.

B. — *Indemnités pour charges de famille.*

**Lettre remise à M. le Ministre des Travaux publics
le 31 mars 1927.**

Monsieur le Ministre,

Les indemnités pour charges de famille, dont bénéficient les fonctionnaires, ne tiennent aucun compte de leur situation sociale. L'Association professionnelle des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines croit devoir attirer sur les inconvénients qui en résultent, votre bienveillante attention.

Elle vous serait reconnaissante d'appuyer auprès de M. le Président du Conseil, Ministre des finances la proposition contenue dans la note ci-jointe, et d'obtenir de lui que le projet de loi qu'elle suggère soit soumis le plus tôt possible au Parlement.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération et de mon respectueux dévouement.

Le Président,
DUSUZEAU.

Note relative aux indemnités pour charges de famille.

Les indemnités pour charges de famille allouées aux personnels civils et militaires de l'Etat sont actuellement fixées, par l'article 187 de la loi de finances du 13 juillet 1925 aux chiffres suivants :

- 540 francs par an pour le premier enfant;
- 790 francs par an pour le deuxième enfant;
- 1.080 francs par an pour le troisième enfant;
- 1.260 francs par an pour chaque enfant à partir du quatrième.

Ces indemnités sont payées, aux termes des lois du 18 octobre 1919 et du 28 décembre 1923, pour les enfants âgés de moins de 16 ans ou pour ceux qui, jusqu'à 18 ans, sont en apprentissage ou poursuivent jusqu'à 21 ans leurs études.

Les taux précédents correspondent ainsi à une somme fixe, indépendante de la situation sociale du fonctionnaire; ils sont les mêmes à tous les degrés de la hiérarchie. Les conditions de vie d'un cantonnier et celles d'un ingénieur ne sont cependant pas les mêmes. Ce dernier est tenu, par ses fonctions, à des frais de représentation qui n'incombent pas à l'autre; il ne peut se contenter pour son logement, pour le service de sa maison, pour l'habillement et pour l'éducation de ses enfants, de ce qui peut suffire à un fonctionnaire de rang plus modeste. Tant qu'il n'a pas plus d'un ou deux enfants, son traitement le lui permet; mais dès que sa famille s'accroît, cela lui devient impossible : ne pouvant restreindre au delà d'un minimum indispensable les frais supplémentaires tenant à son rang social, il doit diminuer les au-

tres et se trouve vite, si sa famille est tant soit peu nombreuse, dans une situation d'autant plus gênée qu'il est tenu de sauvegarder les apparences.

Un fonctionnaire ayant quatre enfants, dont deux déjà élevés, touchera 1.080 francs pour le troisième, 1.260 francs pour le quatrième, soit au total 2.340 francs. Si ce fonctionnaire est un adjoint technique principal de 1^{re} classe des ponts et chaussées ou des mines, cette somme représente tout près de 20 p. 100 de son traitement; c'est là une proportion appréciable. La proportion serait encore plus forte (plus de 30 p. 100) pour un cantonnier-chef ou pour un éclusier; mais, pour un ingénieur en chef hors classe, au traitement de 36.000 francs, elle n'atteint même pas le chiffre pourtant bien minime de 8 p. 100.

Il serait facile de remédier à cette anomalie sans rien changer, dans leur ensemble, aux indemnités actuelles. Il suffirait, pour cela, d'admettre que l'indemnité pour charges de famille ne puisse être inférieure, pour le troisième enfant, à 8 p. 100 du traitement et, pour chacun des suivants, à 12 p. 100.

Dans le cas précédent, aux deux enfants pour lesquels serait touchée l'allocation familiale, correspondrait donc une majoration de traitement de 20 p. 100; c'est ce que touche aujourd'hui l'adjoint technique; pour l'ingénieur, l'équilibre serait ainsi rétabli.

Cette modification ne grèverait le budget de l'État que d'une manière tout à fait insignifiante. Les familles de plus de deux enfants sont, en effet, peu nombreuses et l'allocation actuelle n'aurait à être majorée que pour les fonctionnaires ayant un traitement supérieur, dans le cas du troisième enfant, à 1.080 francs \times 100/8, c'est-à-dire à 13.500 francs, ou, dans le cas du quatrième, à 1.260 francs \times 100/12, c'est-à-dire à 10.500 francs.

La réforme serait réalisée par le vote du projet de loi suivant :

PROJET DE LOI.

A dater du _____, les indemnités annuelles pour charges de famille allouées aux personnels civils et militaires de l'État, dans les conditions prévues par l'article 187 de la loi du 13 juillet 1925 et par l'article 4 de la loi du 28 décembre 1923, ne pourront être inférieures à 8 p. 100 du traitement pour le troisième enfant et à 12 p. 100 du traitement pour chaque enfant à partir du quatrième.

C — *Revision des traitements. (Commission Martin).*

Lettre remise à M. le Ministre des Travaux publics le 21 avril 1927 et à M. l'Inspecteur général Martin le 22 avril.

Monsieur le Président,

L'Association professionnelle des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines a été informée que la Commission que vous présidez aurait décidé, en principe, d'établir comme il suit les nouveaux traitements des fonctionnaires qui en font partie :

Ingénieurs ordinaires : de 18.000 à 28.000 francs;

Ingénieurs en chef : de 34.000 à 40.000 francs;

Inspecteurs généraux : de 48.000 à 60.000 francs.

Ces chiffres, comparés aux traitements de 1914, font ressortir des coefficients de majoration de 4, 3,5 et 3.

S'ils étaient adoptés, ils placeraient les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines dans une situation nettement inférieure à celle qu'ils occupaient avant la guerre dans l'échelle administrative. Il ne faut pas oublier, en effet, que la dernière majoration a déjà constitué une injustice à leur égard, attendu que le coefficient de majoration minimum (3) a été appliqué à leurs traitements de 1914, alors que, pour d'autres et nombreuses catégories de fonctionnaires (officiers généraux et supérieurs et cadres supérieurs des administrations centrales, etc.) le traitement de base a été celui de 1919, déjà notablement relevé.

Or, la nouvelle échelle accentuerait encore considérablement cette injustice.

1° *Pour les ingénieurs ordinaires.*

Les sous-chefs de bureau des administrations centrales, dont les traitements, en 1914, étaient égaux ou inférieurs aux leurs, vont débiter à 24.000 francs.

Les professeurs agrégés des lycées de province, dont l'assimilation après trois ans d'École normale, ne peut être refusée aux ingénieurs sortis dans les premiers rangs de l'École polytechnique et ayant suivi pendant deux années les cours des Écoles des ponts et chaussées ou des mines, vont voir leurs traitements fixés de 20.000 à 32.000 francs.

Les inspecteurs des finances, recrutés en partie à l'École polytechnique, débiteraient à 22.000 francs, après un ou deux ans de stage comme inspecteurs adjoints.

Notre Association estime que l'on ne saurait refuser aux ingénieurs ordinaires le traitement de début à 22.000 et le traitement moyen à 26.000, comme pour les sous-chefs de bureau et les professeurs agrégés.

2° *Ingénieurs en chef.*

Nous insistons de la manière la plus énergique pour que le traitement moyen des ingénieurs en chef et non le traitement maximum, soit fixé à 40.000 francs. L'argument que l'on a mis en avant, à savoir que les directeurs départementaux d'autres services ne devaient pas être moins payés que les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines, ne semble pas défendable. A moins que l'on ne veuille proclamer que toutes les professions ont droit au même salaire.

3° *Inspecteurs généraux.*

Là encore, on se trouve en présence d'une assimilation ou d'une péréquation qui déclassé complètement le corps des ponts et chaussées et le corps des mines. Les inspecteurs généraux de ces corps, déjà moins bien traités que les directeurs des Administrations centrales, sont mis sur le même rang que d'autres fonctionnaires auxquels certains Ministres ont attribué le même titre, sans cependant que leurs fonctions soient à aucun point de vue comparables à celles d'un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines; il est impossible que l'on conteste leur droit d'être traités comme les inspecteurs généraux des finances auxquels, par leur origine comme par l'importance de leur rôle administratif, ils sont entièrement assimilables.

En conséquence, notre Association, persuadée de défendre ses droits avec la plus grande modération, vous prie instamment, Monsieur le Président, d'examiner à nouveau la situation des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines et elle insiste énergiquement pour que la Commission que vous présidez fixe leurs nouveaux traitements d'après les bases ci-après :

Elèves ingénieurs : 12.000 francs.

Ingénieurs ordinaires : 22.000, 26.000, 30.000 francs.

Ingénieurs en chef : 36.000, 40.000, 44.000 francs.

Inspecteurs généraux (comme pour les inspecteurs généraux des finances, avec moyenne de 60.000 francs).

Certes, Monsieur le Président, si, contrairement à notre conviction, nous n'obtenions pas la satisfaction la plus complète, vous ne devez vous attendre ni à des protestations bruyantes ni à des gestes de menace ou de désespoir. Mais vous n'ignorez pas que l'industrie, qui paye ses agents d'après leur valeur et sans s'inquiéter des péréquations, offre aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines des situations infiniment supérieures à celles qu'ils peuvent espérer en restant au service de l'Etat. L'Etat les conservait cependant en nombre suffisant, grâce à des avantages d'ordre moral auxquels ils sont particulièrement sensibles et grâce à la situation un peu privilégiée qu'ils s'étaient acquises par leurs connaissances techniques, leurs travaux et leurs traditions. Le moment serait-il bien choisi pour les désaffectionner par une mesure qui prendrait pour eux, la signification d'une véritable descente de classe, alors que, de tous côtés, on fait appel à leur effort pour réaliser la résurrection de l'outillage national, d'où dépend tout l'avenir du pays.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

*L'Inspecteur général, Président de l'Association professionnelle
des Ingénieurs des ponts et chaussées et des mines,*

DUSUZEAU.

IV

Tournée de 1927.

Conformément aux décisions du Comité (note insérée au *Bulletin* n° 5, année 1926), il ne sera organisé qu'une seule tournée en 1927; cette tournée comprendra deux parties, les camarades restant libres de participer, soit à l'une ou à l'autre de ces deux parties, soit à l'ensemble.

La première partie de la tournée, d'une durée de sept jours, s'effectuera dans le département de la Haute-Savoie. Durant les trois premiers jours, on rayonnera en auto-cars autour d'Annecy; durant les trois derniers, on rayonnera autour de Saint-Gervais ou Chamonix.

La deuxième partie de la tournée, d'une durée de trois jours, s'effectuera en Suisse et comprendra le trajet en chemin de fer de Vallorcine (venant de Chamonix) à Martigny et au lac Léman et la traversée du lac en bateau jusqu'à Genève, où la tournée se disloquera.

Au cours de la tournée, le Comité envisage la visite de barrages et d'usines hydroélectriques ou électrométallurgiques, notamment : le barrage et l'usine de Chaney-Pougny sur le Rhône, les établissements de la Société d'électrochimie, d'électrométallurgie et des aciéries électriques d'Ugines, les barrages et usines de Barberine et Vernayaz dans la vallée du haut Rhône, etc.

La tournée commencerait le lundi 4 juillet à Annecy. La partie française se terminerait le dimanche 10 à Chamonix et la partie suisse le mercredi 13 juillet au soir à Genève.

Les camarades désireux de prendre part à la tournée voudront bien le faire connaître le plus tôt possible et avant le 25 mai, délai de rigueur, à M. Houbin, 5, rue de l'Assomption, Paris (16^e), en indiquant le nombre de personnes de leur famille qui se joindront à eux et à quelle fraction de la tournée ils participeront (partie française, partie suisse, ou ensemble).

Chaque camarade désireux de prendre part à tout ou partie de la tournée voudra bien faire parvenir à M. Houbin, en même temps que son adhésion, une provision fixée uniformément à cinquante francs (1) quel que soit le nombre de personnes de sa famille qui l'accompagneront.

Conformément aux décisions du Comité (*Bulletin* n° 5 de 1926),

(1) Il est rappelé que le versement de la provision peut être effectué sur le compte courant postal n° 868-81, Paris, ouvert au nom de M. Houbin, 5, rue de l'Assomption, Paris (16^e).

scules seront retenues les adhésions accompagnées du versement de la provision.

Dès la réception des adhésions, seront établis le programme définitif et l'évaluation des dépenses, celle-ci nécessitant la connaissance approximative du nombre des participants.

Ces renseignements seront portés immédiatement à la connaissance des camarades ayant adhéré à la tournée, en même temps qu'il sera demandé de compléter le versement de leur provision (un quart environ de la dépense totale) à ceux qui maintiendront leur adhésion et s'engageront définitivement.

La première provision de 50 francs sera remboursée aux camarades qui feront connaître leur intention de renoncer à la tournée, mais seulement dans le délai de huit jours après réception de la seconde circulaire.

LE COMITÉ.

V

Postes vacants

(Avril 1927.)

Liste des postes d'ingénieurs ordinaires actuellement vacants
; ou susceptibles de le devenir prochainement.

Foix : Services ordinaire et de chemins de fer.

Privas : Services ordinaire, vicinal et de chemins de fer.

Montélimar : Service ordinaire.

Nîmes : Service ordinaire.

Nîmes : Services ordinaire et de chemins de fer.

Tarbes : Services ordinaire et vicinal.

Chaumont : Services ordinaire et de navigation.

Saint-Nazaire : Service maritime.

VI

Mode de paiement des cotisations, des abonnements
collectifs, des provisions pour tournées annuelles, etc.

Il est rappelé aux camarades que l'agent comptable du P.
C. M., M. HOUBIN, 5, rue de l'Assomption, à Paris (16^e), est titu-
laire du compte de chèque postal : Paris n° 868-81.

Les sociétaires peuvent faire usage de ce compte, afin de faci-
liter les versements divers qu'ils auraient à effectuer au P. C. M.

Le Gérant : M. LE CREURER,
117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (6^e).

Peinture Métallique **Vigor**

= anti rouille indestructible =

LA MEILLEURE POUR LE REVÊTEMENT DES PONTS
ET CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

AYANT OBTENU LE PREMIER PRIX AU CONCOURS ORGANISÉ AU LABORATOIRE DES RECHERCHES
SCIENTIFIQUES ET DES INVENTIONS PAR LE MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE

Résiste }
1° Aux variations brusques de température ;
2° A l'humidité ;
3° A l'eau de mer ;
4° Aux acides dilués ;
5° Au pliage sur les plus petits diamètres (essai
d'élasticité).

Procès-verbal n° 37256 en date du 10 août 1922, du Laboratoire d'essais
du **Conservatoire National des Arts et Métiers**)

La peinture "VIGOR" est adoptée depuis longtemps
par les Ponts et Chaussées, Compagnies de Chemins de Fer,
Compagnies de Navigation
et les principaux Constructeurs Métallurgistes.

PEINTURE LAQUÉE HYDROFUGE "EUREKA"
inaltérable à l'air salin
plus belle et plus résistante que la peinture émail

USINES DE LA SEIGNEURIE

Établissements les Fils de M. HAGUENAUER AÎNÉ

3, Rue Meissonier, **PANTIN** (Seine)

Téléphone { Combat 01-42
Combat 06-34

COULEURS - VERNIS - PEINTURES

Peintures préparées spéciales pour toutes Industries